

Aansprakelijkheid

In 2008 heeft de Europese Raad het voorstel van een Europese richtlijn over de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren in overeenstemming met het van reders ontvangen commentaar ingrijpend gewijzigd.

Het oorspronkelijke voorstel voorzag in een hogere aansprakelijkheid voor schepen die de vlag voeren van een land dat geen partij is bij het Limitatieverdrag (beperking redersaansprakelijkheid) van 1996 en in een financiële zekerheid van twee maal de aansprakelijkheidslimieten van het Limitatieverdrag van 1996. Daarbij zou een heel systeem worden geïntroduceerd van overheidscertificaten, aanmelding van de certificaten bij binnenkomst van de Economische Zones van de lidstaten en de opname van de mogelijkheid van directe actie tegen de verzekeraar.

In de nieuwe ontwerp-richtlijn zijn alle verwijzingen naar een wettelijke aansprakelijkheid geschrapt en beperkt het voorstel zich tot de verplichting voor scheepseigenaren tot het bezit van financiële garanties voor maritieme vorderingen. De richtlijn wordt nu aangehaald als 'Insurance Directive'. De richtlijn moet door de Europese lidstaten vóór 1 januari 2012 in de nationale wet worden geïmplementeerd.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in goed overleg met de KVNR de aanzet gegeven voor de parlementaire goedkeuring van de invoeringswetgeving van de aansprakelijkheidsregelingen die al in internationaal (IMO) verband tot stand zijn gekomen. Hierdoor kunnen deze regelingen ook door Nederland worden geratificeerd. Het betreft hier het Verdrag inzake Beperking van Aansprakelijkheid voor Maritieme Vorderingen en het Bunkerverdrag.

Afdrachtvermindering zeevaart

De KVNR heeft door middel van eigen onderzoek aangetoond dat de afdrachtvermindering zeevaart in de praktijk de reder vaak veel minder voordeel oplevert dan de wet aangeeft. Ook ten opzichte van andere Europese landen is het voordeel fors lager. De Nederlandse reder en de Nederlandse zeevarende hebben hierdoor een concurrentienadeel. Onderzoek van de ministeries van Financiën en van V&W heeft het onderzoek van de KVNR bevestigd. De door de KVNR voorgestane verbetering past ook binnen de Europese richtsnoeren voor het zeevervoer.

Net als in 2008 heeft de Kamer (Vaste Kamercommissie voor Financiën) in 2009 aandacht besteed aan verbetering van de afdrachtvermindering zeevaart. Tot verbetering is het evenwel niet gekomen. Het belangrijkste struikelblok bleek het vinden van het extra geld op de rijksbegroting dat benodigd is voor de verbetering.

Arbocatalogus Koopvaardij

In 2008 heeft de KVNR samen met Nautilus besloten een Arbocatalogus Koopvaardij te gaan ontwikkelen. Dit instrument vervangt met ingang van 1 januari 2010 de Arbobeleidsregels en geeft 'good practice' voor risicovolle werkzaamheden aan boord van zeeschepen. Deze Arbocatalogus is bindend voor alle bedrijven in de sector koopvaardij. In 2009 zijn de volgende drie prioritaire risico's uitgewerkt: luikenwagen, meren en ontmeren, hijs- en hefmiddelen. De prioritaire risico's: laden en lossen van ro-ro schepen, betreden van besloten ruimten en geluid zullen in de loop van 2010 in de arbocatalogus worden opgenomen.

De Arbeidsinspectie toetst de Arbocatalogus Koopvaardij. Na goedkeuring zal de Arbocatalogus verder worden worden aangevuld.

Meer over de arbocatalogus vindt u op: <http://www.kvnr.nl/website/arbocatalogus/wat-is-een-arbocatalogus>

Bunkerverdrag

In 2001 heeft de International Maritime Organisation (IMO) een nieuw Internationaal Verdrag inzake Aansprakelijkheid voor Schade door Verontreiniging van Scheepsbunkers aangenomen. Dit verdrag regelt op een uniforme wijze de strikte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar voor schade veroorzaakt door bunkerolie. Daarbij behoudt de scheepseigenaar het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken. Het verdrag is door voldoende ratificaties in werking getreden op 21 november 2008. Het verdrag is in Nederland door de ministerraad aangenomen maar heeft nog verdere parlementaire behandeling. Het betreffende wetsontwerp wordt momenteel (januari 2010) door de Tweede Kamer behandeld.

Voor verontreiniging door bunkerolie wordt door het verdrag een verzekeringsplicht geïntroduceerd voor de geregistreerde eigenaar van een schip met een bruto-tonnage van meer dan 1000 GT. Ten bewijze dat de scheepseigenaar aan zijn verzekeringsplicht heeft voldaan, moet hij een door de overheid afgegeven geldig certificaat aan boord van zijn schepen hebben. Omdat Nederland het verdrag nog niet heeft geratificeerd, kan Nederland nog niet de eerder bedoelde certificaten uitgeven. Ook andere registers lopen tegen dit probleem aan. In goed overleg met de overheden en de International Group of P&I Clubs is een groot aantal staten bereid gevonden om ook certificaten af te geven voor schepen geregistreerd in de zogenaamde non-State Parties. De KVNLR-leden hebben voor de in Nederland geregistreerde schepen van deze buitenlandse mogelijkheden gebruik gemaakt.

CO2-reductie

De mondiale zeescheepvaart is goed voor 2,7% van de totale mondiale uitstoot aan CO₂. Ook de zeescheepvaart zal moeten bijdragen aan een verlaging van de mondiale CO₂-uitstoot, gelet op de gevolgen voor het milieu van het huidige niveau aan emissie. Zonder maatregelen voor de zeescheepvaart zal de relatieve bijdrage van de zeescheepvaart aan de totale uitstoot groeien, hetgeen ongewenst is

Op de agenda van de IMO heeft de CO₂-reductie van de zeescheepvaart een zeer hoge prioriteit. Besluitvorming over reductiedoelstellingen en de manier waarop de doelstellingen te bereiken is zeer complex, aangezien er voor de mondiale zeescheepvaart overwegingen spelen die van fundamentele invloed zijn op de te maken keuzes. Deze overwegingen spelen niet voor de 'land based industries'.

De centrale vraag is of ook voor de zeescheepvaart met haar vlagstaten een onderscheid gemaakt kan worden tussen ontwikkelde landen en ontwikkelingslanden.

Ontwikkelingslanden willen naar vermogen bijdragen aan reductie van de CO₂-uitstoot (CBDR, common but differentiated responsibilities). Voor 'land based industries' valt dit te realiseren, voor de zeescheepvaart dreigt het risico van het uitvlaggen naar de vlaggen van ontwikkelingslanden indien deze landen (en dus vlaggen) lagere reductiedoelstellingen opgelegd zouden krijgen.

De verwachting is dat éérs op mondiaal niveau duidelijkheid dient te komen over de reductiedoelstellingen voor alle landen en de manier waarop die te bereiken alvorens er voor

de mondiale zeescheepvaart sectorale afspraken gemaakt kunnen worden.

Na het mislukken van de klimaattop in Kopenhagen van december 2009 richten de ogen zich nu op de top in december 2010 in Mexico, Cancun.

De Europese Commissie verlangt van de IMO dat er nog in 2010 een voorstel ligt voor de CO₂-reductie door de zeescheepvaart. Gelet op het bovenstaande is het zeer de vraag of dat lukt. De Commissie dreigt met het nemen van eigen maatregelen, zodat voor schepen onder EU-vlag strenge eisen gaan gelden. Dit kan een ernstige aantasting betekenen van het concurrentievermogen van Europese reders met hun schepen onder een EU-vlag. Uitvlaggen dreigt en daarmee een uitholling van de Europese maritieme cluster.

Wat betreft de wijze van CO₂-reductie zijn er twee methodieken, die overigens nog volop in ontwikkeling zijn.

De eerste methodiek is het emissiehandelssysteem (ETS), zoals dat thans binnen Europa al voor enige industriële sectoren van toepassing is (elektriciteitscentrales bijv.) Bedrijven krijgen binnen dit systeem emissierechten toegewezen (of dienen die te kopen). Besparen ze op de CO₂-uitstoot kunnen ze hun overblijvende emissierechten verkopen aan bedrijven die rechten te kort komen. Er komt dus een markt voor CO₂-emissierechten (het handelssysteem). Het systeem behelst ook het periodiek (jaarlijks) verlagen van de totale toegestane uitstoot aan CO₂, zodat ook langs die weg bedrijven gedwongen worden minder CO₂ uit te stoten dan wel (steeds duurder wordende) emissierechten te kopen.

De tweede methodiek behelst een heffing op de scheepsbrandstof. Het (fors) duurder worden van de scheepsbrandstof is een prikkel voor de reders om te besparen op het brandstofverbruik en op deze wijze de CO₂-uitstoot te reduceren.

De opbrengsten van de heffing en het handelssysteem zouden gebruikt kunnen worden om bijvoorbeeld innovatie in de maritieme sector te stimuleren en om (ontwikkelings)landen financieel te steunen in het nemen van aanpassingsmaatregelen.

Ook in deze methodiek wordt thans nagedacht over het stellen van een plafond aan de maximale uitstoot van CO₂ en het geleidelijk verlagen van dit plafond, om CO₂-reductie af te dwingen.

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

Consultative Shipping Group

Zowel door de KVNR als door de internationale redersverenigingen wordt altijd gestreefd naar een zo groot mogelijke (economische) vrijheid in de zeescheepvaart en een vrije toegang tot de zeevervoermarkt voor iedereen. Protectionisme, discriminatie en procedurele belemmeringen worden hierbij afgewezen. In dat verband is het verheugend dat de Consultative Shipping Group (CSG) van overheden onlangs in Vancouver actief als 'beschermer' van deze vrijheidsprincipes in Tokio en Washington bijeen is gekomen, waarbij is afgesproken om de contacten te verstevigen. In juni 2010 zal de CSG voor overleg in Washington bijeenkomen. De CSG is een overlegcircuit bestaande uit maritieme overheidsvertegenwoordigers uit de lidstaten van de Europese Unie, Japan, Noorwegen en sinds kort ook uit Zuid-Korea, Singapore en Canada.

Europese zeevervoerstrategie

De Europese Commissie heeft in 2008 aandacht besteed aan de voorbereiding van een commissiedocument over de Europese zeevervoerstrategie voor 2008 – 2018. Het doel is om de belangrijkste strategische doelstellingen voor het Europese zeevervoerssysteem tot 2018 te presenteren en om te bepalen op welke essentiële actieterreinen de Europese Unie moet ingrijpen om het concurrentievermogen van de sector te versterken en tegelijk de milieuprestaties te verbeteren. In dat kader heeft de Europese Commissie naast diverse relevante ministeries van de lidstaten ook een groep van ervaren vakmensen uit de scheepvaart geraadpleegd. De betreffende mededeling is in januari 2009 verschenen.

Elementen zijn de concurrentiepositie van Europese scheepvaart in geglobaliseerde markten, personeel, zeemanschap en maritieme know how, kwaliteit van de scheepvaart als concurrentievoordeel, internationale samenwerking, het benutten van het potentieel van shortsea shipping, Europa als wereldleider in maritiem onderzoek en innovatie.

De KVNR is zowel via het ministerie van Verkeer en Waterstaat als via de European Community Shipowners' Associations nauw bij dit onderwerp betrokken.

HNS-verdrag

Op de bijeenkomst van het Legal Committee van de International Maritime Organisation (IMO) in oktober 2008 werd de herziening van het verdrag inzake de aansprakelijkheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (Hazardous and Noxious Substances of HNS-verdrag) besproken. Hoewel het verdrag nog niet in werking is getreden, willen de overheden het verdrag op enkele onderdelen wijzigen. Een aantal overheden wil een verhoging van de maximale redersaansprakelijkheid. Hoewel volgens de gegevens van de P&I Clubs deze wens amper op feiten is gebaseerd, is via de International Chamber of Shipping afgesproken om een bescheiden verhoging te steunen. Dit ter compensatie van het behoud van de met de verlader gedeelde aansprakelijkheid oftewel het zogenaamde 'shared liability'- principe.

De diplomatieke conferentie over dit nieuwe Protocol bij het HNS-verdrag zal in het voorjaar van 2010 worden gehouden.

Koudemiddelen

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

Maritiem Arbeidsverdrag 2006

In februari 2006 werd te Genève de International Labour Organisation Maritime Labour Convention 2006 vastgesteld. Dit verdrag betekent een samenvoeging en modernisering van 38 maritieme verdragen en meer dan twintig maritieme aanbevelingen van de International Labour Organization (ILO).

Het verdrag zal in werking treden twaalf maanden nadat 30 landen die samen tenminste 33 procent van het bruto tonnage (GT) van de wereldvloot vertegenwoordigen het verdrag hebben geratificeerd. Naar verwachting zal dit omstreeks 2011 – 2012 het geval zijn.

De Nederlandse overheid streeft er naar rond deze tijd ook partij bij het verdrag te zijn. Door de overheid wordt momenteel gewerkt aan de voor ratificatie en implementatie benodigde wijziging van de wetgeving. De betrokken wetgeving betreft onder meer het Wetboek van Koophandel, het Burgerlijk Wetboek, de Zeevaartbemanningswet, het Schepelingenbesluit, het Arbeidstijdenbesluit Vervoer en de ARBO-wetgeving.

Bij de ratificatie en implementatie door Nederland speelt ook de in december 2008 aangenomen Europese richtlijn een rol die de Europese implementatie van delen van het verdrag gaat regelen op basis van een tussen Europese sociale partners hierover gesloten overeenkomst.

Algemeen gesteld gaat het verdrag de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden aan boord regelen. Dit betreft onder meer het zeearbeidsrecht, sociale voorzieningen, arbeid- en rusttijden, de bemanningssterkte, de accommodatie aan boord, de verstrekking van voeding aan zeevarenden en medische voorzieningen voor zeevarenden.

Een voor de ILO-regelgeving nieuw aspect van het verdrag wordt de certificering van schepen als bewijs dat wordt voldaan aan de gestelde normen voor de leef- en werkomstandigheden van de zeevarenden aan boord. De scheepsgebonden certificering zal gaan plaatsvinden door middel van het 'Maritime Labour Certificate', met als bijlage de 'Declaration of Maritime Labour Compliance'. Het toezicht op de naleving van het verdrag wordt onderdeel van de Port State Control- inspecties.

Mededingingsregels

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

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

Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2008 tevens een wijziging van de Europese (vrijstellings) verordening voor consortia van lijnvaartondernemingen in gang gezet.

De nieuwe vrijstellingsverordening zal op 26 april 2010 in werking treden en zal gelden tot en met 25 april 2015.

Netherlands Shipping Training Centre en Palompon

Sinds 2001 heeft de KVNR een samenwerkingverband met de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) voor het opleiden van officieren voor de Nederlandse vloot. De bewaking van de kwaliteit van het zeevaartonderwijs bij het PIT ligt bij het Scheepvaart en Transport College (STC) uit Rotterdam.

In april 2010 werd de negende lichte stagiars geselecteerd, bestaande uit 61 dekstagiars en 72 machinekamerstagiars. De geselecteerden zullen het komende jaar (2010-2011) stage gaan lopen. Na afronding van de stage kunnen zij via het doen van staatsexamen in de Filippijnen een Filippijnse vaarbevoegdheid als wachtofficier behalen. Sinds het begin van de samenwerking tussen PIT en KVNR werden in totaal 877 stagiars geselecteerd, waarvan 724 nog actief zijn op de bij de KVNR aangesloten vloot.

Op vrijdag 23 april 2010 werd door Rob Huyser, directeur Maritieme Zaken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en mevrouw Delia Combista, presidente van PIT, een nieuw gebouw geopend voor de opleiding Scheepswerktuigkunde. Met de nieuwbouw, die tot stand is gekomen dankzij financiële ondersteuning door het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat, beschikt PIT over moderne faciliteiten voor het opleiden van scheepswerktuigkundigen. De inrichting van het gebouw kwam tot stand met behulp van donaties door leden van de KVNR, STC en de Stichting Fonds Bijzondere Doeleinden KNRV. Het gebouw is vernoemd naar de oud-voorzitter van de KVNR en initiatiefnemer van de samenwerking tussen PIT en de KVNR, de heer Aart Korteland. Bij de opening werd de naamplaat van het gebouw onthuld door de vicevoorzitter van de KVNR, de heer Marnix van Overklift.

Door PIT, STC en de KVNR werd in 2005 het Netherlands Shipping Training Centre (NSTC) opgericht voor het verzorgen van maritieme trainingen in Palompon. Door NSTC worden momenteel 8 cursussen aangeboden, waaronder de STCW-cursussen 'Basic Training, Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat', 'Advanced Fire Fighting' en 'Medical First Aid'. NSTC kende in 2009 een bezetting van 1612 cursusplaatsen. Ook een Dormitory, die onder meer plaats biedt aan 100 studenten van de maritieme opleiding bij PIT, maakt onderdeel uit van NSTC.

Pensioenen

Dekkingsgraad

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) voert een voorzichtig beleggingsbeleid. Daardoor zijn de negatieve gevolgen van de financiële crisis in 2008 niet zo groot geweest als bij veel andere pensioenfondsen het geval was en is. Per 31 december 2009 bedroeg de dekkingsgraad van het fonds circa 116,5%.

Verandering van pensioenbeheerder

Het BPFK heeft de pensioenadministratie met ingang van 1 januari 2010 uitbesteed aan pensioenbeheerder Mn Services. Daarvoor was het pensioenbeheer uitbesteed aan het GAK (sinds 1994) en zijn rechtsopvolgers, laatstelijk Syntus Achmea. Het vermogensbeheer was al eerder overgaan naar Mn Services.

Oprichting van een bestuursbureau

Omdat door de nieuwe Pensioenwet (2007) en de toezichthouder De Nederlandse Bank steeds meer eisen worden gesteld aan het pensioenfonds en zijn bestuurders, neemt de werkdruk voor de bestuursleden steeds meer toe. Het bestuur van BPFK heeft daarom besloten om het proces van informatievoorziening en besluitvorming te verduidelijken en te vereenvoudigen.

Dit gebeurt door de instelling van een bestuursbureau, dat onafhankelijk van de uitvoerder functioneert. Het bestuursbureau is in de loop van 2009 operationeel geworden.

Meer over het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij vindt u op:
www.bpfkoopvaardij.nl.

Risicogebaseerde havenstaatcontroles

In 2008 is het wetsvoorstel voor verscherpte havenstaatcontrole binnen het Paris MoU-gebied, als onderdeel binnen het Derde Maritieme Veiligheidspakket van de Europese Unie, aangenomen. Nu geldt nog de regel dat jaarlijks in een bepaald land 25 procent van de bezoekende schepen van een bepaald register moet worden geïnspecteerd. Door het karakter van de vloot – voor een belangrijk deel shortsea schepen die binnen Europa varen – worden schepen varend onder de Nederlandse vlag veel vaker geïnspecteerd in vergelijking met andere kwaliteitsvlaggen. Met name door verschillen in interpretaties door havenstaten van het toetsingskader (vooral op het gebied van de International Safety Management Code, International Ship & Port Facility Security Code en bemanningsgerelateerde zaken) leiden meer havenstaatsinspecties tot meer aanhoudingen. In 2011 zal de huidige 25-procentnorm worden vervangen door risicogebaseerde inspecties, in 2010 zal Paris MOU deze nieuwe structuur stapsgewijs worden geïmplementeerd. De KVNR vraagt de Nederlandse overheid nadrukkelijk bij de invulling van het risicogebaseerde toezicht de hoge positie op de ranglijst te koppelen aan een passende inspectiedruk.

Security

Met ingang van 1 juli 2004 geldt voor schepen en voor havens een internationale beveiligingsnorm, de International Ship & Port Facility Security Code (ISPS-Code). Deze Code regelt hoe zeeschepen en havens beveiligd moeten worden. Invoering ervan vond plaats naar aanleiding van de terroristische aanslagen van 11 september 2001.

Leden van de KVNR hebben in de afgelopen jaren vanuit de hele wereld ervaringen gemeld dat de ISPS-Code in havens niet op de juiste wijze is geïmplementeerd. De KVNR heeft deze problematiek meerdere malen bij diverse (inter)nationale instanties aangekaart. Het is van uitermate groot belang dat er een eenduidig, duurzaam en efficiënt beveiligingsregime in de scheepvaart is dat niet leidt tot onnodig werk en vertragingen.

Ship Security Officer

Met ingang van 1 januari 2008 dienen personen die opgeleid worden tot Ship Security Officer (SSO) een door de Nederlandse overheid erkende cursus te volgen conform de normen van het verdrag betreffende Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW). Na intensief overleg tussen de Nederlands overheid en de KVNR was hierbij voor een pragmatische aanpak gekozen in lijn met de STCW-bepalingen. Voor personen die voor 1 januari 2008 zijn opgeleid als SSO gold een overgangstermijn tot 1 juli 2009. De door de Nederlandse overheid erkende SSO cursussen staan op de IVW website.

Sociale verzekeringen

De maritieme sectoren hebben een aantal organisaties opgericht om invulling te geven aan de uitvoering van (sociale) zekerheid en zorg. Het betreft hier met name het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart, de Vereniging Zee-Risico 1967, Arbodienst Marbo B.V., de Onderlinge Waarborgmaatschappij Zee-Risico 1996 en de Onderlinge Waarborgmaatschappij AZVZ. De uitvoering van de regelingen is gebundeld bij één instantie,

te weten de Stichting Scheepvaart om synergie te krijgen tussen de verschillende regelingen en eveneens een efficiënte bedrijfsvoering te realiseren.

Het besluit van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) in 2008 om het pensioenbeheer per 1 januari 2010 onder te brengen bij Mn Services heeft ertoe geleid dat de Stichting Scheepvaart eveneens is overgegaan van Syntrus Achmea naar Mn Services (augustus 2009). De werkorganisaties van het Secretariaat Scheepvaart en het bestuursbureau van het BPFK zijn geïntegreerd, hoewel het wel aparte rechtspersonen blijven.

Meer over de sociale scheepvaartorganisaties vindt u op:

<http://www.scheepvaartnet.nl/?pagina=253&menu=1&GID=1>

Tanker Management and Self Assessment

Sinds enige jaren is in de tankerbranche een internationaal gestandaardiseerd systeem in gebruik, het zogenaamde Tanker Management and Self Assessment (TMSA). Dit systeem stelt de rederij in staat om het kwaliteitsniveau van de eigen bedrijfsvoering te beoordelen. Steeds meer klanten gaan van de tankerredereien verlangen dat zij dit systeem hanteren. De KVRN gebruikt TMSA voor een onderzoek naar een equivalent, te weten het Vessel Management and Self Assessment voor de gehele zeevaartbranche om tot een verlaging van inspectiedruk te komen.

Tonnageregeling

De tonnageregeling wordt jaarlijks op forfaitaire wijze de belastbare winst uit zeescheepvaart van een reder berekend aan de hand van het netto tonnage van de in beheer zijnde schepen. Op de aldus berekende belastbare winst dient vervolgens het belastingtarief (Inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting) te worden toegepast om de te betalen winstbelasting te berekenen. De te betalen winstbelasting is onafhankelijk van de daadwerkelijk gerealiseerde fiscale winst in het kalenderjaar. De tonnageregeling resulteert in een effectieve belastingdruk die vergelijkbaar is met die van open register en biedt Nederlandse reders daarmee een level playing field.

De reder die opteert voor de tonnageregeling dient voor een aaneengesloten periode van tien jaar van de tonnageregeling gebruik te maken. Ook indien de operationele (en daarmee fiscale) resultaten tegenvallen dient de (bescheiden) forfaitair vastgestelde winstbelasting betaald te worden. Daar staat het grote voordeel tegenover van een lage effectieve druk in goede jaren en zekerheid over de te betalen winstbelasting voor een periode van tien jaar.

Lopende discussiepunten over de tonnageregeling

De door Nederland in 1996 ingevoerde tonnageregeling heeft nog steeds een stevig en gezond fundament. Evenwel is er, gelet op de inhoud van in latere jaren ingevoerde vergelijkbare regelingen in de ons omringende landen, op onderdelen sprake van een achterstand. Hierover loopt overleg met het ministerie van Financiën en/of de Belastingdienst. De belangrijkste punten worden hieronder kort toegelicht.

Voor de tonnageregeling kwalificerende schepen

Voor de koopvaardij schepen en passagiersschepen (cruiseschepen) is het kunnen toepassen van de tonnageregeling duidelijk. Voor andere scheepstypen ligt dit moeilijker, aangezien zich daar de vraag kan voordoen of en zo ja in welke mate er sprake is van zeevervoer. Op grond van het Europees steunkader dient er namelijk sprake te zijn van het vervoer van

goederen of personen over zee. Schepen waarover de discussie loopt zijn onder diving support vessels, chase & guard vessels, anchor handling vessels etc. Het kenmerk van de genoemde schepen is dat ze op volle zee opereren, dat het zeeschepen zijn die voldoen aan alle internationale veiligheids- en milieueisen voor zeeschepen, dat ze bemand zijn met zeevarenden die voldoen aan de STCW-vereisten en dat ze hooggekwalificeerde kennis en know how vereisen voor het beheer en de werkzaamheden op zee. Ook hebben ze te maken met internationale concurrentie, vanuit open registers en met goedkope bemanningen.

In de Memorie van Toelichting bij de invoering van de tonnageregeling in 1996 is geen (uitputtende) lijst gepubliceerd van kwalificerende schepen. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het VK, waar wel een lijst gepubliceerd wordt. Deze lijst kent meer scheepstypes dan die thans kwalificeren in Nederland.

Stand van zaken

Al enige jaren wordt er overleg gevoerd met het ministerie van Financiën en de Belastingdienst overleg over het kunnen toepassen van de tonnageregeling voor de genoemde schepen. Mogelijk zal binnenkort een viertal scheepstypen extra gaan kwalificeren, te weten kraanschepen, pijpenleggers, kabelleggers en onderzoeksschepen.

Uitvoeringspraktijk van de tonnageregeling

Naast de inhoud van de regeling is ook de wijze van uitvoering door de belastinginspecteurs van invloed op de effectiviteit van de regeling en op de vraag of er sprake is van een level playing field met de ons omringende landen. De KVNR voert al enige tijd overleg met het ministerie van Financiën en de Belastingdienst over deze uitvoeringspraktijk, om ook hier de speelruimte die het Europees steunkader biedt en die door andere Europese landen maximaal wordt ingevuld maximaal te benutten.

Een belangrijk vraagstuk betreft de rente-inkomsten op tijdelijk overtollige liquide middelen. Welke rente-inkomsten in welke mate kunnen kwalificeren voor de tonnageregeling zijn hierbij de belangrijkste discussiepunten. Hierover overlegt de KVNR met de Belastingdienst, waarbij de KVNR middels onderzoek de situatie in Nederland heeft vergeleken met de ons omringende landen.

Zwavel

In 2009 is er nationaal en internationaal veel aandacht besteed aan de gevolgen van het IMO-besluit om per 1 januari 2015 het maximumgehalte aan zwavel in de scheepsbrandstof op 0,1% te zetten in de ECA-gebieden (Oostzee, Noordzee, Engels Kanaal). Vooral de gevolgen voor de kosten van de brandstof en daarmee voor de concurrentiepositie van het short sea vervoer ten opzichte van het wegvervoer werden onderzocht.

De tot heden beschikbaar gekomen studies laten forse kostenstijgingen zien van de brandstof door de zwaveleis (70 tot 90% kostenstijging) en een drastische verslechtering van de concurrentiepositie van het short sea vervoer. Een verschuiving van lading van het water naar de weg kan per saldo zelfs leiden tot een verslechtering van de totale externe kosten (geluid, congestie, ongevallen, milieu). Een dergelijke verschuiving is zeer reëel.

Het ministerie van V&W heeft aangegeven een verschuiving van lading van het water naar de weg zeer ongewenst te vinden en volgt dit dossier op de voet. Ook de Europese Commissie maakt zich inmiddels zorgen en heeft eigen studies in gang gezet. De KVNR – via de ECSA – becommentarieert concepten van deze studies. De Nederlandse overheid heeft aangegeven op

basis van de uitkomsten van de studies van de Europese Commissie nadere maatregelen te overwegen en stelt zich actief op in onder andere de Europese Raad van Transportministers.

In de loop van 2009 heeft de KVNR ook voorlichting gegeven aan haar leden over de invoering van het maximumgehalte aan zwavel in de scheepsbrandstof van 0,1% aan de kade in EU-havens. Op de KVNR-website, het ledengedeelte, zijn de antwoorden op veel gestelde vragen te vinden en wordt het actuele overzicht van de stand van zaken in de EU-havens zoals verzameld door de ECSA opgenomen.