

Webdossiers behorend bij het jaarverslag 2015

Afdrachtvermindering

Fiscale positie werkschepen

In november 2014 heeft de KVNR een uitvraag tot de leden gericht over de fiscale positie van werkschepen, met name voor wat betreft de toepassing van de regeling afdrachtvermindering. In januari 2015 zijn de leden geïnformeerd over de uitkomsten van deze uitvraag. Toepassing van de regeling afdrachtvermindering blijkt in de praktijk een aantal knelpunten op te leveren, vooral bij een strikte uitleg van het fiscale begrippenkader.

De leden van de KVNR staan terughoudend tegenover eventuele acties gericht op een aanpassing van de wetgeving. Voor een verduidelijkende toelichting bestaat onder voorwaarden wel meer steun. Het bestuur van de KVNR heeft bepaald dat een eventuele actie gericht op een duidelijker positie van werkschepen in de afdrachtvermindering niet mag leiden tot een aantasting van het huidige fiscale instrumentarium voor de koopvaardij.

Op voorspraak van de Contactgroep Werkschepen (COW) gaat het KVNR-bureau in samenwerking met Loyens & Loeff een samenvattend overzicht van knelpunten en aandachtspunten opstellen ten behoeve van de leden, op te leveren in 2016.

Lastenverlichting voor werknemers betekent lagere effectiviteit afdrachtvermindering

De afdrachtvermindering zeevaart boet aan effectiviteit in bij een lastenverlichting voor de werknemers, in casu de zeevarenden. Deze paradox ontstaat omdat de lastenverlichting voor werknemers de door de werkgever af te dragen loonbelasting en premie voor de volksverzekeringen verlaagt, waarmee de werkgever de afdrachtvermindering moet verrekenen. De bruto loonkosten voor de werkgever dalen echter niet.

Het werknemersvoordeel leidt aldus tot een lagere afdrachtvermindering en daarmee tot een werkgeversnadeel. In 2015 werd bekend dat de lasten op arbeid in 2016 worden verlicht door een verlaging van de tarieven voor de Inkomstenbelasting en een verhoging van de arbeidskorting voor inkomens (tot ongeveer € 50.000). Dat maakt dat deze paradox zich opnieuw doet gelden. Als gevolg van deze maatregelen zal de effectiviteit van de afdrachtvermindering zeevaart verder afnemen.

Geactualiseerd tot en met 30 maart 2016

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 scheepvaartinspectie (ILT) heeft daarom op 1 december 2011 een nationale instructie geïmplementeerd. Hierin wordt geëist dat nieuwbouwschepen die

onder Nederlandse vlag gaan varen 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 (RIE) en asbest binnen drie jaar te verwijderen.

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 dat in zeeschepen zit. Het asbest dat geen direct gevaar voor de gezondheid van de opvarenden oplevert zou niet verwijderd hoeven worden. Deze benadering is meer in lijn met de eisen die in het Asbestverwijderingsbesluit worden gesteld aan de verwijdering van asbest uit gebouwen of objecten.

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. In de praktijk zien we nu al dat reders niet meer voor de Nederlandse vlag kiezen vanwege dit dossier.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2016

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 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 veertien 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. Momenteel zijn 47 lidstaten partij van het verdrag die tezamen 34,35 procent vertegenwoordigen.

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 31 maart 2016.

Brandstofkwaliteit

De kwaliteit van scheepsbrandstoffen is niet alleen van belang voor het milieu, maar ook voor de veiligheid van bemanning aan boord. Daarbij is het vertrouwen om de scheepsbrandstof met de juiste specificaties te ontvangen van essentieel belang. Reders stellen voorop dat alle partijen in de bunkerketen hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen voor de brandstofkwaliteit. Meer transparantie in de gehele keten en het zo vroeg mogelijk in de keten testen van de brandstofkwaliteit zullen zeker hieraan bijdragen.

In 2014 zijn er door het ministerie van Infrastructuur en Milieu verschillende bijeenkomsten voor belanghebbenden georganiseerd om op nationaal niveau te kijken naar verbeteringen van het bunkerproces. Naast de KVNR zijn hier onder andere de VNPI (producenten van bunkerolie), NOVE (bunkerleveranciers) en de VOTOB (tankopslagbedrijven) bij betrokken.

Sinds 2015 is de KVNR actief als trekker van een werkgroep die nagaat in welke mate een levering van een partij bunkerolie traceerbaar is in de hele keten van raffinaderij tot zeeschip. Dit is in januari en februari 2016 onderzocht door middel van een pilot met twee willekeurige leveringen van bunkerolie. De uitkomsten van deze pilot worden in een rapport verwerkt, dat ook met de Tweede Kamer zal worden gedeeld. Vervolgens zullen de eerder genoemde partijen bezien of en zo ja hoe de transparantie verbeterd dient te worden. Uiteindelijk moet dit internationaal verder opgepakt worden, om verschuiving van bunkerleveranties naar andere havens met een lagere transparantie te voorkomen.

Geactualiseerd tot en met 1 april 2016

BTW

De KVNR is van mening dat de verkoop van tickets, de verkopen aan boord van goederen en consumpties en geleverde diensten aan boord van een zeeschip op volle zee, dat een internationale reis maakt, onbelast dienen te blijven. Dit is de huidige praktijk in vrijwel alle landen van de Europese Unie. Behoud van de huidige praktijk is van groot belang voor de ferry en cruise-industrie.

Intra-EU passagiersvaart

Met betrekking tot intra-EU passagiersvaart stelt EC dat de vrijstelling van passagiersvaart in sommige lidstaten, afhankelijk van het type vervoer, een verstoring oplevert van de interne markt. Op 3 december 2010 publiceerde de Europese Commissie (EC) het groenboek "De toekomst van de BTW – naar een eenvoudiger, solider en efficiënter BTW-stelsel". In dit groenboek wordt hervorming van het BTW-stelsel voor passagiersvaart opgevoerd als één van de actiepunten. In de praktijk is het belasten

van intra-EU passagiersvaart ondoenlijk.

Economische effecten huidige BTW-stelsel

In 2014 heeft de EC een onderzoek uit laten voeren naar de economische effecten van het huidige BTW-stelsel voor passagiersvervoer, waaronder mogelijke verstoringen van de interne markt. In opdracht van de EC hebben consultants elf scenario's ontwikkeld om vermeende verstoringen van de interne markt op te lossen. De Europese redersorganisatie ECSA heeft haar kritiek op deze studie begin 2015 kenbaar gemaakt.

In april 2015 heeft de EC in Ankarra een workshop georganiseerd, om de lidstaten van gedachten te laten wisselen over de uitkomsten van dit onderzoek. Bij de meeste lidstaten lijkt het animo voor een aanpassing van het BTW-stelsel gering. Niettemin zijn een aantal lidstaten gekant tegen de BTW-vrijstelling voor intra-EU passagiersvaart.

Gezamenlijke verklaring Europese transportsector

In het verlengde van deze workshop hebben de Europese koepelorganisaties in de transportsector in oktober 2015 een gezamenlijke verklaring doen toekomen aan het Directoraat Generaal Belastingen (DG Taxud) van de Europese Commissie. In deze verklaring pleiten zij voor een BTW-nultarief voor al het grensoverschrijdend vervoer. Ook geven zij in deze verklaring aan voorstander te zijn van BTW-scenario 11: een scenario waarin een BTW-nultarief gaat gelden voor al het grensoverschrijdende vervoer (intra- en extra-EU) zonder verdere aanpassingen van het BTW-stelsel.

Unanimiteit vereist

Een voorstel van de EC tot aanpassing van het BTW-stelsel voor intra-EU passagiersvaart kan alleen bij unanimiteit worden overeengekomen en dient voorzien te zijn van een integrale impactanalyse. Van Malta, Griekenland, Cyprus, Finland, Ierland en het Verenigd Koninkrijk is bekend dat zij voorstander zijn van behoud van het huidige BTW-regime voor intra-EU passagiersvaart.

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.

Geactualiseerd tot en met 30 maart 2016

Cao's

In 2014 hebben er onderhandelingen plaatsgevonden over verlenging van de cao's. De belangrijkste cao voor de Nederlandse zeevarenden, die voor de Handelsvaart, is met 3 jaar verlengd tot en met 31 maart 2017. Daarom hebben er in 2015 geen cao-onderhandelingen plaatsgevonden. Over de gehele periode worden de gages met 5,75% verhoogd. Hierbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen van het prijsindexcijfer voor de komende jaren. Als het prijsindexcijfer en/of het contractloon voor de marktsector over de periode januari 2015 tot januari 2017 ten opzichte van de genoemde totale gageaanpassing te veel afwijkt, kan de gageaanpassing per 1 april 2017 worden heronderhandeld. Nieuw is dat de kapitein in de cao is opgenomen. Hierdoor kunnen de inspecties in het buitenland op het

Maritiem Arbeidsverdrag gemakkelijker verlopen. De werkingssfeer van de cao is uitgebreid tot boven de 9000 GT.

Voor de niet-EU-zeevarenden is een zelfde gagestijging met Nautilus International en de buitenlandse vakbonden overeengekomen. Hierdoor is een demping van de stijging van de gagekosten bereikt.

Geactualiseerd tot en met 30 maart 2016

Koudemiddelen

In koelinstallaties worden halonen of HCFK's (koolwaterstoffen) 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. Mobiele koelinstallaties zijn tot nu toe van deze voorschriften uitgesloten.

Eind 2012 heeft de Europese Commissie een voorstel gepubliceerd 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 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 dat 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 zijn de quota's voor F-gassen aangescherpt. Dit geldt voor alle sectoren die deze gassen gebruiken waardoor waarschijnlijk de prijzen voor deze gassen omhoog zullen gaan. De Verordening is sinds 1 januari 2015 in werking getreden. De Nederlandse regeling onder de F-gassenverordening is pas in het najaar van 2015 gepubliceerd. De Nederlandse overheid begrijpt de complexiteit van deze Verordening voor reders, indien er een lekkage van koudemiddelen aan boord van een schip op (volle) zee plaatsvindt. De Nederlandse overheid is daarom van mening dat niet alle artikelen van de Verordening van toepassing zijn op reders. Na deze publicatie van deze regeling afgelopen najaar wil de Nederlandse overheid nog met de scheepvaartsector tot (niet-bindende) afspraken komen, om eventuele lekkages van F-gassen zoveel mogelijk tegen te gaan.

Geactualiseerd tot en met 1 april 2016

LNG

De zeescheepvaart moet aan steeds meer en strengere milieueisen op het gebied van luchtmissies voldoen. Voor SOx-, NOx- en CO2-emissies bestaat er al wet- en regelgeving. Daarnaast loopt er een discussie over nieuwe regels voor Black Carbon (roet) en fijnstof. 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. 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. Wel is er in oktober 2014 de Clean Power for Transport Directive in werking getreden, die EU-lidstaten opdraagt een goede infrastructuur voor schonere alternatieve brandstoffen (zoals bijvoorbeeld LNG) te realiseren. Dit laatste is uiteraard van cruciaal belang om van LNG een serieuze alternatieve scheepsbrandstof te maken. De Nederlandse overheid zal in het najaar van 2016 een nota naar de Tweede Kamer sturen met daarin de ambities voor de infrastructuur van bijvoorbeeld LNG in Nederlandse havens.

Daarnaast is (mondiale) standaardisatie van bunkerprocedures en de technische uitrustingen om LNG te bunkeren van essentieel belang. Ook hierover vinden er zowel in Europees als in IMO-verband gesprekken plaats om tot harmonisatie te komen.

Geactualiseerd tot en met 1 april 2016

Maritime Single Window

Op grond van de Europese Richtlijn 'Reporting Formalities Directive' dienen alle EU-Lidstaten per 1 juni 2015 één maritiem loket te hebben ingevoerd, waar een schip dat een EU-haven wil aanlopen in één keer alle informatie kan aanleveren ten behoeve van de autoriteiten en het relevante havenbedrijfsleven.

Heel veel landen halen de deadline niet, onder andere door grote IT-problemen. Ook Nederland haalt de deadline niet. Inmiddels is per 1 februari 2016 een maritiem loket van start gegaan in Rotterdam en Amsterdam, een uitbouw van het al langer bestaande Portbasesysteem. Hierin is ook het douanesysteem geïntegreerd.

Naast de IT-problemen is inmiddels ook gebleken dat de richtlijn te veel ruimte biedt aan de EU-Lidstaten om allerlei aanvullende informatie op te vragen zodat er van de beoogde versimpeling en stroomlijning geen sprake is. In Duitsland is er zelfs sprake van dat het loket per haven verschillende informatie wil ontvangen. In de loop van 2015 kondigt de Europese Commissie dan ook een evaluatie aan van de richtlijn. Deze zal in 2016 worden uitgevoerd.

Tevens kondigt de Commissie een pilot project aan voor het e-Manifest, ook een initiatief om de administratieve lastendruk in havens voor schepen te verminderen. De verhouding tussen beide initiatieven is een punt van aandacht, zeker omdat de Commissie wederom een actieve inbreng vraagt van het bedrijfsleven.

Geactualiseerd tot en met 3 maart 2016

Minimum power requirements

In bijlage 6 van het MARPOL-verdrag wordt de energie-efficiëntie van schepen gereguleerd. Daarin wordt voorgeschreven dat voor ieder nieuw te bouwen schip of schip dat een grote verbouwing ondergaat de bereikte ontwerpindex voor energie-efficiëntie (EEDI) van het schip berekend dient te worden, in overeenstemming met de voor het scheepstype vereiste EEDI. Alhoewel nieuw te bouwen schepen steeds energie-efficiënter dienen te worden en een reductie van het te installeren voortstuwingsvermogen de meest voor de hand liggende maatregel is, dient het te installeren voortstuwingsvermogen echter niet minder te zijn dan het voortstuwingsvermogen dat nodig is om de manoeuvreerbaarheid van het schip onder slechte omstandigheden te handhaven.

De IMO heeft in 2013 een tijdelijke richtsnoer opgesteld waarmee het minimaal te installeren voortstuwingsvermogen dat nodig is om de manoeuvreerbaarheid van het schip onder slechte omstandigheden te handhaven berekend kan worden. Dit geldt voor nieuw te bouwen of te verbouwen bulk carriers, combination carriers en tankers met een grootte van 20.000 DWT of meer.

In 2013 heeft Nederland bij de IMO aangegeven dat de in deze tijdelijke IMO-richtsnoer gestelde eisen aan het minimaal te installeren voortstuwingsvermogen problematisch zouden zijn voor de kleinere, vaak energie-efficiënte schepen met een voortstuwingsvermogen dat verhoudingsgewijs lager is. Mede dankzij deze lobby van de KVNR en de Nederlandse overheid bij de IMO golden deze voortstuwingsvermogenseisen tijdens EEDI-fase 0 (van 1 januari 2013 t/m 31 december 2014) slechts voor nieuw te bouwen of te verbouwen bulk carriers, combination carriers en tankers met een draagvermogen van 20,000 DWT of meer.

In oktober 2014 is tijdens de 67^e vergadering van IMO MEPC besloten om de IMO-richtsnoer ook voor EEDI-fase 1 (van 1 januari 2015 t/m 31 december 2019) te laten gelden voor nieuw te bouwen of te verbouwen bulk carriers, combination carriers en tankers. De ondergrens is daarentegen ongewijzigd gebleven en ligt op een draagvermogen van 20,000 DWT of meer. Desalniettemin is tijdens IMO MEPC 67 ook besloten om, in afwachting van de resultaten van onderzoeken die momenteel uitgevoerd worden, de IMO-richtsnoer in 2016 geheel te gaan herzien.

De KVNR acht het wenselijk dat er schepen gebouwd of verbouwd kunnen worden die zo energie-efficiënt mogelijk zijn. Tegelijkertijd moet uit veiligheidsoverweging de manoeuvreerbaarheid van deze schepen onder slechte weersomstandigheden gewaarborgd kunnen blijven. In opdracht van onder andere de KVNR voert het Maritiem Instituut (MARIN) in dit kader een onderzoek uit. De resultaten zullen bij de IMO ingebracht worden ten behoeve van de herziening van de IMO-richtsnoer in 2016.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2016

PIT/NSTC

Van maandag 11 tot en met vrijdag 15 mei 2015 werden door 11 rederijen 135 stagiairs geselecteerd, 68 leerling-stuurlieden en 67 leerling-werktuigkundigen. Deze selectie van de 14e lichte stagiairs vond plaats in Palompon, Leyte, de Filippijnen.

Sinds 2001 heeft de KVNR een samenwerkingsverband met het Palompon Institute of Technology (PIT), een zeevaartschool gevestigd in Palompon, Leyte, de Filippijnen, voor het opleiden van officieren voor de Nederlandse vloot. Het zeevaartonderwijs bij het PIT is Engelstalig, monodisciplinair van structuur en wat betreft het niveau goed vergelijkbaar met het Nederlandse MBO-zeevaartonderwijs. De opleidingen voor stuurman (Bachelor of Science in Maritime Transportation - BSMT) en scheepswerktuigkundige (Bachelor of Science in Marine Engineering - BSMarE) bestaan uit drie schooljaren gevolgd door een afsluitend stagejaar. De bewaking van het onderwijsniveau bij het PIT wordt uitgevoerd door het Scheepvaart en Transport College (STC). De selectie onder de derdejaarsstudenten van het PIT en de verdeling van de stagiairs over de aanbieders van stageplaatsen vindt plaats onder regie van de KVNR.

Netherlands Shipping Training Centre

In 2005 werd door STC, PIT en de KVNR het Netherlands Shipping Training Centre (NSTC) opgericht voor het in Palompon aanbieden van in elk geval de STCW-trainingen die zijn vereist voor het verkrijgen van de eerste vaarbevoegdheid als wachtofficier. In combinatie met de reguliere opleiding bij PIT wordt zo een totaalpakket aangeboden. De dagelijkse leiding van NSTC is in handen van het Scheepvaart en Transport College (STC).

Geactualiseerd tot en met 9 mei 2016.

Pensioenen

Pensioenen zeevarenden

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) heeft in 2014*) 208 aangesloten werkgevers, 5.338 deelnemers en 16.515 gewezen deelnemers/slapers. Het fonds keert pensioenen uit aan 31.854 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.

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 dekkingsgraad per ultimo van de maand wordt (op basis van een schatting) op de website gepubliceerd.

Aanpassing pensioenregeling per 1-1-2015

In 2015 is de pensioenregeling aangepast. De belangrijkste wijzigingen van de pensioenregeling zijn:

- De pensioenrichtleeftijd is omhoog gegaan van 65 naar 67 jaar;
- Het opbouwpercentage is gedaald van 2,15% naar 1,875% per jaar bij leeftijd 67;
- De franchise is gedaald van € 13.104 naar € 12.642,-.
- De definitie van het pensioengevend loon is aangepast en er wordt nog maar één premie geheven in plaats van drie verschillende met elk een andere berekeningsgrondslag;
- De netto prepensioenregeling vervalt. Reeds opgebouwde rechten blijven behouden.
- Bestaande rechten op tijdelijk en levenslang ouderdomspensioen worden omgezet naar 67 jaar.

*) Geactualiseerd tot en met februari 2016. Op die datum was het jaarverslag 2015 van het BPFK nog niet beschikbaar.

Geactualiseerd tot en met februari 2016

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. De aanwezigheid van ijs kan leiden tot extra belastingen op de romp, aandrijfsysteem en appendages.

De IMO heeft een internationale code ontwikkeld voor schepen die opereren in polaire wateren (Polar Code).

De Polar Code is onderverdeeld in vier delen. Deel I-A bevat verplichtende veiligheidsmaatregelen. Deel I-B bevat niet-verplichtende veiligheidsaanbevelingen. Deel II-A bevat verplichtende maatregelen ter voorkoming van verontreinigingen. Deel II-B bevat niet-verplichtende aanbevelingen ter voorkoming van verontreinigingen.

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.

Voor nieuwbouwschepen zal de datum van inwerkingtreding van de Polar Code hoogstwaarschijnlijk 1 januari 2017 zijn. Voor bestaande schepen zal dit tijdens het eerste hernieuwd onderzoek ('renewal survey') op of na 1 januari 2018 zijn.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2016

Rotterdam Rules

Op 11 december 2008 heeft de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties een nieuw Zeevervoersrechtverdrag aangenomen ter uitbreiding en modernisering van de bestaande internationale regelgeving inzake overeenkomsten van goederenvervoer over zee. In september 2009 heeft de ondertekening plaatsgevonden in Rotterdam. Hierbij is tevens besloten om het verdrag in de toekomst aan te halen als 'the Rotterdam Rules'.

Het idee is dat het verdrag de Hague Rules, de Hague-Visby Rules en de Hamburg Rules op den duur zal vervangen. Op die manier ontstaat een uniforme regelgeving inzake het goederenvervoer over zee.

Het verdrag treedt in werking één jaar nadat 20 VN lidstaten hebben geratificeerd. Ondanks de positieve ontvangst wereldwijd is de verwachting dat het even zal duren voordat de Rotterdam Rules in werking treden. Inmiddels hebben 24 staten, waaronder Nederland, het verdrag ondertekend. Alleen Spanje, Congo en Togo hebben het verdrag ook geratificeerd.

De KVNR is van mening dat het verdrag alleen dient te worden geratificeerd als belangrijke handelsnaties als de VS en China dat ook hebben gedaan. Noorwegen en Denemarken hebben een zelfde standpunt met betrekking tot ratificatie.

Om te voorkomen dat het gehele wetgevingsproces nog dient te worden doorlopen op het moment dat de genoemde landen het verdrag ratificeren, heeft het ministerie van Veiligheid en Justitie een aanvang gemaakt met het opstellen van implementatiewetgeving.

Als onderdeel daarvan is binnen de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht een Commissie Rotterdam Rules ingesteld van experts en waar ook de KVNR en TLN/Fenex in zijn vertegenwoordigd. Deze commissie is door het ministerie gevraagd om een conceptwetsvoorstel inhoudelijk te beoordelen.

Inmiddels heeft deze commissie advies gegeven aan het ministerie en wordt de laatste hand gelegd aan het wetsvoorstel.

Het is de verwachting dat medio 2016 het wetsvoorstel ter consultatie wordt aangeboden. Ook de KVNR kan op dat moment nog commentaar geven op het wetsvoorstel. De KVNR heeft tijdens de commissievergaderingen benadrukt en zal dat ook tijdens de publieke consultatie benadrukken dat Nederland niet vroegtijdig het verdrag moet ratificeren

Geactualiseerd tot en met 17 februari 2016

Sociale verzekeringen

In de Stichting Scheepvaart wordt op het gebied van zorg en sociale verzekeringen samengewerkt door de sociale partners in de koopvaardij en zeevisserij.

In 2015 is het secretariaat uitgebreid met een beleidsmedewerker die ondermeer een bijdrage gaat leveren aan het ontwikkelen van strategisch advies voor de maritieme sector.

De KVNR heeft samen met sociale partners en ondersteund door het secretariaat van de Stichting Scheepvaart meermalen overleg gevoerd met de overheid over de invulling van de nieuwe MLC-amendementen. Deze amendementen, die in januari 2017 in werking zullen treden, zien onder meer op het stellen van financiële zekerheid voor repatriëring en crew claims. In het jaar 2016 zal nieuwe Nederlandse wetgeving moeten worden ontwikkeld om te voldoen aan deze MLC-verplichtingen.

Het O&O fonds heeft in 2015 een hausse aan aanvragen voor vergoeding van opleidingen ontvangen. De vergoedingen zijn betaald conform het percentage dat gebruikelijk wordt gehanteerd. Hiervoor moesten de reserves aangesproken worden. Besloten is om voor het kalenderjaar 2016 pas in december te bepalen of het gebruikelijke vergoedingspercentage toegepast kan worden. Dit vanwege de te verwachten grote hoeveelheid aanvragen in verband met het voor 1-1-2017 moeten voldoen aan de vereisten van de zogenaamde STCW Manilla Amendments.

Geactualiseerd tot en met 7 maart 2016

Tonnageregeling

De fiscale faciliteiten voor de zeevaart werden in 2014 door het ministerie van Infrastructuur en Milieu geëvalueerd. Volgens deze evaluatie vormen de regeling afdrachtvermindering en de tonnagelasting nog steeds belangrijke regelingen, die bijdragen aan het behoud van een level playing field. Hierdoor kunnen Nederlandse reders op de wereldmarkten de concurrentie aan met reders buiten de Europese Unie. Op basis van deze evaluatie ziet het kabinet geen aanleiding om aan de fiscale faciliteiten een horizonbepaling toe te kennen.

De tonnageregeling kent sinds het jaar 2006 jaren het 'vlagvereiste'. Dit houdt in dat een nieuw in beheer genomen schip in principe de vlag moet voeren van één van de EU- of EER-Lidstaten om van de tonnageregeling gebruik te kunnen maken. Op dit

vereiste bestaan drie uitzonderingsgronden, waarvan één op nationaal niveau.

Indien deze nationale ontheffing in enig kalenderjaar van toepassing is, dan is de keuze van de vlag in dat jaar vrij voor aan de vloot toe te voegen schepen voor alle in Nederland gevestigde reders (m.u.v. van een paar scheepstypen zoals sleepboten).

Jaarlijks wordt bij ministeriële regeling bepaald hoe het aandeel van het netto-tonnage van kwalificerende schepen - die de vlag voeren van één van de EU- of EER-lidstaten - zich heeft ontwikkeld, aan de hand van een driejaarlijks gemiddelde.

In 2015 was dit driejaarlijks gemiddelde gestegen. Daarmee werd voldaan aan de uitzonderingsgrond voor het EU/EER-vlagvereiste en was de nationale ontheffing van toepassing op schepen die in dat jaar in gebruik werden genomen. Dat liet reders vrij in de vlagkeuze.

In 2016 is dat niet langer het geval. Het driejaarlijks gemiddelde is gedaald, van 68,765% in de periode 2011-2013 naar 68,373% in de periode 2012-2014. Dit betekent dat ieder schip dat in 2016 nieuw in beheer wordt genomen onder het EU/EER-vlagvereiste valt, tenzij één van de overige twee uitzonderingen in de tonnageregeling van toepassing is, zie:

de Regeling van de Staatssecretaris van Financiën tot wijziging van enige uitvoeringsregelingen inzake de fiscaliteit, toeslagen en douane alsmede van de Wet op de accijns, gepubliceerd op 30 december 2015 (nr. DB/2015/465M).

Geactualiseerd tot en met 30 maart 2016

Transatlantic Trade and Investment Partnership voor meer handelsbevordering

De onderhandelingen tussen de Verenigde Staten (VS) en de Europese Unie (EU) in het kader van de Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) zijn in volle gang. De KVNR en European Community Shipowners' Associations (ECSA) zijn voorstander van een handelsakkoord dat de handel tussen de VS en de EU zal bevorderen. In 2015 hebben verschillende onderhandelingsrondes plaatsgevonden tussen de Europese Commissie en de betrokken Amerikaanse ambtenaren waarin ook het maritiem transport is besproken.

Momenteel maken Europese en Amerikaanse reders al gebruik van de grotendeels geliberaliseerde markt voor internationaal maritiem transport naar de EU respectievelijk de VS. Deze liberalisering is veelal het gevolg van nationale regelgeving en dient derhalve voor de rechtszekerheid te worden neergelegd in het handelsakkoord. Daarnaast bestaan er in de praktijk diverse grote knelpunten die Europese reders nu ondervinden in de handel en transport naar en/of binnen de VS. De belemmeringen als gevolg van de Jones Act zijn wel het meest bekend en knellend. Op basis van deze wet mag transport tussen Amerikaanse havens slechts geschieden op schepen die in de VS zijn gebouwd, varen onder de vlag van de VS en met Amerikaanse bemanning. De ECSA heeft de Europese Commissie een lijst overhandigd met knelpunten op maritiem gebied die Europa in kan brengen in de onderhandelingen met de VS. Ook de dienstverlening voor de offshore olie- en gaswinning en windenergie op zee staat op deze lijst. Voorts dient er te worden

ingezet op verdergaande samenwerking op het gebied van veiligheid, milieu en bescherming.

De verwachting is dat de onderhandelingen voort blijven duren in 2016 en dat er een stevige discussie komt in het Europees Parlement en in de Tweede Kamer.

Geactualiseerd tot en met 30 maart 2016