

Teksten webdossiers jaarverslag 2012

Afdrachtvermindering

De regeling afdrachtvermindering zeevaart valt onder de Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer. Deze richtsnoeren bieden de mogelijkheid om de fiscale en sociale lasten voor Europese zeevarenden te verminderen tot niveaus die met de mondiale norm overeenstemmen en dragen zo bij tot het versterken van de arbeidsmarktpositie van deze zeevarenden en het versterken van de concurrentiekracht van Nederlandse reders. In september 2012 heeft het bestuur van de KVNR het initiatief genomen nemen tot een bestuurlijk overleg over de toekomst van de Nederlandse zeescheepvaart met de Rijksoverheid. Tijdens dit overleg is ook gesproken over enige fiscaal-technische vraagstukken bij de afdrachtvermindering. Deze problematiek wordt thans nog verder onderzocht.

Asbest

Ondanks het al jaren geldende internationale verbod op het nieuw installeren van asbesthoudende materialen wordt er nog steeds asbest aangetroffen op bestaande schepen en zelfs op nieuwbouwschepen gebouwd op niet-Europese werven. Een door een werf afgegeven en door een klassenbureau geverifieerde asbestvrijverklaring garandeert niet dat een schip bij oplevering daadwerkelijk asbestvrij is. De verklaring blijkt onvoldoende betrouwbaar, terwijl de reder verantwoordelijk is voor de gezondheid van de bemanning.

De Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft daarom op 1 december 2011 een nationale instructie geïmplementeerd. Hierin wordt geëist dat nieuwbouwschepen en in te vlaggen schepen een asbestonderzoek ondergaan waarbij asbest direct verwijderd dient te worden. Bestaande schepen die thans onder de Nederlandse vlag varen dienen het asbestrisico benoemd te hebben in de wettelijk verplichte Risico Inventarisatie en Evaluatie (R.I.&E) en asbest binnen 3 jaar te verwijderen. Nederland is met deze instructie vooralsnog de enige IMO-lidstaat die nadere regels hanteert betreffende het verbod op asbest aan boord van schepen.

De KVNR steunt het streven om het verbod op asbest effectief te laten naleven, met het oog op de gezondheid van de bemanning. De eisen gesteld aan de sanering van aangetroffen asbest dienen echter wel haalbaar te zijn.

Daarnaast acht de KVNR handhaving door alléén de ILT onwenselijk. Alleen een gezamenlijke handhaving door alle IMO-lidstaten kan zorgen voor een maximale druk op scheepswerven, hun toeleveranciers en de klassenbureaus. Daarnaast wordt het mondiale gelijke speelveld voor Nederlandse reders verstoord. De Nederlandse vlag wordt hiermee minder aantrekkelijk. Het overleg met de ILT over deze handhavinsactie loopt nog.

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 in 2012 nog op 26% van het bruto wereldtonnage. Naar verwachting zal het verdrag in 2014 voldoende zijn geratificeerd.

Tijdens de 64^e bijeenkomst van het IMO comité voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) in 2012 werd duidelijk dat wereldwijd een groot deel van de schepen nog niet is uitgerust met een ballastwaterbehandelingsstelsel.

Zorgen werden geuit over de gevolgen hiervan op de capaciteit van scheepswerven om tijdig te kunnen voldoen aan de vraag om systemen te installeren. Het comité heeft daartoe een correspondentiegroep ingesteld om een conceptversie voor een IMO Assembly Resolutie op te stellen betreffende de implementatie van regel B-3 van het Ballastwaterverdrag.

Bemanningsdocumenten

In 2012 heeft Kiwa Register het nieuwe online systeem *Kristal* geïntroduceerd, voor de aanvraag van vaarbevoegdheidsbewijzen en monsterboekjes. Met het nieuwe systeem is de wens van de KVNR ingevuld dat een aanvraag in de Engelse taal kan worden gedaan. Het nieuwe online systeem moet in algemene zin bijdragen aan een verhoging van het niveau van dienstverlening door Kiwa Register, maar kent helaas vooralsnog een aantal hardnekkige technische problemen. De KVNR dringt bij Kiwa Register aan op een vlotte oplossing van deze knelpunten en overlegt daarnaast met Kiwa over verbetering van de kwaliteit en servicegerichtheid. De mogelijkheid van betaling per rekening courant of facturatie achteraf zijn belangrijke wensen van de KVNR.

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

Het zeevaartonderwijs dient beroepsinhoudelijk te voldoen aan de normen van het IMO STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Op basis van een EU-richtlijn ziet de Europese Commissie toe op een goede implementatie van het STCW-verdrag, en daarmee indirect ook op de kwaliteit van het zeevaartonderwijs.

In 2012 zijn voor de zeevaartopleidingen in het MBO de kwalificatiedossiers aangepast aan de met de 2010 Manila Amendmenst doorgevoerde wijzigingen van het STCW-verdrag.

Hiermee voldoen de opleidingen van studenten die vanaf het schooljaar 2012-2013 instromen volledig aan de gewijzigde normen van het STCW-verdrag. Voor studenten die eerder aan hun opleiding zijn begonnen geldt dat het op vrijwillige basis aan de school is om de opleiding alsnog in overeenstemming te brengen met het gewijzigde STCW-verdrag. Indien dit niet het geval is, zal na diplomering aanvullende training dienen plaats te vinden op de ontbrekende aspecten. Wat betreft het zeevaartonderwijs in het HBO lopen de gesprekken nog tussen overheid, scholenveld en bedrijfsleven over het in lijn met de Manila Amendments brengen van de opleidingen.

BTW

In 2012 heeft de Europese Commissie een evaluatie verricht naar de BTW-positie voor de levering van diensten aan boord van cruiseschepen en ferries verricht. Naast deze lang aangekondigde evaluatie werd echter ook de verkoop van goederen aan boord van deze schepen onderzocht. De voornaamste conclusie van het onderzoek is dat BTW-heffing op de levering van goederen en diensten aan boord thans zeer uiteenloopt tussen de EU-Lidstaten, ondanks de geharmoniseerde wet- en regelgeving. Gelet op deze complexiteit wordt een voorstel tot aanpassing door de Europese Commissie niet eerder verwacht dan in 2015. Een eventuele aanpassing van het BTW-stelsel kan alleen bij unanimité tussen de lidstaten worden overeengekomen.

CO2

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

Eurocommissaris Siim Kallas (Vice-President van de Europese Commissie en EU commissaris Transport) en Connie Hedegaard (EU commissaris voor Klimaat) geven in oktober 2012 gezamenlijk aan dat zij plannen voor een Europees systeem van CO₂-reductie in de zeescheepvaart voorlopig loslaten. In plaats daarvan zal er worden gefocust op het ontwikkelen van een CO₂ "Monitoring Reporting and Verification" (MRV) systeem. (**Link: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/hedegaard/headlines/news/2012-10-01_01_en.htm**)

Dit bericht werd verwelkomd door internationale en Nederlandse reders. Welk regionaal CO₂-reductie systeem de Eurocommissaris ook zou hebben voorgesteld, het zou de transportkosten voor zeevervoer stevig hebben verhoogd en het varen onder de vlag van een EU-lidstaat zeer onaantrekkelijk hebben gemaakt. Nu de Commissie een Europese Alleingang vooralsnog uitsluit en zich aansluit bij initiatieven op wereldschaal, zijn zorgen over een verslechtering van de concurrentiepositie van Europese handels- en productiebedrijven en reders voorlopig weggenomen.

Een Europees emissiehandelssysteem zou volgens de KVNR tegen dezelfde problemen aanlopen als in de luchtvaart. Maar ook andere voorgestelde alternatieven, zoals een eenzijdige extra Europese belasting op scheepvaartbrandstoffen, zou Europa economisch verder op achterstand zetten en leiden tot verschuiving van goederenvervoer van de zee naar de weg.

"Monitoring, Reporting and Verification" (MRV)

De Europese Commissie noemt het vergaren van kennis van de emissies (MRV), nodig voor het zetten van de tweede stap: Market Based Measures. De KVNR en ICS maken zich grote zorgen over de verwarring tussen de discussies over Market Based Measures en MRV. De discussie over het monitoren van emissies dient los te staan van een discussie over een Market Based Measure (zoals een emissiehandelssysteem of een heffing op de bunkerbrandstoffen). ICS en KVNR zijn tegen een absolute limiet op de CO₂-emissies. Daarbij kent geen enkele andere internationale sector zo'n limiet en zal het in de praktijk zeer moeilijk te handhaven zijn.

Voorjaar 2013 wordt een nieuwe opzet verwacht voor dit Europese overleg.

De Europese Commissie heeft voorjaar 2012 een tender voor het ontwerpen van een MRV systeem in Europa uitgezet. (LINK OPDRACHT: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:162359-2012:TEXT:EN:HTML>)

Eind 2012 is deze opdracht gegeven aan de Nederlandse consultant ECOFYS, maar de start van het onderzoek is uitgesteld tot na zomer 2013. Het wetgevend voorstel van de Europese Commissie wordt waarschijnlijk voor de zomer van 2013 gepubliceerd.

ECSA en de KVNR houden de vinger aan de pols. (LINK ECSA Position Paper: http://www.ecsa.eu/files/Position%20Papers%20/EU_Legislative_proposal_on_CO2_Emissions_Monitoring_reporting_and_verification_MRV_ECSA_Position_Paper.doc)

CO₂-Convenant

Eind 2011 heeft de KVNR het CO₂-convenant ondertekend. In dit convenant komen onder andere de eigen CO₂-reductiedoelstellingen van de KVNR terug: 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 een aantal inspanningsverplichtingen. Gedurende 2012 heeft de KVNR proactief meegewerkt aan internationale discussies over het ontwikkelen van verdere CO₂-reducerende maatregelen en zal de Nederlandse overheid van informatie over de laatste ontwikkelingen voorzien.

Energy Efficiency Design Index (EEDI)

Link wetgeving <http://www.schonescheepvaart.nl/wetgeving-regelgeving-markteisen>)

Per 1 januari 2013 treedt de EEDI in werking en wordt het verplicht voor nieuwbouwschepen. Deze ontwerp eis betreft alleen nieuwbouwschepen. Hierdoor zal het effect van de EEDI over de loop van de jaren steeds sterker worden. Volgens een rapport van IMO uit 2011, uitgevoerd door Loyds Register en Det Norske Veritas, resulteert de EEDI in 2050 in een reductie van 1013 mln. ton CO₂ per jaar. **(Link rapport IMO - LR and DNV (Bureaublad. Inf 2)).**

De EEDI stelt eisen per type schip, in principe op basis van geëmitteerde emissies gedeeld door het verzette werk (gram CO₂/ [ton*nmile]) en het deadweight van het schip. Deze eis is gebaseerd op het gemiddelde van dat type schip. Voor standaardschepen zoals grote bulkcarriers, tankers en containerschepen werkt deze vergelijking goed en daar worden dan ook hoge correlaties gevonden. Hoe meer onderlinge variaties in ontwerp en operatie (markt), hoe lastiger het wordt om de onderlinge prestatie te vergelijken.

Ongeveer 65% van de Nederlandse vloot kan worden geclassificeerd als General Cargo schip. Dit scheepstype kan meerdere soorten ladingen vervoeren zoals graan, erts, containers en projectladingen zoals onderdelen voor windmolenparken en jachten. Door de hoge variatie in het ontwerp worden ook zeer verschillende prestaties berekend met de meer

algemene geformuleerde EEDI-berekening. Hierdoor werd er een zeer lage correlatie (R^2) bereikt van 0.33 wat resulteerde in een slechte onderlinge vergelijking en de vraag of de volgens de EEDI-berekening slecht presterende schepen ook daadwerkelijk zo slecht waren, of dat er andere factoren mee speelden.

Voor een antwoord op deze vraag is in Nederland een werkgroep ingesteld, bestaande uit de KVNR, Scheepsbouw Nederland, ontwerpers, rederijen en een onderzoeksinstelling. Deze werkgroep is uiteindelijk gekomen tot 3 compensatiefactoren in de formule welke leiden tot een betere correlatie (R^2 van 0.55) en een eerlijker systeem. Dit voorstel is in principe goedgekeurd door de IMO tijdens MEPC 64 (oktober 2012) en zal ter "finalisation" worden voorgelegd aan MEPC 65 (mei 2013). (Het voorstel van Nederland is aangenomen tijdens MEPC 65). **LINK Nieuwsbericht** <http://www.kvnr.nl/cms/showpage.aspx?id=2203>

Environmental Ship Index (ESI)

De Environmental Ship Index (ESI) is een van de vele systemen die de milieuprestatie van een zeeschip meet. Deze prestatie-indicatoren geven versimpeld weer hoe goed eenschippresteert en vergemakkelijkt daarmee de externe beoordeling van een schip door (potentiële) klanten en bijvoorbeeld havens.

De ESI is opgezet vanuit het WPCI, het World Port Climate Initiative en het project wordt getrokken door de haven van Rotterdam. Hoewel de focus in het begin vooral lag op West-Europese havens, is de ESI de afgelopen jaren uitgebreid naar andere havens binnen en buiten Europa. Het beoordeelt de prestatie van schip op basis van de geëmitteerde SO_x- en NO_x-emissies. Sinds 2012 ontvangt een schip ook punten voor het berekenen van de CO₂-prestatie. Een schip dat voldoende punten scoort krijgt in de deelnemende havens korting op de havengelden. Veel Nederlandse reders participeren in dit systeem, wat deze reders een extra mogelijkheid geeft hun goede milieuprestatie te tonen aan externen.

De ESI beloofd reders die beter presteren dan de geldende IMO-normen. Aangezien deze normen in de loop der tijd worden aangepast, dient ook de ESI worden regelmatig aangepast. Daartoe vinden er bijeenkomsten plaats met een klankbordgroep waarin reders en brancheverenigingen, waaronder de KVNR, zijn vertegenwoordigd. In 2012 is de berekening van de zwavelemisssies verbeterd en versimpeld en is er veel onderhandeld over hoe de CO₂-prestatie kon worden opgenomen. De KVNR heeft hierbij duidelijk gemaakt dat et opgeven van commercieel gevoelige informatie zoals de hoeveelheid en type vervoerde lading niet gewenst is. Uiteindelijk is er voor gekozen om punten te geven voor het registreren van het brandstofverbruik en gevaren afstand. Deze aanpassing komt tegemoet aan de bezwaren die eerder al waren geuit in de ESI-klankbordgroep.

Vanuit verschillende partijen in de transportmarkt komen meerdere initiatieven tot indices, waarbij de parameters zijn gefocust op de voor hun interessante milieu-aspecten. Voorbeelden hiervan zijn de Clean Shipping Index (CSI, <http://www.cleanshippingindex.com/>), de al langer bestaande Green Award (<http://www.greenaward.org/>), de Existing Vessel Design Index van Rightship (EVDI <http://site.rightship.com/environmental-rating.aspx>) en de CO₂-prestatieladder (<http://www.skao.nl/>).

Deze systemen kennen andere parameters waarop wordt getest en andere berekeningsmethoden voor deze parameters. Zo gebruikt niet elk systeem de standaard IMO-berekeningsmethode voor CO₂.

De IMO heeft in

<http://www.imo.org/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/technical-and-operational-measures.aspx>

juli 2012 besloten dat de EEDI opgenomen dient te worden in de bestaande Marpol Annex 6 wetgeving. Dit betekent dat er per 1 januari 2013 vastgestelde CO₂-emissienormen zullen gelden voor nieuwbouwschepen. Begin 2012 heeft er een expert meeting plaatsgevonden georganiseerd door het Platform Schone Scheepvaart om de verschillen tussen de index-systemen te verkleinen. De KVNR zet daarbij in op standaardisatie van de berekeningsmethode waarbij zoveel mogelijk de IMO aangehouden zou moeten worden. Zo zijn er nu nog verschillende omrekenfactoren voor brandstofverbruik en resulterende CO₂-emissies. Ook zouden de administratieve systemen met elkaar in lijn moeten worden gebracht zodat de administratieve last minimaal gehouden kan worden. Ook ziet de KVNR graag dat de indices hun toegevoegde waarde voor de deelnemende partijen aantonen. Voor sommige systemen is dat vaak niet duidelijk en kost deelname soms meer dan dat het oplevert.

Hoewel een wildgroei van systemen en het sturen van indices op toekomstige wetgeving dient te worden voorkomen, ziet de KVNR meerwaarde in de mogelijkheid om "First movers" en groene bedrijven te belonen voor hun prestatie.

Weblink: <http://esi.wpci.nl/Public/Home>

Europese richtsnoeren zeevervoer (evaluatie)

De Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer bevatten de kaders voor de geoorloofde vormen van staatssteun voor het zeevervoer (de zogenaamde state aid guidelines). Deze richtsnoeren maken het mogelijk om de fiscale en sociale lasten voor zeevarenden en reders te verminderen, naar wereldwijd gangbare niveaus. Dit stelt de Europese vloot in staat om wereldwijd te concurreren, houdt Europese zeevarenden beter betaalbaar en maakt dat Europa aantrekkelijk blijft als vestigingslokatie voor reders.

In 2004 heeft de Europese Commissie de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer opnieuw vastgesteld. Deze richtsnoeren bevatten de bepaling dat ze na zeven jaar geëvalueerd moeten worden. Begin 2012 werd de wijze van evaluatie door de Europese Commissie bekend: een uitgebreide, publieke consultatie.

Publieke consultatie

In de vorm van een internetconsultatie publiceert de Europese Commissie een uitgebreide en diepgaande vragenlijst. De vragenlijst bevat specifieke vragen over de behandeling van rente-inkomsten, verhouding eigen en charter schepen, kwalificerende schepen en kwalificerende activiteiten. Ook bevat de vragenlijst twee vragen over het verbinden van voorwaarden aan toepassing van de regelingen. Het gaat hierbij om eventuele EU-bemanningsvoorschriften en opleidingsplaatsen voor stagiairs.

Beantwoording

In de beantwoording van de enquête heeft het (Europese) maritiem bedrijfsleven één geluid afgegeven: de richtsnoeren dienen ongewijzigd verlengd te worden. Dit pleidooi wordt onderbouwd aan de hand van cijfermateriaal. Voor de concurrentiepositie van de Europese vloot is van belang dat er geen nieuwe, aanvullende voorwaarden worden verbonden aan de toepassing van de richtsnoeren, die het mondiale gelijke speelveld verstoren. Niet-EU landen bieden in toenemende mate vergelijkbare of zelfs betere fiscale faciliteiten aan, zonder beperkende voorwaarde. Ook de KVNR heeft langs deze lijnen geantwoord.

Special Issue Papers

Op onderdelen hebben de Europese reders om een verduidelijking van het beleidskader gevraagd. De behoefte aan eenduidig beleid 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 ingediend, als integraal onderdeel van de

beantwoording door de Europese redersorganisatie ECSA. De KVNR is intensief betrokken geweest bij het opstellen van deze papers en was penvoerder voor de paper over rente-inkomsten

Hoge response

De publieke consultatie heeft zeer veel reacties opgeleverd. De Europese Commissie lijkt zich ervan bewust dat niet alle ingenomen standpunten van de afgelopen jaren onderling consistent zijn.

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 IMO- regelgeving. Wel geldt sinds 2006 een Europese verordening om lekkages van HFK's te voorkomen dan wel te reduceren ((EG) nr. 842/2006). Mobiele koelinstallaties zijn tot nu toe van deze voorschriften uitgesloten.

Eind 2012 heeft de Europese Commissie een nieuw voorstel gepubliceerd van deze verordening waarin het toepassingsgebied wordt uitgebreid naar een aantal soorten mobiele koelinstallaties. De focus hierbij ligt op wegtransport, maar zoals het voorstel oorspronkelijk is geformuleerd zal het ook effect hebben op de scheepvaart. De KVNR is hierover in gesprek met het Ministerie en houdt in samenwerking met ECSA Europees de vinger aan de pols. Verwacht wordt dat voorjaar 2013 de Europese raden en het Europees Parlement met hun voorstellen zullen komen.

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). Het ministerie heeft eind 2012 aangegeven voorrang te geven aan het Europese proces voor de herziening van de verordening.

LNG

De zeescheepvaart moet aan steeds meer en strengere milieueisen op het gebied van luchtmissies van de motoren voldoen. Voor SO_x, NO_x en CO₂ bestaat al wetgeving, daarnaast zijn er verregaande gesprekken om ook andere emissies zoals Black Carbon en fijnstof rechtstreeks te regelen.

LNG kent geen zwaveldeeltjes en kan ook de NO_x- en CO₂-emissie omlaag brengen. Deze eigenschappen van LNG maakt het een zeer interessante brandstof voor de

zeescheepvaart. De technische en operationele consequenties van het gebruik van LNG houden wel in dat LNG geen oplossing is voor alle typen schepen, huidige en nieuwbouw en alle vaargebieden. Naast onduidelijkheden over beschikbaarheid en de prijs van LNG staan er nog een groot aantal vragen open die beantwoord moeten zijn voordat LNG een echt alternatief kan zijn voor de zware stookolie.

Loodsen

Eind 2011 maakt de KVNR haar bezwaren kenbaar tegen de plannen van het Loodswezen en de rijkshavenmeesters voor een Loodsplicht Nieuwe Stijl. Het resultaat hiervan is dat de minister van Infrastructuur en Milieu in januari 2012 de Tweede Kamer toezegt om de regie in dit dossier te pakken. Alle belanghebbende partijen dienen gehoord te worden.

Als voorzet voor de discussie dient de KVNR zelf een voorstel in. In dit voorstel geeft de KVNR haar visie weer op de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS), zoals die er volgens de gebruikers van de loodsdienstverlening uit moet komen te zien. De leden van de KVNR zijn bereid om medewerking te verlenen aan de totstandkoming van een nieuwe vrijstellingssystematiek, mits er sprake is van een verdergaande flexibilisering van de loodsplicht en een passend overgangsregime voor certificaathouders in de binnen/buitenvaart. Nader beraad tussen partijen volgt in de loop van 2013.

In juni 2013 heeft het beroep gediend, dat KVNR samen met andere marktpartijen heeft aangezekend tegen de loodsgeldtarieven voor 2011, die voorzagen in een forse nacalculatie. De huidige systematiek leidt tot een zogenaamd 'zaagtandeffect' in de tariefstelling, met forse tariefmutaties als uitkomst. De uitspraak door het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) wordt in september verwacht. De KVNR ziet geen principiële reden om zich te verzetten tegen de mogelijkheid van nacalculatie, maar verbindt daar wel de voorwaarde aan van een gematigde tariefsontwikkeling.

De Wet markttoezicht registerloodsen werd eind 2012/begin 2013 geëvalueerd door Policy Research Corporation (PRC). In dit kader zijn gesprekken gevoerd met de KVNR, de Samenwerkende Bedrijven Eemshaven en andere betrokken partijen. De uitkomsten van deze evaluatie zullen door de Minister worden aangeboden aan de Tweede Kamer. De efficiency van de loodsdienstverlening is mede dankzij het markttoezicht verbeterd, maar blijft een aandachtspunt. In de huidige kost+ systematiek ontbreekt iedere prikkel tot kostenmatiging. Ook is er geen oog voor de behoefte van gebruikers aan meer differentie in de loodsdienstverlening. Daarom is de KVNR voorstander van behoud van het huidige toezichtsmodel inclusief de rol van de ACM maar ziet wel mogelijkheden tot verscherpt markttoezicht.

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 is 2012 beschikbaar gesteld voor rederijen, schepen met luikenwagens, scholen en trainingsinstituten en geeft inzage in de oorzaken van de ongelukken en hoe deze voorkomen kunnen worden.

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.

De film is in het Engels en voorzien van Russische, Indonesische en Nederlandse ondertiteling. De film is verkrijgbaar op DVD, maar is ook online beschikbaar. De DVD wordt gratis verstrekt en kan opgevraagd worden bij het ACVAZ-secretariaat.

MLC

De International Labour Organization (ILO) stelde in 2006 de Maritime Labour Convention (MLC) vast. Dit verdrag regelt de leef- en werkomstandigheden aan boord van zeeschepen en beoogt de positie van zeevarenden wereldwijd te verbeteren. Als gevolg van veranderingen in de zeescheepvaart waren de bestaande verdragen verouderd. Met dit Maritieme Arbeidsverdrag en de invoering van een strikter regime van inspectie, certificering en handhaving komt er een breder en steviger draagvlak voor de internationale minimumnormen.

De KVNR levert in 2012 samen met de andere sociale partners een substantiële inspanning om de overheid te ondersteunen bij het tijdig aanpassen van de relevante Nederlandse wetgeving. Dit heeft niet kunnen voorkomen dat het proces van uitbesteden en het schrijven van de Nederlandse wet- en regelgeving langer heeft geduurd dan verwacht. Gestelde deadlines werden meerdere malen overschreden. Hierdoor is de tijd die de Nederlandse rederijen hebben om hun schepen te laten certificeren door de klassenbureaus te kort. Er dienen circa 800 Nederlandse schepen vóór 20 augustus 2013, de datum dat het MLC-verdrag wereldwijd in werking treedt, te zijn gecertificeerd. Naar verwachting zal een aanzienlijk deel van de schepen niet op tijd gecertificeerd zijn door de vertraging in het gereed komen van de Nederlandse wet- en regelgeving. Zonder het Maritime Labour Certificate kunnen schepen vanaf augustus 2013 worden geconfronteerd met extra inspecties in buitenlandse havens. Dit leidt tot extra kosten en administratieve lasten voor de reder en de bemanning en kan daarnaast ook een negatieve invloed hebben op de reputatie en aantrekkelijkheid van het Nederlandse register. Ter bevordering van een gelijk concurrentievelde heeft de KVNR ILT gevraagd direct vanaf 20 augustus 2013 buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen en die nog niet over een MLC-certificaat beschikken aan inspecties te onderwerpen.

NOx

Sinds 2011 zijn landen rond de Noordzee in overleg over een mogelijk voorstel aan IMO voor een NOx Emission Control Area (ECA) gebied in de Noordzee. Dit voorstel houdt in dat het in de Noordzee vanaf 2016 verplicht wordt om te voldoen aan de strengste NOx Tier 3-norm voor schepen die vanaf 2016 zijn gebouwd. In 2012 zijn twee studies opgeleverd met analyses over de gevolgen voor milieu en economie. De KVNR kan op basis van de huidige analyses niet instemmen met een NOx ECA-gebied voor de Noordzee.

Publicaties van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) tonen aan dat de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied, een gebied met zeer veel industriële en transportactiviteiten, de afgelopen jaren al sterk is verbeterd en zich ruim onder de Europese norm bevindt. Ook de bijzonder moeilijke economische positie en de vele milieu-investeringen die de reders de komende jaren moeten doen om aan nieuwe strenge milieunormen te voldoen (zwavel, ballastwater), maken dat de sector niet geconfronteerd kan worden met nog meer additionele kosten voor varen in Europese wateren. Bovendien zijn belangrijke vragen van de KVNR bij de studies nog niet beantwoord en kleven er zware methodologische tekortkomingen aan de huidige rapporten. De KVNR stelt voor dit NOx-dossier over vijf jaar opnieuw te beoordelen op nut en noodzaak via grondige 'impact assessments'.

[Lees verder op de volgende webpagina - link]

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft in 2008 afspraken gemaakt over het reduceren van NOx emissies van de zeescheepvaart. Deze afspraken zijn vastgelegd in Marpol Annex 6, Regulation 13 en stellen voor NOx emissies maxima welke gelden voor nieuwbouwschepen vanaf een bepaalde datum.

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 aanzienlijke technische uitdaging.

NOx ontstaat bij hogere temperaturen door een verbinding van 2 soorten atomen die zich van nature in de lucht bevinden namelijk stikstof en zuurstof. Hierdoor zijn alle verbrandingsmotoren, zoals bijvoorbeeld scheepsmotoren, bronnen van NOx-emissies. 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 minimum of zelfs positief effect op andere emissies zoals CO₂.

ECA-ontwikkelingen

De strengere Tier 3 norm zal alleen gelden in de (NOx-) ECA-gebieden. IMO kent de mogelijkheid tot het instellen van NOx- en/of SOx-ECA gebieden. Sinds 1 augustus 2012 is de SOx- en NOx-ECA voor de kust van Noord-Amerika, in de wateren tot 200 nm voor de kust van de US en Canada, actief. Dit is wereldwijd de eerste ECA waarin naast NOx-emissies ook SOx-emissies worden gereguleerd.

In Europa zijn verregaande gesprekken over het instellen van NOx-ECA-gebieden, in hetzelfde gebied als de huidige SOx-ECA 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 wordt op dit moment nog uitgesteld door bezwaren van een aantal Baltische landen. Mocht er een voorstel komen dan zal dat uiteindelijk via IMO moeten worden goedgekeurd. Voor het instellen van een NOx-ECA in de Noordzee en Het Kanaal is begin 2011 begonnen met deze, door IMO verplichte, onderzoeken. Samen met ECSA heeft de KVNR gedurende 2011 en 2012 veel commentaar geleverd op de Terms of References, het tussenrapport en de uitkomsten van deze onderzoeken. Alhoewel deze rapporten in 2012 zijn afgerond zal er in 2013 een extra studie komen naar de gevolgen van de NOx-ECA t.o.v. de al bestaande SOx-ECA in hetzelfde gebied. 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.

Piraterij

De discussie over hoe we piraterij moeten bestrijden duurt in 2012 voort. De redersvereniging heeft het liefst dat de Koninklijke Marine de Nederlandse vloot beschermt. Maar omdat de Marine niet voor alle schepen bescherming kan aanbieden, wil de KVNR dat reders zelf gecertificeerde particuliere beveiligers aan boord kunnen nemen. Het kabinet staat dit echter niet toe.

De KVNR waardeert de stappen van het kabinet om in 2012 de bescherming van de koopvaardij door de Marine flexibeler en goedkoper te maken. De Marine plaatst zogenaamde Vessel Protection Detachments (VPD's) aan boord van koopvaardij schepen. Ook na de doorgevoerde verbeteringen kunnen bepaalde typen Nederlandse

koopvaardij schepen nog steeds geen gebruik maken van de VPD's, vanwege een te lange duur tussen de aanvraag en de inzet en vanwege de prijs, die nog vaak het dubbele is vergeleken met gewapende particuliere beveiligers. Bijna alle andere Europese landen staan de inzet van gewapende particuliere beveiligers inmiddels toe, waardoor de Nederlandse vlag onaantrekkelijker wordt en uitvlaggen een reëel risico is.

De KVNR bepleit een benadering waarbij reders gebruik maken van VPD's tenzij dat niet mogelijk is vanwege de tekortschietende flexibiliteit en/of te hoge prijs. Daarmee zou Nederland in de internationale en Europese pas lopen. Het redersstandpunt is kort en krachtig: beveiliging van de vloot is een taak voor de overheid en de Marine, tenzij dit niet mogelijk is. Dan dienen door de overheid gecertificeerde private beveiligers deze taak te kunnen uitvoeren.

[lees ook het standpunt piraterij - link]

PIT/NSTC

Van 10 tot en met 27 april 2012 vindt in Palompon, de Filippijnen, de selectie plaats van de 11e lichting stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVNR. Door 14 bij de KVNR aangesloten rederijen werden 152 stagiairs geselecteerd, 76 leerling-stuurlieden en 76 leerling-werktuigkundigen. Sinds het begin in 2001 zijn nu bijna 1.200 stagiairs geselecteerd. De samenwerking tussen PIT en KVNR is een succes. Van alle lichteningen vaart nog bijna driekwart bij de rederijen als officier. Deze zeevarenden, voor een zeer groot deel afkomstig van het arme eiland Leyte, zorgen tevens door hun inkomen voor een aanzienlijke verbetering van de lokale economie.

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 2012 203 aangesloten werkgevers, 5.100 deelnemers en 16.700 gewezen deelnemers/slapers. Het fonds keert pensioenen uit aan 32.100 pensioengerechtigden.

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij voert de pensioenregeling over de Nederlandse en in de EU wonende zeevarenden, werkzaam op schepen onder Nederlandse vlag, uit.

Pensioenbeheerder

De pensioenadministratie is uitbesteed aan MN te Den Haag, die ook fungeert als vermogensbeheerder.

Premievaststelling en –incasso

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

Bestuursbureau

Het bestuursbureau ondersteunt het bestuur, 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.

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 opruimoperaties 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.

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).

Vooralsnog zijn er in 2012 een aantal regelingen in concept opgesteld. Deze geven aan in welke gevallen schepen in polaire wateren met zware ijsvorming al dan niet met ijsversterking mogen varen.

Port State Control

De KVNR streeft naar een continu hoge positie van de Nederlandse vloot op de ranglijsten van de Port State Control-inspectieregio's van Paris MoU (Europa en Canada), Tokyo MoU (Azië en Australië) en US Coast Guard. Deze PSC-inspecties geschieden op grond van afspraken in een Memorandum of Understanding (MoU).

De aanhouding van 35 Nederlandse schepen in de havens van het Paris MoU - op 970 inspecties - in 2012 is een zorgelijke ontwikkeling en vraagt een grondige analyse. In 2011 waren er 18 aanhoudingen. De uiteindelijke plaats op de 'White List' van Paris MoU zal afhangen van de prestatie van de andere vloten. ILT en KVNR trekken samen op om de toename van het aantal aanhoudingen te keren. Er is ondermeer een gezamenlijke brief uitgegaan om de reders op de hoogte te stellen en is er een gedegen analyse gemaakt van de oorzaken. Hieruit blijkt dat de redenen voor de aanhoudingen divers zijn. Het kan gaan om een technisch gebrek of een probleem met documenten, maar ook de beoordeling door lokale inspecteurs van arbeids- en rusttijden van bemanningen spelen vooral in Spaanse havens een belangrijke rol. Ook schepen uit landen als het Verenigd Koninkrijk en Denemarken hebben last van meer aanhoudingen. De KVNR heeft ILT gevraagd de hoge inspectie- en aanhoudingsfrequentie in Spaanse havens en de vooringenomenheid van Spaanse inspecteurs ten aanzien van het tweewachtenstelsel in de European Maritime Safety Agency (EMSA) aan de orde te stellen.

Van een algehele verslechtering van de kwaliteit van de bemanning en van de schepen is echter géén sprake. Dit zou ook niet in één jaar kunnen leiden tot een zo sterke stijging van het aantal aanhoudingen. In de Tokyo MoU regio was het aantal aanhoudingen voor 2011 met slechts vier aangehouden schepen op 139 inspecties een zeer tevredenstellend resultaat. Voor 2012 zijn 6 aanhoudingen geregistreerd op 198 inspecties. Tweederde van de aanhoudingen vindt plaats in Australië.

Recycling schepen

Net als het Europees Parlement (EP) streeft de KVNR naar een voor mens en milieu

verantwoorde recycling van zeeschepen. Aangezien de scheepvaart een mondiale bedrijfstak is dienen er mondiale regels te gelden. Het Hongkong verdrag, dat nog niet in werking is getreden, biedt daarvoor het kader

Het Hongkong-verdrag is sinds 2009 aangenomen en de bijbehorende Richtlijnen zijn in 2012 afgerond. In het verdrag worden aan alle scheepsrecyclinginrichtingen en aan alle schepen vanaf de bouw tot de definitieve ontmanteling duidelijke eisen gesteld. Zo moet er door de reder een inventaris van gevaarlijke materialen aan boord opgesteld en bijgehouden worden.

Een schip mag alleen ter ontmanteling worden verkocht aan een scheepsrecyclinginrichting die voldoet aan IMO-eisen en die goedgekeurd is door zowel de vlaggenstaat van het schip alsook de staat waarin de scheepsrecyclinginrichting gevestigd is. Het verdrag is daarmee een mondiale oplossing voor een mondiaal probleem. De inwerkingtreding van het Verdrag zal echter nog de nodige jaren in beslag nemen. In afwachting van het inwerkingtreding van dit verdrag heeft de industrie zelf vrijwillige richtlijnen opgesteld voor een verantwoorde recycling.

[zie over scheepsrecycling ook bij standpunt - link]

[lees verder op de webpagina - link]

Het ontmantelen van schepen is het afbreken in kleinere delen die zoveel mogelijk weer hergebruikt kunnen worden als nuttige grondstof. 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 moet beter ter bescherming van de werknemers in deze industrie en het milieu. Middels wetgeving trachten de Internationale Maritieme Organisatie (onderdeel van de Verenigde Naties) en de Europese Unie de omstandigheden waarin schepen worden ontmanteld te reguleren.

Hongkong Verdrag

In mei 2009 is de nieuwe International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (het 'Hong Kong Verdrag') 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 alsook de 'ship recycling state'. Het Hong Kong Verdrag 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 het Hong Kong Verdrag zijn er meerdere richtlijnen opgesteld die een nadere invulling van het Verdrag 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;
- 2012 Guidelines for Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention;
- 2012 Guidelines for Inspection of Ships under the Hong Kong Convention.

Het Verdrag van Basel

Daarnaast is het Verdrag van Basel van kracht waar de EU een partij bij is. Het Verdrag 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. Schepen die zich buiten de Europese wateren bevinden vallen echter niet onder dit Verdrag.

[lees verder op de volgende webpagina - link]

Op 18 april 2013 heeft het Europees Parlement de amendementen van haar milieuc comité die specifiek een scheepsrecyclingfonds voorstellen plenair verworpen. De andere amendementen van het milieuc comité zijn wel aangenomen. Voorafgaande aan deze plenaire stemming heeft de KVNR, samen met andere partijen (Europese redersverenigingen en de Europese havens) met succes een intensieve lobby gevoerd bij de Europarlementariërs tegen het voorstel voor een scheepsrecyclingfonds gebaseerd op havenaanlopen in de Europese Unie.

Het Parlement heeft ook een nieuw amendement aangenomen als alternatief voor een scheepsrecyclingfonds gebaseerd op havenaanlopen. In dit amendement wordt de Europese Commissie verzocht om vóór 2016 een nieuw wetsvoorstel te doen waarmee de industrie wordt gestimuleerd om op een veilige en milieuverantwoorde manier schepen te ontmantelen (een 'incentive-based scheme').

De KVNR wil pleiten voor een tijdelijke verwijderingsbijdrage bij nieuwbouw die door de werf bij oplevering van het schip ingebracht zou moeten worden in een mondiaal fonds. Dit geldt voor alle nieuwbouw wereldwijd en voor alle werven en tot het moment dat het Hong Kong verdrag in werking is getreden. Met het geld kunnen daar waar nodig de arbeidsomstandigheden op de sloopwerven buiten de EU verbeterd worden.

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.

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.

Voortgang 2012 en 2013

Minister Schultz van Haegen heeft onlangs een zeer groot aantal, deels ook fundamentele, vragen beantwoord die de Tweede Kamer in 2012 had gesteld. Naar aanleiding van deze beantwoording is door enkele Kamerleden een tweede schriftelijk ronde aangevraagd, waarna waarschijnlijk nog een plenaire behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer zal plaatsvinden. De KVNR en de Vereniging van Waterbouwers hebben de woordvoerders van de verschillende politieke partijen voorzien van hun position paper. De conclusie van dat position paper luidt als volgt: De KVNR en de Vereniging van Waterbouwers staan positief ten opzichte van het wetsvoorstel Rijkswet nationaliteit

zeeschepen, omdat het bareboat-out mogelijk maakt. Het wetsvoorstel dient echter voor wat betreft de procedure voor intrekking van de nationaliteit en de concrete intrekkinggronden te worden verduidelijkt. Daarnaast zou geen sprake moeten zijn van een imperatief stelsel voor het intrekken van de nationaliteit.

Sociale verzekeringen

De Stichting Scheepvaart bundelt als overkoepelende organisatie de uitvoering van diverse regelingen op het gebied van sociale zekerheid en zorg. 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 meerdere organisaties actief die invulling geven aan de uitvoering van (sociale) zekerheid en zorg. Daarbij gaat het o.a. om:

- Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart,
- Vereniging Zee-Risico 1967
- AZVZ Services B.V.
- Stichting Sectorraad Koopvaardij
- Stichting Zee-Risico 1996

De verzekeringsportefeuille van OWM Zee-Risico 1996 en Marbo zijn in 2012 verkocht aan Anker Verzekert. Binnen Anker nemen de verzekeringen die voorheen door de OWM Zee-Risico 1996 gevoerd werden, nog steeds een aparte plaats in. Dit geldt ook voor Marbo.

De administratie van de sectorale organisaties is vanaf 1 juli 2012 in handen gelegd van Anker. Periodiek vindt overleg plaats met Anker over de uitvoering van de hiervoor genoemde regelingen en organisaties.

De KVNR participeert actief in dit overleg en in deze organisaties.

Meer informatie over de [Stichting Scheepvaart](#)

Tonnageregeling

De tonnageregeling werd in 1996 geïntroduceerd en voorziet in een vorm van forfaitaire winstbepaling. Het tonnageregime biedt Nederlandse reders een mondiaal gelijk speelveld. Met de tonnageregeling wordt jaarlijks op forfaitaire wijze de belastbare winst uit zeescheepvaart van een reder berekend. Dit geschiedt aan de hand van het netto tonnage van de in beheer zijnde schepen. Het belastingtarief (Inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting) wordt toegepast op de berekende belastbare winst. Dit maakt de te betalen winstbelasting onafhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde fiscale winst in het kalenderjaar.

Rente-inkomsten

In mei 2012 heeft de KVNR aandacht gevraagd voor de gewenste fiscale behandeling van rente-inkomsten op liquide middelen, bij de evaluatie van de Europese richtsnoeren zeevervoer in 2012.

De notitie die hierover door de KVNR was opgesteld heeft als input gediend voor de special issue paper van ECSA over dit onderwerp.

Kwalificatie serviceschepen

In de visie van de KVNR behoren alle serviceschepen die activiteiten op zee verrichten onder het toepassingsgebied van de richtsnoeren zeevervoer te vallen. Het betreft zeegaande schepen, in internationale concurrentie, met een bemanning die is opgeleid

conform de STCW-vereisten. Deze input is naar voren gebracht bij de evaluatie van de Europese richtsnoeren zeevervoer in 2012.

Windmolenparken

De Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN), waarin diverse maritieme organisaties waaronder de KVNR, 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 één windmolenpark 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 die in 11 commissies inmiddels door de IMO NAV 58 geadopteerd zijn, om te zetten naar een implementatie. Per 1 augustus 2013 zal een groot gedeelte van routing op de Noordzee aangepast worden. In het aanloopgebied naar IJmuiden komt, net zoals bij Rotterdam al het geval is, een nieuw verkeersscheidingsstelsel (VSS). Er worden onder andere nieuwe ankergebieden ingesteld en een aantal bestaande ankergebieden veranderd. Voormalige munitiestortplaatsen worden 'areas to be avoided'.

Zwavelgehalte scheepsbrandstoffen

De gevolgen van de invoering van de 0,1%-zwavelnorm in de Oostzee, Noordzee en het Engels Kanaal per 1 januari 2015 zorgt ook in 2012 voor veel discussie op nationaal en internationaal niveau. Aanvankelijk is de inzet van de KVNR om de invoering naar 2020 te verschuiven, zodat reders meer tijd hebben om mitigerende maatregelen te treffen zoals het installeren van scrubbers of het overstappen naar LNG. Dit is politiek niet haalbaar gebleken. De vraag doet zich voor of er gestreefd moet worden naar uitzonderingsposities voor bepaalde type schepen en/of voor bepaalde routes, die extra kwetsbaar zijn voor verschuiving van lading van zee naar land. Na een zeer uitvoerige discussie besluit het bestuur van de KVNR om in principe niet te streven naar uitzonderingsposities, gelet op de verstoring van de concurrentieverhoudingen die daarvan uitgaat tussen schepen onderling. Ook zal het heel lastig zijn te komen met goed onderbouwde afbakeningen.

Het KVNR-bestuur zet vol in op ondersteunende maatregelen voor reders die willen investeren om de negatieve gevolgen te voorkomen, maar moet constateren dat financiële regelingen op zowel EU-niveau als op nationaal niveau amper of geheel niet aanwezig zijn.

Zie ook bijvoorbeeld de website van ECSA: <http://www.ecsa.eu/index.php/position-papers> en het onderwerp van de nieuwjaarsreceptie: <http://www.kvnr.nl/cms/showpage.aspx?id=1516>

Het Europees Parlement (EP) keurt tevens de aangepaste EU-richtlijn over zwavel goed. De KVNR heeft hier gemengde gevoelens over. Enerzijds zijn er zeer verregaande voorstellen van het milieucomité van het EP door de milieuministers niet overgenomen. De Nederlandse minister en ambtenaren hebben zich krachtig verzet tegen deze voorstellen. De KVNR spreekt daar haar waardering over uit. Anderzijds zijn er toch nieuwe Europese regels gekomen die verder gaan dan in de IMO is afgesproken. Zo is er volgens de Europese Richtlijn maar 1 x 18 maanden test periode mogelijk voor nieuwe technieken (zoals scrubbers), waar volgens de IMO Marpol 2 x 18 maanden mogelijk is. Ook zal de

wereldwijde 0.5% limiet van 2020 gaan gelden in alle EU-wateren, onafhankelijk van de uitkomst van de IMO evaluatie in 2018.

In 2012 tracht de KVNR, via de International Chamber of Shipping (ICS), de voor het jaar 2018 afgesproken beschikbaarheidstudie naar laagzwavelige brandstof te vervroegen. Hoewel deze studie is gekoppeld aan de invoering van de 0,5%-zwavelnorm wereldwijd per 2020 en niet aan de 0,1%-zwavelnorm per 2015 in de Oostzee, de Noordzee en het Engels Kanaal, kan een vervroegde studie toch ook meer zicht bieden op de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof per 2015. Er bestaan namelijk zorgen of hier wel voldoende van zal zijn. Bij onvoldoende beschikbaarheid zal het prijsverschil met de thans gebruikte brandstof nog verder oplopen. Helaas is er in de IMO niet te weinig draagvlak voor het vervroegen van deze studie.

De Europese Commissie geeft aan in gesprek te willen gaan met de industrie, onder andere door het opzetten van de "European Sustainable Shipping Forum". Dit forum zal in 4 werkgroepen ingaan op: LNG, scrubbers, innovatie en technologieën en financieringsmechanismen. ECSA, alsmede de KVNR zullen hieraan deelnemen.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0004:FIN:EN:PDF>

http://www.ndptl.org/c/document_library/get_file?folderId=19620&name=DLFE-1549.pdf