

Webdossiers 2013

Afdrachtvermindering

Evaluatie op nationaal niveau

De evaluatie van de nationale regeling afdrachtvermindering is in 2013 van start gegaan, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De KVNR maakt deel uit van de klankbordgroep. De uitkomsten van de evaluatie worden verwacht in 2014.

Richtsnoeren ongewijzigd verlengd

De regeling afdrachtvermindering zeevaart valt onder de Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer. In oktober 2013 heeft de Europees Commissaris voor Mededinging, de heer Almunia, besloten om de state aid guidelines ongewijzigd te continueren, op basis van de volgende overwegingen:

- De guidelines hebben voor zeer duidelijke positieve effecten gezorgd en
- Er zijn geen structurele problemen met de toepassingen van de guidelines geweest en de gevallen van verkeerde interpretatie en/of toepassing zijn niet terug te voeren op de inhoud van de guidelines zelf. Ook zijn er heel weinig klachten geweest over de toepassing.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Asbest

Sinds 1 juli 2002 geldt er een internationaal verbod op het nieuw installeren van asbest aan boord van zeeschepen. Desondanks wordt asbest nog steeds aangetroffen, zowel aan boord van nieuwbouwschepen als in nieuw geïnstalleerde onderdelen aan boord van al varende schepen. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft daarom in een [richtlijn](#) expliciet beschreven hoe er omgegaan dient te worden met asbest dat niet toegepast had mogen worden. De richtlijn geeft naast het verwijderen van asbest ook beheersmaatregelen en kent een risicogebaseerde aanpak met als doel een minimale blootstelling van opvarenden aan asbestvezels.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft aan Nederlandse schepen [extra eisen](#) gesteld die verder gaan de IMO-richtlijn. Voor nieuwbouwschepen kan de sector er prima mee uit de voeten dat het aangetroffen asbest nog vóór oplevering van het schip verwijderd moet worden. Voor schepen die in de vaart zijn geven de extra eisen van ILT problemen, omdat op deze schepen alle aangetroffen asbest (geïnstalleerd na 1 juli 2002) binnen 3 jaar en in uitzonderlijke gevallen binnen 5 jaar verwijderd moet worden. Ook het asbest dat geen gevaar oplevert voor de gezondheid van opvarenden en waar de opvarenden tijdens de normale operatie van het schip nooit mee in contact zullen komen.

Naast de praktische knelpunten om te voldoen aan de asbesteisen van de ILT is ook de concurrentiepositie in het geding. Het is bijzonder kostbaar om een schip dat in de vaart is volledig asbestvrij te maken, zeker als dat binnen 3 jaar dient te gebeuren. Andere vlaggenstaten stellen geen asbesteisen zoals de ILT waardoor het gelijke mondiale speelveld voor de Nederlandse reders wordt verstoord. Voor reders wordt de Nederlandse vlag minder aantrekkelijk.

De eisen voor asbestverwijdering uit zeeschepen zijn ook veel strenger dan de nationale eisen voor asbestverwijdering uit gebouwen of objecten, waar het asbest pas verwijderd hoeft te worden bij het afbreken of uit elkaar nemen van een bouwwerk of object.

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. De KVNR pleit daarom voor een risicogebaseerde aanpak van asbest aan boord van zeeschepen waarbij de gezondheid

van de opvarenden beschermd wordt, het gelijke speelveld voor de Nederlandse reders hersteld wordt en de verwijdering van asbest uit zeeschepen meer in lijn gebracht wordt met de asbestverwijdering uit gebouwen en objecten in Nederland.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Ballastwater

Het internationale 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.

Ballastwater wordt ingenomen om de stress op de romp, de stabiliteit en de trim van een schip te beheersen en compenseert ook voor verminderd 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 2013 nog op ongeveer 31% van het bruto wereldtonnage.

Reders zijn bezorgd of goedgekeurde ballastwaterbehandelingssystemen te allen tijden en onder alle omstandigheden goed functioneren. Er worden vraagtekens gezet bij de robuustheid van de testprocedure die de IMO heeft voorgeschreven. Daarnaast bestaan er zorgen over de wijze waarop havenstaatinspecteurs zullen handhaven en ballastwatermonsters zullen nemen wanneer het verdrag in werking is getreden.

Ook is er in de Verenigde Staten nieuwe regelgeving voor ballastwater in werking getreden. Zowel de Amerikaanse kustwacht als het Environmental Protection Agency stellen hun eigen eisen die helaas op enkele onderdelen tegenstrijdig met elkaar zijn. De Amerikaanse Kustwacht heeft bovendien nog aan geen enkel ballastwaterbehandelingssysteem een definitieve goedkeuring verleend. Dit geeft onzekerheid voor reders die in de Amerikaanse wateren opereren en aan de Amerikaanse ballastwatereisen dienen te voldoen door een ballastwaterbehandelingssysteem aan boord te installeren.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Bemanningsdocumenten

De afgifte van bemanningsdocumenten is door ILT uitbesteed aan Kiwa. Mede als gevolg van IT-gerelateerde problemen bleef in 2013 de dienstverlening van Kiwa achter bij de verwachtingen. Als gevolg van een zeer laat door het ministerie afgekondigde maatregel diende Kiwa in het late najaar van 2013 in korte tijd enkele duizenden certificaten Security Awareness en Designated Security Duties af te geven. Dit bleek een onmogelijke opgave, waarmee afgifte doorliep tot in februari 2014.

Voor 2014 benadrukt de KVNR het belang van een vlotte en foutloze uitvoering van de afgifte van bemanningsdocumenten, aangezien zonder deze documenten zeevarenden niet aan boord kunnen gaan of schepen worden aangehouden. Verder benadrukt de KVNR het belang van tarieven die in verhouding staan tot de kwaliteit van de dienstverlening en het tariefniveau zoals dit door andere vlagstaten wordt gehanteerd.

Bemanningssterkte

Als gevolg van de inwerkingtreding van zowel het Maritiem Arbeidsverdrag als de STCW Manila Amendments is er sprake van een toegenomen aandacht voor de naleving van de normen voor arbeids- en rusttijden. De Paris- en Tokyo MoU's on Port State Control hebben voor het najaar van 2014 een thema-inspectie aangekondigd.

Dit valt samen met een toenemende kritiek door een aantal havenstaten op het twee-wachtenstelsel. Bij dit op circa een derde van de Nederlandse vloot toegepaste systeem worden de navigatiewachten gelopen door de kapitein en één stuurman. Het bij een 6-uur-op-6-uur-af-wachtstelsel in theorie niet kunnen voldoen aan de normen voor rusturen en een negatief effect op oververmoeidheid (fatigue) van zeevarenden worden hierbij als argumenten aangedragen.

Een systeem met twee blokken wachtlopen van respectievelijk 7 en 5 uur en twee rustperiodes van respectievelijk 5 en 7 uur zou een goed alternatief kunnen zijn. Het Arbeidstijdenbesluit vervoer bevat echter nog een bepaling dat na elke zes uur werk een kwartier pauze dient te worden genomen. Deze zogenaamde "pauzebepaling" staat toepassing van alternatieve wachtschema's in de weg en is bovendien een nationale kop op de internationale regelgeving. Dit laatste is strijdig met het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.. De KVNR dringt bij het ministerie aan op het schrappen van de pauzebepaling. Op verzoek van Nautilus International zal hier een experimentele fase aan voorafgaan. Met het oog op de aangekondigde thema-inspecties door het Paris MoU en het Tokyo MoU in het najaar van 2014 dringt de KVNR aan op een spoedige invoering van de experimentele fase.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Beroepsvereisten

In 2010 vond een ingrijpende aanpassing plaats van het IMO STCW-verdrag dat de minimumnormen regelt voor zowel het opleiden en certificeren van zeevarenden als het wachtlopen aan boord. Het betreft de 2010 Manila Amendments die op 1 januari 2012 in werking zijn getreden , met overgangsperiodes voor verschillende zaken tot respectievelijk 1 juli 2013, 1 januari 2014 en 1 januari 2017.

Met een wijziging van de bemanningswetgeving zijn met ingang van 3 mei 2014 de 2010 STCW Manila Amendments in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Met de wijziging heeft ook een moderniseringsslag in algemene zin plaatsgevonden. Vanaf de lichte 2012 zijn ook de zeevaartopleidingen in Nederland aangepast aan de nieuwe beroepsvereisten. Personen die daarvoor met hun opleiding zijn begonnen en zeevarenden die al in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs zullen op enkele punten bijscholing moeten volgen om aan de nieuwe beroepsvereisten te voldoen. Een voldoende aanbod van de voorgeschreven cursussen en een goede uitvoering van de nieuwe wetgeving in algemene zin zijn punten waar de KVNR in 2014 specifiek aandacht voor vraagt. Een goede afstemming binnen de keten beleid-uitvoering-handhaving zal hier een belangrijke factor bij zijn. Voor de in Nederland gevestigde trainingsinstituten is het ook van belang dat zij door middel van tijdige goedkeuring van cursussen door ILT in staat worden gesteld te concurreren met trainingsinstituten uit het buitenland.

BTW

In juli 2013 heeft de Europese Commissie een onderzoek uit laten voeren naar de

economische impact, indien passagiersdiensten worden belast met BTW. In reactie op de vragenlijst hebben de European Community Shipowners Association en Interferry Europe in oktober 2013 een gezamenlijke beantwoording ingediend, waarin het standpunt van de Europese reders nogmaals uiteen wordt gezet. In het huidige BTW-stelsel is van een verstoring van de interne markt geen sprake. Een concrete aanleiding om deze diensten te belasten ontbreekt. De lidstaten dienen eerst overeenstemming over harmonisatie van het BTW-stelsel te bereiken, voordat BTW-heffing op deze vormen van dienstverlening tot de mogelijkheden behoort. En een aanpassing van het BTW-stelsel kan alleen bij unanimiteit tussen de lidstaten worden overeengekomen. Bovendien zal BTW-heffing tot gevolg dat Europese reders zich in derde landen gaan vestigen. Dit betekent verlies van maritieme know how en werkgelegenheid in Europa.

Standaard BTW-aangifte

De Europese Commissie heeft een voorstel gelanceerd voor een standaard BTW-aangifte, dat op 23 oktober 2013 werd aangenomen. De richtlijn, die in deze standaard gaat voorzien, bevat een reeks verplichtingen, waar bedrijven aan moeten voldoen wanneer zij BTW-aangifte doen in een Europese lidstaat. De beoogde invoeringsdatum van deze richtlijn is 1 januari 2017.

Vijf gegevens vakken verplicht

Deze standaard BTW-aangifte gaat vijf verplichte gegevensvakken bevatten:

- af te dragen BTW;
- te vorderen omzetbelasting (te verrekenen BTW);
- Netto resultaat (afdracht of vordering);
- Totale waarde geleverde leveringen/diensten (input transactions);
- Totale waarde afgenomen leveringen/diensten (output transactions).

Daarnaast krijgen lidstaten de mogelijkheid om aanvullende gegevens op te vragen, in de vorm van 21 additionele, maar wel gestandaardiseerde, gegevensvakken. In totaal mag de BTW-aangifte maximaal 26 gegevensvakken bevatten.

Overige harmonisatie

Het voorstel voorziet verder in harmonisatie van de tijdvakken, waarover BTW dient te worden aangegeven en de termijnen die voor aangifte gelden. Ook moet de BTW-aangifte overal in Europa digitaal ingediend te kunnen worden.

Volgens het voorstel dient de standaard BTW-aangifte maandelijks te worden ingediend. Voor micro-ondernemingen, met een omzet van minder dan 2 miljoen euro omzet op jaarbasis, geldt een uitzondering. Deze kunnen volstaan met een kwartaalaangifte.

In afwijking van advies

Met dit voorstel wijkt de Europese Commissie af van het advies dat door PWC werd gedaan, om een volledig uniforme EU-standaard (verplicht) optioneel te maken, naast de bestaande nationale BTW-aangifte. Dit levert het bedrijfsleven de grootste besparingen op. Deze optie werd door de Commissie echter van de hand gedaan als te complex. Ook de wens om BTW-fraude tegen te gaan heeft bij deze afweging een rol gespeeld.

Kritiek vanuit bedrijfsleven

De Europese redersorganisatie ECSA stelt zich op het standpunt dat de BTW-aangifte eenvoudiger, korter en bondiger moet kunnen. ECSA trekt in dit dossier gezamenlijk op met CLIA Europe, de Europese koepelorganisatie van cruisesmaatschappijen. Door deze koepelorganisaties worden lidstaten, waar met een beperkt aantal gegevens kan worden volstaan, zoals Nederland en het Verenigd Koninkrijk, tot voorbeeld gesteld.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

EEDI en SEEMP

Vanaf 1 januari 2013 gelden nieuwe regels voor de energie-efficiëntie voor schepen groter dan 400 GT, die genoemd worden in hoofdstuk 4 van Bijlage 6 van het MARPOL-verdrag. De nieuwe eisen staan in de IMO-resolutie [MEPC.203\(62\)](#) en komen bovenop de al bestaande eisen van Bijlage 6. Dergelijke efficiëntiemaatregelen doen het brandstofverbruik en daarmee ook de CO₂-emissies dalen. De regels vereisen een nieuw internationaal certificaat betreffende energie-efficiëntie (IEE-certificaat) dat wordt afgegeven wanneer een op het schip van toepassing zijnde energie-efficiëntiemanagementplan van het schip (SEEMP) aan boord is. Ook is er een ontwerpindex voor energie-efficiëntie (EEDI) vereist. Voor ieder nieuw te bouwen schip of schip dat een grote verbouwing ondergaat dient de bereikte EEDI van het schip berekend te worden en in overeenstemming te zijn met de voor het scheepstype vereiste EEDI. In de toekomst zal de vereiste EEDI stapsgewijs steeds strenger worden. Er zijn daarvoor vier fasen gedefinieerd:

- Fase 0 van 1 januari 2013 t/m 31 december 2014
- Fase 1 van 1 januari 2015 t/m 31 december 2019
- Fase 2 van 1 januari 2020 t/m 31 december 2024
- Fase 3 vanaf 1 januari 2025

Alhoewel schepen energiezuiniger dienen te worden en een reductie van voortstuwingsvermogen de meest voor de hand liggende maatregel is, dienen schepen ook voldoende voortstuwingsvermogen te hebben om onder zware weersomstandigheden voldoende manoeuvreerbaar te blijven. Op aandringen van onder andere de KVNR heeft Nederland bij de IMO aangegeven dat de in de [tijdelijke IMO-richtlijn](#) gestelde eisen aan het minimale voortstuwingsvermogen voor de kleinere schepen problematisch zijn. Mede dankzij deze succesvolle lobby gelden de in de tijdelijke IMO-richtlijn genoemde minimale voortstuwingsvermogenseisen in fase 0 en 1 slechts voor nieuw te bouwen of verbouwde bulkcarriers, combinatietankers en tankschepen met een draagvermogen (DWT) van 20,000 ton of meer.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

E-Navigation / E-Maritime

Schepen krijgen steeds meer elektronische middelen op de brug, ook worden er zowel van de walzijde als van de scheepzijde meer gegevens gevraagd en uitgewisseld. Tijdens IMO MSC 81 (Maritime Safety Committee) die plaatsvond van 10-19 mei 2006, is besloten om dit probleem op de agenda te plaatsen van zowel het NAV (Navigation) als het COMSAR (Communication Search And Rescue) subcomité, inmiddels zijn sinds 2013 beide subcomités samengevoegd tot NCSR (Navigation Communication Search and Rescue). Heel kort samengevat wordt E-Navigation de gestandaardiseerde uitwisseling van data tussen schip en wal en vice-versa.

Tijdens de eerstvolgende NAV en COMSAR vergadering in 2006, diende er een E-Navigation strategie te worden beschreven. Het doel was een strategisch plan dat de volgende componenten bevatte:

- Huidige en toekomstige navigatie hulpmiddelen te integreren, met name elektronische hulpmiddelen.
- Een alomvattend systeem, dat bijdraagt aan het verbeteren van veilige navigatie (wat indirect bijdraagt aan de maritieme veiligheid en de bescherming van het marine milieu).
- Het reduceren van de administratieve lasten, met name voor de officier van de wacht op de brug.
- Technisch gezien is de basis hiervoor al aanwezig, echter dient dit verder te worden ontwikkeld om zo alle componenten te kunnen verbinden, inclusief de elektronische

zeekaarten (ECDIS), zodat de stuurman en de kapitein de juiste/doelgerichte informatie krijgen die op dat moment van toepassing is.

- E-Navigation zal een structuur bevatten waarin nieuwe technieken kunnen worden opgenomen, maar ook de huidige communicatietechnieken. Het dient een alomvattend, nauwkeurig, veilig en kostenefficiënt systeem te zijn, met de potentie dat alle schepen wereldwijd hier gebruik van kunnen maken.

Na diverse IMO-vergaderingen is er veel vooruitgang geboekt en ligt er een strategisch implementatieplan. Deze is gereduceerd naar vijf oplossingen met betrekking tot scheepsuitrusting:

S1: Verbeteren, harmoniseren van het brug design en de brug dient gebruiksvriendelijk te worden.

S3: Verhoogde betrouwbaarheid en een continue nauwkeurigheid, lagere kwetsbaarheid, van de bruguitrusting en de informatie welke gebruik wordt voor de navigatie.

S4: Continue nauwkeurigheid en correcte weergave, van de beschikbare informatie op een grafische display; ontvangen via de communicatiesystemen.

Het verbeteren van Schip-Wal, Wal-Schip communicatie:

S2: Middelen voor gestandaardiseerd en automatisch melden.

S9: Verbeterde VT- communicatie

Inmiddels liggen er voorstellen voor het testen van E-Navigation-componenten. Belangrijke onderwerpen zijn de mens-machine interface, kwaliteit van de data en de bruikbaarheid. Ook wordt er gekeken naar het gestandaardiseerd rapporteren van de resultaten uit de testomgeving (test-bed), om zo een goed overzicht te krijgen. Ook wordt er goed gekeken naar welke partijen er worden betrokken bij het testen, denk hierbij aan: zeevarenden, loodsen, reders, VTS, kustwacht, classificatiebureaus, vlaggenstaat, trainingsinstituten, scheepbouw, verladers, hydrografie, onderhoudsbedrijven etc.. Maar ook welke achtergrond de testpersonen hebben, hoeveel ervaring, welk gebied etc.

Ook is de taal voor de software vastgesteld, dit is de S(taandeard)-100 geworden van de IHO (International Hydrographic Office), deze organisatie stelde ook eerder de standaard voor de ECDIS en de elektronische kaarten vast.

De data-uitwisseling bevat alle data van wal naar schip en vice-versa, denk hierbij ook aan de informatie die van en naar de reder of verlader gaan. Maar ook bijvoorbeeld aan hulp op afstand van de motorleverancier die op afstand de waardes van de motor kan aflezen en mee kan zoeken naar een oplossing voor technische problemen.

Ook is er besloten om de data-uitwisseling te doen via een Maritime-cloud, zodat er geen continue breedbandverbinding nodig is wat kosten met zich meebrengt. Wel dient de juridische zijde van de Maritime-cloud nog verder te worden onderzocht. Tevens loopt parallel het traject voor de herziening van GMDSS (uitrustingseisen voor de noodcommunicatiemiddelen). Deze herziene GMDSS kan wellicht gebruik maken van de E-Navigatietechnieken. Omgekeerd dient E-Navigation ook vooruit te kijken naar moderne technieken door zich niet te limiteren tot de huidige communicatiemiddelen die worden gebruikt binnen GMDSS.

De verwachting is dat in 2014 de richtlijnen voor het testen vast worden gelegd. De komende jaren kunnen de eventuele oplossingen worden getest en vanaf 2019 de familiarisatie-eisen voor de zeevarenden worden vastgelegd. Hierna kan de software en/of eventuele apparatuur worden geïnstalleerd.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

ESI

De Environmental Ship Index (ESI) is opgezet vanuit het WPCI, het World Port Climate

Initiative, en het project wordt voornamelijk 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 buiten Europa. Deze index beoordeelt de prestatie van schip op basis van de geëmitteerde SO_x- en NO_x-emissies en kan bij een benodigd aantal punten een korting op de havengelden van de deelnemende ESI-havens opleveren. Veel schepen krijgen reeds deze korting (10%), omdat zij op dit moment kunnen voldoen aan het, door het WPCI, gestelde eisenpakket.

Naast de ESI zijn er andere indices, zoals de Clean Shipping Index (CSI). De KVNR ziet graag dat de indices, zoals de ESI en de CSI, 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. De KVNR ziet meerwaarde in de mogelijkheid om "First movers" en groene bedrijven te belonen voor hun investeringen in schonere schepen.

De KVNR zet in op standaardisatie van de berekeningsmethode van indices waarbij zoveel mogelijk de IMO aangehouden zou moeten worden. Zo zijn er nu nog verschillende omrekenfactoren voor brandstofverbruik en resulterende emissies en dat zou veel meer internationaal geharmoniseerd moeten worden. Ook zouden de administratieve systemen met elkaar in lijn moeten worden gebracht, zodat de administratieve lasten tot een minimum beperkt worden.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Europese richtsnoeren 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 na zeven jaar geëvalueerd moeten worden. Begin 2012 werd de insteek van de Europese Commissie voor deze evaluatie bekend: een uitgebreide, publieke consultatie.

In de beantwoording van de enquête heeft het (Europese) maritiem bedrijfsleven gepleit voor een ongewijzigde verlenging van de richtsnoeren. Dit pleidooi werd onderbouwd aan de hand van cijfermateriaal. Na de beantwoording bleef het lange tijd stil, tot in het najaar van 2013.

Ongewijzigde verlenging

In oktober 2013 heeft de Europees Commissaris voor Mededinging, de heer Almunia, besloten om de state aid guidelines ongewijzigd te continueren. Hiertoe zijn als overwegingen aangevoerd:

- De guidelines hebben voor zeer duidelijke positieve effecten gezorgd
- Er zijn geen structurele problemen met de toepassingen van de guidelines geweest en de gevallen van verkeerde interpretatie en/of toepassing zijn niet terug te voeren op de inhoud van de guidelines zelf. Ook zijn er heel weinig klachten geweest over de toepassing.

Special Issue Papers ECSA

Tijdens de herziening van de richtsnoeren hebben de Europese reders op onderdelen om een verduidelijking van het beleidskader gevraagd. Deze papers vormen inmiddels de basis voor nadere besprekingen met het Directoraat-Generaal Competitie (DG Comp).

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 werden in 2012 vier special issue papers ingediend, als integraal onderdeel van de beantwoording

door de Europese redersorganisatie ECSA. In april 2014 is hier een vijfde position paper, over bare boat chartering out, aan toegevoegd. Link naar de papers opnemen.
Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Europees Zeehavenbeleid

In 2013 heeft de KVNR steun verleend aan de EU-havenverordening. De KVNR onderschrijft het uitgangspunt van vrije dienstverlening in zeehavens, een uitgangspunt dat de Europese Commissie heeft vastgelegd in een conceptverordening. Daarnaast heeft de KVNR aandacht gevraagd voor de betrokkenheid van Nederland bij deze verordening als vlaggenstaat. Dat noodzaakt tot een meer integrale afweging van belangen, waaronder de belangen van Nederlandse bedrijven, die hun diensten ook in andere havens binnen Europa aan willen kunnen bieden.

Reeds bekend was, dat deze verordening niet zou gaan gelden voor vrachtafhandelings- en passagiersdiensten. Eind 2013 wordt duidelijk dat de meeste Europese lidstaten ook de loodsdienstverlening uitgezonderd wensen te zien van de verordening. Dit vormt voor de Europese gebruikersorganisaties aanleiding om hun collectieve ongenoegen kenbaar over het uitkleden van de Europese havenverordening, in een brief die kort na de jaarwisseling uitgaat. Als alle havendienstverleners van de reikwijdte van de verordening worden uitgezonderd, kan er van efficiency- en kwaliteitsverbetering in de Europese havens niet langer sprake zijn. Het is het gebrek aan marktwerking dat een rem zet op de Europese haveneconomie. De waarborgen, die in de verordening met betrekking tot financiële transparantie worden geboden, nemen dit bezwaar niet weg.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Koudemiddelen

In koelinstallaties worden halonen of HCFC's (koolwaterstoffen die zijn gehalogeneerd) in toenemende mate vervangen door HFK's. HCFC'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 HCFC'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.

Begin 2014 hebben zowel het Europees Parlement als de Europese Raad ingestemd met het compromis dat door beide partijen was bereikt. Enkele voorstellen die het Europees Parlement had gedaan en die potentiële negatieve gevolgen zouden kunnen hebben gehad voor de scheepvaart, zijn in de definitieve tekst niet opgenomen.

De nieuwe verordening is, onder meer, op de volgende onderdelen relevant voor de scheepvaart:

- Bedrijven die gebruik maken van installaties die HFK's bevatten dienen alle technisch mogelijke en economisch haalbare maatregelen te nemen om te voorkomen dat er lekkage daarvan plaatsvindt.
- Als er lekkages worden aangetroffen, dan moeten er "without undue delay" reparaties plaatsvinden. Deze ruime definitie zou voldoende flexibel moeten zijn om in speciale gevallen, bijvoorbeeld bij een lekkage in de wand van een vol ladingruim, de reparaties zodanig uit te voeren opdat de lading en operatie van het schip niet in gevaar komt (artikel 2, punt 3).
- Als installaties worden gerepareerd of ontmanteld, dan moet dat gebeuren door een gecertificeerde instantie, of een instantie die een gelijkwaardig certificaat kan overleggen.

Dit biedt dus ook de mogelijkheid om bijvoorbeeld op werven, gelegen buiten Europa, onderhoud uit te voeren.

- Daarnaast zullen de quota's voor F-gassen worden aangescherpt. Dit geldt voor alle sectoren die deze gassen gebruiken waardoor waarschijnlijk de prijzen voor deze gassen omhoog zullen gaan.

De Verordening zal van toepassing zijn vanaf 1 januari 2015.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

LNG

De zeescheepvaart moet aan steeds meer en strengere milieueisen op het gebied van luchtmissies voldoen. Voor SOx-NOx-en CO2--emissies bestaat al wetgeving, daarnaast staan ook andere emissies zoals Black Carbon (roet) en fijnstof internationaal ter discussie.

LNG kent geen zwaveluitstoot en kan bovendien de NOx- en CO2-emissies omlaag brengen met respectievelijk 75% en 25%. De uitstoot van fijnstof kan zelfs met 99% gereduceerd worden.

Deze eigenschappen van LNG maken het, milieutechnisch gezien, 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, hetzij retrofit of nieuwbouw. Naast onduidelijkheden over 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.

Daarbij speelt ook de LNG-infrastructuur een grote rol. Op dit moment zijn er nog te weinig initiatieven vanuit overheden en havens om een betrouwbaar LNG-infrastructuur voor de zeescheepvaart te kunnen garanderen. Dit laatste is echter wel van cruciaal belang om van LNG een serieuze alternatieve scheepsbrandstof te maken!

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Loodsen

Nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur

In 2013 reageert de KVNR op diverse wetswijzigingen, die de introductie van de nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur mogelijk maken. De uitwerking van deze structuur is grotendeels conform de afspraken, die marktpartijen hierover in 2012 hebben gemaakt. Voor een aantal nieuwe tariefvoorstellen geldt dat echter niet. Zo moet er sprake blijven van een apart tarief voor loodsdienstverlening op afstand (LOA), vindt de KVNR, aangezien met deze vorm van loodsdienstverlening nog grote efficiencyvoordelen zijn te behalen. Ook is te weinig transparant wat de consequenties zijn van de uitwerking van de nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur voor kleine zeeschepen.

Consultatieronde 2013

In de consultatieronde, die in 2013 werd gehouden voor de tarieven in 2014, heeft de KVNR een moreel appel op het Loodswezen gedaan om in 2014 geen macro tariefsverhoging door te voeren. Binnen het kost+ model, dat in de wet is vastgelegd, leidt een lagere raming van het aantal scheepsreizen tot een hoger tarief voor de loodsdienstverlening. De KVNR vindt dat het onverkort toepassen van de wet in een aanhoudende, zeer moeilijke marktsituatie niet in de rede ligt. Het Loodswezen behoort met voorstellen tot kostenmatiging te komen, indien de raming van het aantal scheepsreizen daalt. Ook noemt de KVNR een eenmalige verwerking van nacalculatie in de tariefstelling voor 2014 met klem onacceptabel. De KVNR is van mening dat een eventuele nacalculatie in het nadeel van gebruikers geleidelijk in de tarieven dient te worden verwerkt.

Grotere regionale effecten dan becijferd

Om eind 2012 overeenstemming te verkrijgen over een uniforme, landelijke loodsgeldtariefstructuur werd een extra frequentiekorting aan Rotterdam verleend, ten behoeve van de containerfeeders. Deze bevinden zich in een vechtmart ten opzichte van Hamburg. Uit het voorstel voor de loodsgeldtarieven in 2014 blijkt dat deze frequentiekorting op basis van de scheepsbewegingen in 2012 een groter regionaal effect heeft dan verwacht: -2,5% voor Rotterdam ipv -1%. Dit moet in de huidige kost+ systematiek worden opgebracht door de overige havenregio's. De KVNR is van mening dat de financiering van deze korting binnen de eigen havenregio gevonden dient te worden, aangezien het hier een economisch belang betreft.

Nader beraad

Op verzoek van havenbedrijf Amsterdam en Zeeland Seaports is de werkgroep WTL2 in september 2013 nogmaals bij elkaar gekomen om de kwestie van de Rotterdamse frequentiekorting te bespreken. In dit overleg heeft havenbedrijf Amsterdam een appèl gedaan op havenbedrijf Rotterdam om (tijdelijk) af te zien van deze extra frequentiekorting. Rotterdam wenst echter vast te houden aan de gemaakte afspraken. Inmiddels is bekend dat Zeeland Seaports bezwaar heeft aangetekend tegen het tariefbesluit 2014 door ACM.

Beroep nacalculatie

In juni 2013 worden de KVNR en andere marktpartijen in het gelijk gesteld tegen het beroep, dat zij gezamenlijk hebben ingesteld tegen het tariefbesluit 2011 van de NMa (opgegaan in de ACM, Autoriteit Consument en Markt). Inmiddels is er een wetsvoorstel door de Tweede Kamer aangenomen, dat nacalculatie expliciet formeel mogelijk maakt, om financiële claims voor de overheid te voorkomen. 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.

Voor de KVNR zijn kostenbeheersing door het Loodswezen en lage loodsgeldtarieven prioriteit.

Evaluatie Wet markttoezicht registerloodsen

In 2013 is de Wet markttoezicht registerloodsen door onderzoeksbureau Policy Research geëvalueerd. De onderzoekers constateren dat de efficiencyvoordelen, die in het verleden zijn behaald, niet aan de sector ten goede zijn gekomen. Volgens deze onderzoekers hebben deze efficiencyvoordelen geleid tot een stijging van de arbeidsvergoeding van de registerloodsen, in plaats van een tariefdaling voor gebruikers van de loodsdienstverlening. De KVNR heeft haar opvattingen met betrekking tot de evaluatie kenbaar gemaakt in een position paper. In de huidige kost+ systematiek, die volgens de wet op de loodsdienstverlening van toepassing is, ontbreekt iedere prikkel tot kostenmatiging. Ook is er geen oog voor de behoefte van gebruikers voor meer differentie in de loodsdienstverlening. Daarom pleit de KVNR voor verscherpt markttoezicht en voor een mogelijkheid voor de minister om in bijzondere situaties in te kunnen grijpen in de tariefstelling. Van een egalisatiefonds voor rekening van de gebruikers is de KVNR verklaard tegenstander. Dit leidt tot een nog complexere tariefberekening, brengt heel veel uitvoerings- en beheersingsvraagstukken met zich mee terwijl het streven juist is naar meer transparantie ook in de tariefopbouw. De uitkomsten van de evaluatie worden in 2014 aangeboden aan de Tweede Kamer.

Loodsplicht Nieuwe Stijl

In november 2013 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een concept op hoofdlijnen vrijgegeven voor commentaar, nader uit te werken in 2014. Uit dit concept blijkt dat het ministerie, de rijkshavenmeesters en het loodswezen flexibilisering opvatten als verdergaande regionalisering.

De KVNR is zwaar gekant tegen deze insteek en heeft in haar reactie verzocht om objectieve, landelijke criteria. De praktijkervaringen van onze leden met de huidige regionale ontheffingverlening zijn zeer negatief en hebben tot gevolg dat er meer in plaats van minder (kleine) zeeschepen loodsplichtig worden gemaakt. Tevens zal er een lappendeken aan regionale criteria gaan ontstaan, om voor een ontheffing van de loodsplicht in aanmerking te komen. De KVNR heeft juist gepleit voor overzicht en transparantie in een nieuwe systematiek voor ontheffingen van de loodsplicht (PEC-systematiek).

Europese ontwikkelingen

In mei 2013 publiceert de Europese Commissie een Europese havenverordening, waarin wordt gestreefd naar (meer) liberalisering van de havendienstverlening. In eerste instantie valt ook de loodsdienstverlening onder de reikwijdte van de verordening. In december 2013 stelt de rapporteur echter voor om het Loodswezen buiten de reikwijdte van de EU havenverordening te laten vallen.

Dit vormt voor de hiernavolgende gebruikers van de havendienstverlening aanleiding om hun collectieve ongenoegen kenbaar te maken over het uitkleden van de Europese havenverordening:

- De Europese redersorganisatie ECSA
- de Europese organisatie voor expeditie en logistiek CLECAT
- de Europese schippersorganisatie ESC
- de Europese vereniging van cargadoors ECASBA

Als ook de loodsdienstverlening van de verordening wordt uitgezonderd – nadat vrachtafhandelings- en passagiersdiensten reeds uitgezonderd zijn - kan er van efficiency- en kwaliteitsverbetering in de Europese havens niet langer sprake zijn. Het is het gebrek aan marktwerking dat een rem zet op de Europese haveneconomie. Europese regels zijn nodig:

- om de markttoegang in Europese havens te borgen voor Nederlandse aanbieders van havendiensten (zoals sleepdiensten);
- ter verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening aan Nederlandse reders, met name in de havens van de zuidelijke EU-lidstaten.

De discussies over de Europese havenverordening worden voortgezet na de verkiezingen in 2014.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Luikenwagens

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is eind oktober 2010 een thema-actie luikenwagens gestart. De thema-actie bestaat uit twee fasen.

De eerste fase van de thema-actie luikenwagens (oktober 2010 tot begin 2012) is afgerond en bestond uit het opvragen van informatie bij de reders over de uitrusting van de luikenwagens op hun schepen. De ILT heeft de opgevraagde informatie geanalyseerd om te bepalen welke aanbevelingen van de Raad voor de Scheepvaart aan fabrikanten, reders en gebruikers zijn opgevolgd en welke nog niet. De resultaten van de eerste fase zijn vastgelegd in de Tussenrapportage Thema-actie luikenwagens.

De tweede fase van de thema-actie (vanaf mei 2012) is erop gericht dat de arbowetgeving wordt nageleefd en aanbevelingen van de Raad voor de Scheepvaart worden opgevolgd. Daarvoor ontvangen reders, waarvan de ILT in de eerste fase geen informatie heeft ontvangen, een brief. In de brief wordt per schip aangegeven op welke punten de naleving van de arbowet onvoldoende is en welke wijzigingen aan de luikenwagen moeten worden uitgevoerd. Daarin staat ook het tijdsbestek waarin dat moet gebeuren. Uiteindelijk moet ieder schip aan alle eisen voldoen en moeten de reders de risico's hebben weggenomen. De ACVAZ (Algemene Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden) heeft begin 2013 een [film](#) gepubliceerd over de risico's van het werken met luikenwagens.

De ACVAZ is een veiligheidscommissie die bestaat uit vertegenwoordigers uit de zeevaartsector. De film is bestemd voor zeevarenden die werken met luikenwagens en moet een belangrijke bijdrage leveren in het terugdringen van ongelukken met luikenwagens.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

MLC

Op 20 augustus 2013 treedt het Maritiem Arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention - MLC) in werking, zeven-en-een-half jaar nadat het in Genève was vastgesteld. Het verdrag borgt een minimumniveau voor de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden. Doordat het verdrag ook van toepassing is op van schepen van niet-verdragspartijen die havens aandoen van verdragspartijen, biedt het in principe ook een 'level playing field' voor rederijen.

Samen met de andere sociale partners levert de KVNR, evenals in voorgaande jaren, een substantiële inspanning om de overheid te ondersteunen bij het tijdig ratificeren en implementeren van het verdrag. Hierdoor zijn Nederlandse schepen bij de inwerkingtreding van het verdrag voorzien van het certificaat waarmee bij inspecties in buitenlandse havens naleving van de verdragsnormen kan worden aangetoond. Ook door de zeven erkende classificatiebureaus, die namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu de inspectie en certificering uitvoeren, wordt een stevige bijdrage geleverd om tijdige certificering van de schepen mogelijk te maken.

Naast een modernisering is er ook sprake van een uitbreiding van het werkingsgebied, waardoor de wetgeving bijvoorbeeld ook van toepassing is op categorieën personen die aan boord van zeeschepen verblijven en niet maritieme werkzaamheden verrichten. Dit leidt tot knelpunten zoals onduidelijkheid over welke categorieën personen wel of niet onder de wetgeving vallen, en het moeilijk kunnen aantonen door de rederij van de naleving van de wetgeving voor personen die door externe partijen zoals de charteraar aan boord worden geplaatst.

De genoemde knelpunten hebben vooral betrekking op rederijen die actief zijn in de maritieme dienstverlening voor off shore activiteiten, zoals windmolenparken. De KVNR vraagt de Nederlandse overheid mee te denken over het vinden van oplossingen voor deze vooral in de uitvoeringssfeer van de wetgeving liggende problematiek. Hierbij is het van belang om ook te kijken hoe in de ons omringende landen met deze problematiek wordt omgegaan, ook om te voorkomen dat activiteiten zich verplaatsen van de Nederlandse vlag naar bijvoorbeeld zeevaartregisters van andere Noordwest-Europese landen.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Piraterij

De sociale partners in de zeescheepvaart, de KVNR en de vakbond voor werknemers in de maritieme sector Nautilus International, verwelkomen in februari 2013 het rapport van Instituut Clingendael, 'State or private protection against maritime piracy' over de bescherming van de koopvaardij tegen piraterij. Clingendael stelt dat het kabinet haar beleid dient aan te passen en het reders onder strikte voorwaarden dient toe te staan hun bemanning en schepen te beschermen met private bewapende beveiligers. Dit indien bescherming door een militair team van Defensie niet kan vanwege kosten, omvang van het team en/of tekortschietende flexibiliteit.

De KVNR is tevreden over de toezegging van het kabinet tijdens het Algemeen Overleg met de vaste Kamercommissie van Defensie van 10 april om de mogelijkheid te onderzoeken private beveiligers toe te staan op schepen met Nederlandse vlag. De erkenning door de minister van Defensie dat niet alle schepen met een militair team (VPD) beschermd kunnen

worden, ondanks alle doorgevoerde verbeteringen van het VPD-concept, is hierbij doorslaggevend.

Met de toezegging is de principiële blokkade van private beveiligers van tafel. Het kabinet kondigt in een brief aan de Tweede Kamer van 23 april aan te beginnen met wetgeving. Er vindt daartoe een uitgebreide consultatie plaats van alle belanghebbenden in het tweede halfjaar. De verwachting is dat er pas eind 2014 een wetsvoorstel in de Tweede Kamer ligt. Nederland komt in 2013 geheel geïsoleerd te staan met het niet toestaan van private gewapende beveiligers. Bijna alle Europese maritieme landen staan dit inmiddels toe dan wel zijn druk bezig hun wetgeving hiervoor aan te passen. België en Duitsland ronden dat in 2013 af. Grote maritieme naties als Denemarken, Noorwegen, Cyprus, Malta en het Verenigd Koninkrijk staan private beveiligers al langer toe.

Sinds de invoering van de ISO 28007-standaard in oktober 2013 is de beveiligingsbranche zich aan het certificeren. Het illegaal beschermen van een Nederlands gevlagd schip wordt voor de gecertificeerde bedrijven steeds moeilijker dan wel onmogelijk. Nederlandse reders worden dan gedwongen om niet-gecertificeerde bedrijven in de arm te nemen, iets wat de reders juist niet willen. De reder zit in een hele lastige spagaat. Enerzijds is er de ARBO-wetgeving die hem verplicht te zorgen voor een veilige werkomgeving, anderzijds wetgeving die het inschakelen van gewapende private bescherming verbiedt.

Omvlaggen is ook een optie. Omvlaggen kost echter tijd en geld en kan bovendien leiden tot fors hogere loonkosten voor de Nederlandse zeevarenden aan boord omdat de fiscale loonkostenregeling (afdrachtvermindering) dan vervalt. De kans is dan reëel dat deze Nederlandse zeevarenden vervangen worden door goedkopere buitenlandse (vaak niet-EU) officieren.

In de Tweede Kamer blijft grote aarzeling bestaan om private bewapende beveiliging toe te staan. Voor een aantal fracties, waaronder de PvdA-fractie, moet het geweldsmonopolie bij de Staat blijven. Deze fractie blijft aandringen op verdere verbeteringen van het VPD-concept. De aankondiging van de PvdA-fractie in april 2014 om een motie in te dienen waarin het kabinet wordt gevraagd geheel af te zien van het toestaan van private bewapende beveiligers, roept veel emotie op bij de KVNR, Nautilus en hun achterbannen. Onder grote publicitaire druk wordt de motie aangehouden. De vaste commissie voor Defensie besluit nogmaals tot het stellen van feitelijke vragen over dit dossier en wenst verder te praten met alle verantwoordelijke ministers aan tafel. Dit betekent dat besluitvorming opnieuw vertraagd wordt en dat het mogelijk worden van de inzet van private bewapende beveiligers nog later wordt, als het er al van komt. De KVNR en Nautilus blijven zich tot het uiterste inspannen om dit gerealiseerd te krijgen voor die reders en schepen waarvoor een militair team (VPD) geen oplossing is, de VPD – tenzij benadering. In de praktijk worden er weinig transporten met militaire bescherming uitgevoerd. In 2012 waren het er 32 en in 2013 waren het er 40. Het aantal scheepsbewegingen van Nederlands gevlagde schepen door het piraterijgebied wordt geschat op zo'n 300 à 350.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Pensioenen zeevarenden

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.

Pensioenregeling en financiële positie

Meer over het [Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij](#). De dekkinggraad per ultimo van de maand wordt (op basis van een schatting) op de website gepubliceerd.

*) Geactualiseerd tot en met 15 mei 2014. Op die datum was het jaarverslag 2013 van het BPFK nog niet beschikbaar.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

PIT/NSTC

Van 2 tot en met 19 april 2013 vindt in Palompon, Leyte, de Filippijnen, de selectie plaats van de twaalfde lichting stagiairs van de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT). Door 15 bij de KVNR aangesloten rederijen worden 142 stagiairs geselecteerd, 66 leerling-stuurlieden en 76 leerling-werktuigkundigen. Als bijzondere gasten zijn namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanwezig mevrouw Lidewijde Ongering, Directeur-Generaal Bereikbaarheid en de heer Bart de Jong, hoofd van de afdeling Zeescheepvaart. In haar toespraak refereert mevrouw Ongering aan de status van de Filippijnen als 'tweede oorsprongslaan' voor officieren op de Nederlandse vloot en de centrale positie die de samenwerking tussen PIT en de KVNR hierbij inneemt. Voor een uitgebreid verslag van de ramp in de Filippijnen in november 2013 zie het jaarverslag 2013.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Polar Code

Schepen die in de Arctische en Antarctische wateren ('polaire 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 redding- 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 –constructie (SDC) van de IMO is belast met de coördinatie van de werkzaamheden en rapporteert aan het Maritieme Veiligheidscomité (MSC) en het Comité ter bescherming van het marine milieu (MEPC) van de IMO.

De Polar Code is onderverdeeld in vier delen:

Deel I-A bevat verplichtende maatregelen ter voorkoming van verontreinigingen;
Deel I-B bevat vrijwillige aanbevelingen ter voorkoming van verontreinigingen;
Deel II-A bevat verplichtende veiligheidsmaatregelen;
Deel II-B bevat vrijwillige veiligheidsaanbevelingen.

Schepen die in de polaire wateren opereren dienen een 'Polar Ship'-certificaat te hebben. Hier hoort een beoordeling bij van de operationele condities waarin het schip zal opereren en de scheepsspecifieke maatregelen ter voorkoming van incidenten. In dit certificaat staat vermeld in welke categorie het schip is ingedeeld. Een 'categorie A'-schip is ontworpen en gebouwd om in gemiddeld eerstejaarsijs te opereren. Een 'categorie-B'-schip is ontworpen en gebouwd om in dun eerstejaarseis te opereren. Een 'categorie-C'-schip is ontworpen en gebouwd om in 'open water' (maximaal 10% van het water bedekt met ijs) of in ijscondities te opereren die minder streng zijn dan in categorie A en B.

Ook zal een schip een Polar Water Operational Manual moeten hebben waarin voor de kapitein, bemanning en opvarenden voldoende informatie staat aangaande de operationele mogelijkheden en beperkingen van het schip om een zodoende afgewogen beslissingen te kunnen nemen.

Verwacht wordt dat de Polar Code eind 2014 door de IMO afgerond zal zijn.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Recycling zeeschepen

De KVNRR streeft naar een voor mens en milieu verantwoorde recycling van zeeschepen. Aangezien de scheepvaart een mondiale bedrijfstak is dienen er mondiale regels te gelden. Het internationale Hongkong-verdrag van de IMO, dat nog niet in werking is getreden, biedt daarvoor het kader. In het verdrag worden aan alle scheepsrecyclinginrichtingen en aan alle schepen vanaf de bouw tot de definitieve ontmanteling duidelijke eisen gesteld.

Het Hongkong-verdrag is in 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.

Ook hebben de Europese Raad en het Parlement eind 2013 een [nieuwe EU-verordening](#) betreffende scheepsrecycling aangenomen. Na een zware lobby van onder andere de KVNRR is het voorstel voor een scheepsrecyclingfonds met een miniem stemverschil verworpen door het milieucomité van het Europese Parlement en geschrapt uit de Verordening. Vooral de wijze van financiering van het fonds, via een heffing bij elke aanloop in een EU-haven, was een groot struikelblok. Short sea shipping zou onevenredig worden getroffen.

De Verordening is van toepassing op alle schepen die een vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren en stelt algemene vereisten aan scheepseigenaren. Een schip mag bijvoorbeeld uitsluitend bij een scheepsrecyclinginrichting ontmanteld worden die op de

Europese lijst van goedgekeurde inrichtingen staat vermeld. Daarnaast vereist de Verordening diverse inspecties en certificaten alsook het opstellen en bijhouden van een inventaris van gevaarlijke materialen. De verplichting om een inventaris van gevaarlijke materialen op te stellen geldt ook voor schepen die een niet-Europese vlag voeren en een Europese haven of ankerplaats aandoen.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Sociale Verzekeringen

De zeescheepvaart neemt een enigszins bijzondere positie in op het gebied van sociale zekerheid en zorg. Voor de invulling van deze positie bundelt de Stichting Scheepvaart als overkoepelende paritaire organisatie de uitvoering van diverse regelingen op deze gebieden. Hiermee wordt synergie verkregen tussen de regelingen 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 onder meer om:

- Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart, het O&O-fonds voor de zeescheepvaart branche.
- Vereniging Zee-Risico 1967, deze vereniging is werkzaam in lijn met de bepalingen in het Burgerlijk Wetboek omtrent de sociale aanspraken van niet-Europese zeevarenden.
- AZVZ Services B.V., voorziet in het aanbieden van zorgverzekeringen via zorgverzekeraar Zorg en Zekerheid in Leiden. Het label AZVZ richt zich specifiek op maritieme bedrijven en op maritieme werknemers en hun gezinsleden.

De verzekeringsportefeuille van OWM Zee-Risico 1996 en Marbo zijn in 2012 verkocht aan Anker Verzekert. Binnen Anker nemen de private verzekeringen die voorheen door de OWM Zee-Risico 1996 uitgevoerd werden, nog steeds een aparte plaats in. Dit geldt ook voor arbo dienst Marbo. De administratie van de Stichting Scheepvaart en de organisaties die daarin participeren wordt uitgevoerd door Anker. Periodiek vindt overleg plaats tussen de Stichting Scheepvaart en Anker over de uitvoering van de hiervoor genoemde regelingen en de administratie van de organisaties.

De KVNR neemt actief deel aan het bestuur van de Stichting Scheepvaart en de betrokken organisaties.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Tonnageregeling

Position paper fiscale positie werkschepen

In 2013 heeft de KVNR een position paper in concept opgesteld, met betrekking tot de fiscale positie van werkschepen. In deze position paper stelt de KVNR zich op het standpunt dat alle werkschepen, die voldoen aan de doelstellingen van de Europese richtsnoeren, dienen te kwalificeren voor het tonnageregime en voor de regeling afdrachtvermindering, zonder over te moeten gaan tot winst- en loonsplitsing. Dit fiscale dossier werd aangehouden, in afwachting van de verlenging van de State Aid Guidelines en krijgt een vervolg in 2014.

Verlenging State Aid Guidelines

In oktober 2013 heeft de Europees Commissaris voor Mededinging, de heer Almunia, besloten om de state aid guidelines ongewijzigd te continueren. Ondanks deze publieke toezegging werd begin 2014 duidelijk dat wijzigingen van de State Aid Guidelines op onderdelen niet zijn uit te sluiten. . In goed overleg met de Europese redersorganisatie ECSA is besloten om een serie informele, technische besprekingen op ambtelijk niveau te voeren over de desbetreffende onderwerpdossiers. De KVNR is hier nauw bij betrokken en maakt deel uit van de redersdelegatie.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Windmolenparken

Per 1 augustus 2013 is een groot gedeelte van de routing op de Noordzee aangepast. In het aanloopgebied naar IJmuiden is net zoals bij Rotterdam al het geval is, het verkeersscheidingsstelsel (VSS) aangepast. Er zijn onder andere nieuwe ankergebieden ingesteld en een aantal bestaande ankergebieden veranderd.

Een groot probleem was de minimum veilige afstand die, net als bij boorplatforms, ook bij windmolens gesteld is op 500 meter. De gebruikers van de Noordzee vonden deze afstand te klein. Hun uitgangspunt was dat alle schepen aan hun uitwijkverplichtingen moeten kunnen voldoen.

In een aantal besloten sessies tussen de NWEA (Nederlandse Wind Energie Associatie), Rijkswaterstaat en de Scheepvaart adviesgroep Noordzee (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.

De SSAN, waarin diverse maritieme organisaties waaronder de KVNR vertegenwoordigd zijn, houdt zich bezig met de enorme windmolenparken die in de exclusieve economische zone van landen rond de Noordzee zijn gepland en grote effecten kunnen hebben op het scheepvaartverkeer richting Rotterdam en Amsterdam.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.

Wrakopruimingsverdrag

In 2007 is het Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken tot stand gekomen. Kort gezegd verbetert dit verdrag de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd en voorts om op te treden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Het verdrag voorziet onder meer in een verplichte verzekering (en certificering) en een directe actie jegens de verzekeraar. De limieten van de aansprakelijkheid van de reder worden door het verdrag niet aangepast.

Nederland is voornemens dit verdrag te ratificeren en heeft een conceptwetsvoorstel opgesteld ter implementatie van het verdrag.

In het conceptwetsvoorstel is gebruik gemaakt van een zogenaamde opt-in mogelijkheid zodat het verdrag naast de exclusieve economische zone ook van toepassing zal zijn op de territoriale wateren en de binnenwateren. De KVNR heeft input gegeven op het conceptwetsvoorstel en blijft hierover in nauw contact met het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Aansprakelijkheidslimieten voor wrakopruiming

Er zijn in de Tweede Kamer vragen gesteld over de limitering van de aansprakelijkheid van de reder in verband met het feit dat de Nederlands Staat niet alle opruimingskosten van de Baltic Ace kon verhalen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aan de Tweede

Kamer aangegeven dat ze zal bezien welke mogelijkheden er zijn om dit in de toekomst te voorkomen. Desgevraagd heeft de KVNR aan het ministerie aangegeven dat zij van mening is dat de limieten niet hoeven te worden verhoogd, zeker gelet op de komende verhoging van de limieten in 2015. Nederland dient in ieder geval voor wat betreft de aansprakelijkheidslimieten niet uit de pas te lopen ten opzichte van de ons omringende landen.

Geactualiseerd tot en met 12 mei 2014.