

## **Webdossiers 2008**

### **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.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in goed overleg met de KVNR in 2008 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. Ook de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat is hiervan overtuigd geraakt. Tijdens het Algemeen Overleg op 5 juni 2008 is de Tweede Kamer niet overtuigd van het standpunt van de staatssecretaris van Financiën dat verbeteringen niet kunnen volgens Brussel. Met de motie Roefs/Kortenhorst heeft de Kamer de staatssecretaris van Financiën verzocht de Kamer te informeren over de mogelijkheden die het Europees steunkader biedt zodat het level playing field wordt hersteld voor Nederlandse reders. Ook verzoekt de motie het voorstel van de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ) hierbij te betrekken.

Op 13 oktober heeft de Staatssecretaris van Financiën de Kamer per brief geïnformeerd. De brief bevat een groot aantal technische mogelijkheden ter verbetering van de afdrachtvermindering en de hieraan verbonden effecten en bezwaren, maar bevat geen concreet voorstel. In een Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie van Financiën van eind november heeft de staatssecretaris van Financiën vervolgens onder druk van de Kamer toegezegd half januari 2009 de Kamer een concreet voorstel te presenteren. De Kamer gaf tijdens dat overleg op verzoek van de Staatssecretaris aan het voorstel van de TAZ een serieuze optie te vinden.

### **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. Deze Arbocatalogus is bindend voor

alle bedrijven in de sector koopvaardij. In 2009 worden zes prioritaire risico's uitgewerkt: luikenwagen, meren en ontmeren, hijs- en hefmiddelen, laden en lossen van ro-ro schepen, betreden van besloten ruimten en geluid.

De Arbeidsinspectie toetst de Arbocatalogus Koopvaardij. Na goedkeuring zal de Arbocatalogus verder worden aangevuld en op den duur de publicatie over arbeidsrisico's 'Dat is juist' geheel vervangen.

### **Ballastwater**

Nederland is inmiddels gestart met de ratificatie van het Ballastwaterverdrag. Naar verwachting zal dit proces in 2009 worden afgerond. Het aantal goedgekeurde ballastwaterbehandelingsystemen, de te verwachten inbouwcapaciteit, ontvangstvoorzieningen voor zowel ballastwater als sediment en behandelingsystemen voor bijzondere vaartuigen zoals bijvoorbeeld (afzinkbare) pontons, baggerschepen en tankers zijn zorgpunten die de KVNR in het kader van het ratificatieproces naar voren heeft gebracht. De KVNR heeft ook bedenkingen ten aanzien van de toekomstige handhaving. Hoe wordt bijvoorbeeld omgegaan met installaties die aan alle eisen en voorschriften voldoen, maar in de praktijk (na installatie aan boord) de vereiste normen niet blijken te halen. De KVNR zal nauw bij het verdere proces betrokken blijven.

### **Bemanningssterkte**

In 2008 werd in de International Maritime Organization (IMO) gewerkt aan het herzien van de richtlijnen ten aanzien van het veilig bemannen van schepen (IMO Principles of Safe Manning). Ook werd besloten dat onder voorschrift V/14 van het SOLAS-verdrag regelgeving dient te komen over de door de vlagstaat te volgen procedure voor het vaststellen van de minimum voorgeschreven veilige bemanningssterkte. Via de Nederlandse overheid en International Shipping Federation (ISF) is de KVNR actief bij beide processen betrokken. Er bestaat een grote verscheidenheid wat betreft type schepen, de wijze waarop zij zijn uitgerust, de vaart waarop zij worden ingezet en de wijze waarop schepen worden beheerd. Om deze redenen is de KVNR van mening dat het uitgangspunt moet blijven dat voor elk individueel schip, op basis van de voor dat betreffende schip geldende omstandigheden, kan worden bepaald wat een minimaal vereiste bemanningssamenstelling is. Hierbij moet het mogelijk blijven dat schepen op basis van het twee-navigator model worden bemand. De Nederlandse short sea vloot laat al jaren zien dat dit op een veilige manier kan gebeuren. Een ander uitgangspunt voor de KVNR blijft het onderscheid tussen de minimum voorgeschreven bemanningssamenstelling als verantwoordelijkheid van de vlagstaat en de daadwerkelijke veilige bemanningssterkte als verantwoordelijkheid van de rederij.

### **Beroepsvereisten**

Internationaal wordt in de International Maritime Organisation (IMO) gewerkt aan een herziening van het STCW-verdrag (Standards of Training Certification and Watchkeeping). Via de Nederlandse overheid en International Shipping Federation is de KVNR nauw bij dit proces betrokken. De KVNR ziet het als belangrijk dat bij dit proces rekening wordt gehouden met de moderne technologische en organisatorische ontwikkelingen op en rondom de schepen. Verder is de KVNR van mening dat zaken niet in detail moeten worden voorgeschreven, maar dat ook moet worden gekeken naar de mogelijkheden om zaken te regelen onder de International Safety Management (ISM)-verantwoordelijkheid van rederijen. Dit geldt onder meer voor het op niveau houden van de kennis en kunde van de bemanning.

Op nationaal vlak maakt de KVNR zich met betrekking tot het zeevaartonderwijs in het MBO zorgen over het spanningsveld dat bestaat tussen de generieke competenties waarop het model van competentiegericht onderwijs is gebaseerd en de meer vakgerichte internationale beroepsvereisten. Voor de KVNR blijft het een harde eis dat de internationale

beroepsvereisten - van het STCW-verdrag - leidend zijn in het zeevaartonderwijs, zowel in het MBO als het HBO.

### **BTW**

Restaurant- en cateringdiensten die op volle zee worden verricht, zijn ook in 2008 vrijgesteld geweest van BTW-heffing. De Europese Commissie wil op grond van een evaluatie bepalen of zij deze situatie wil gaan aanpassen. Hoewel deze evaluatie voor 2008 was aangekondigd, is er nog geen begin mee gemaakt. De KVNR is via een werkgroep van de European Community Shipowners' Associations (ECSA) nauw betrokken bij dit onderwerp, gelet op de belangen voor de cruisemaatschappijen en de havens die worden aangedaan. Een verandering in de BTW-positie kan namelijk inhouden dat cruisemaatschappijen minder Europese havens gaan aandoen, met negatieve economische effecten en minder belastinginkomsten tot gevolg.

### **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 in 2008 actief als 'beschermer' van deze vrijheidsprincipes in Tokio en Washington bijeen is gekomen, waarbij is afgesproken om de contacten te verstevigen.

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.

### **ECA-gebieden**

In 2008 was er sprake van unieke besluitvorming in de Internationale Maritime Organisation over het drastisch verlagen van het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen en van de uitstoot van stikstofoxides. Zo geldt per 1 januari 2015 de maximum zwaveleis van 0.1% m/m in de zogenaamde "Emission Control Areas" (ECA's). Dit zal de lokale luchtkwaliteit aanzienlijk ten goede komen. Wel moet gewaakt worden dat door een aanzienlijke kostenstijging lading zich van de zee naar de weg zal verplaatsen. Hierdoor zal de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot toenemen. Daar de enige ECA's ter wereld in de Europese achtertuin liggen (Noordzee en de Oostzee), lijkt dit vooralsnog een Europees probleem te zijn. Productiefaciliteiten in afgelegen gebiedsdelen kunnen onevenredig getroffen worden door deze kostenstijging. De Europese Transportraad heeft besloten tot het uitvoeren van een impactstudie. In aanvulling hierop voeren enkele Europese landen eigen onderzoeken uit. De KVNR is via ECSA actief hierbij betrokken.

### **Europese 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.

### **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 actierreinen 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.

### **Flagship-innovatie**

In het Europese project Flagship vindt onderzoek plaats naar de systemen aan boord, procedures, scheepsmanagementsystemen, de invloeden van nieuwe technologie op bestaande schepen en effectievere manieren van communicatie.

Het gemeenschappelijke doel is het bewerkstelligen van een veiliger en milieuvriendelijker Europese zeevaart met een grotere concurrentiekracht. Dit sluit geheel aan bij de strategische visie 'Transport Policy to 2010: time to decide' van de Europese Commissie. Het subsidieproject valt binnen het 6<sup>e</sup> kaderprogramma van de Europese Commissie waarin meerdere Europese partijen zoals maritieme onderzoeksinstituten, rederijen en brancheorganisaties samenwerken.

Door deze integrale aanpak worden de uitkomsten van de onderzoeken vertaald in nieuwe innovatieve systemen, processen en procedures. Deze kunnen toegepast worden in de dagelijkse bedrijfsvoering op vele typen schepen alsmede in noodsituaties. Tegelijkertijd worden nieuwe standaarden ontwikkeld, zodat de verschillende vernieuwingen bij eventuele invoering voldoen aan (inter)nationale wet- en regelgeving.

De KVNR is actief betrokken bij het onderwerp 'human element'. Eventuele veranderingen in de bemanningssamenstelling aan boord dienen te passen binnen de huidige Zeevaartbemanningwet. De KVNR acht het noodzakelijk de huidige systematiek van deze wet te handhaven.

## **Havenstaatcontrole**

### **Veiligheidsprestaties Nederlandse vlag vloot**

Zeeschepen worden in havens regelmatig gecontroleerd op de naleving van de internationale wet- en regelgeving. Dit zijn de Port State Control (PSC)-inspecties. Deze geschieden op grond van afspraken vastgelegd in een Memorandum of Understanding (MoU) voor een aantal regio's in de wereld.

De KVNR streeft naar een duurzaam hoge positie van Nederland op de ranglijsten van de belangrijkste PSC-regio's (Paris MoU, Tokyo MoU en US Coast Guard). Vanwege de daling op de ranglijst in 2007 in Paris MoU heeft de KVNR naar de oorzaken daarvan in 2007 een onderzoek ingesteld en een speciaal actieprogramma in gang gezet. Met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) zijn afspraken gemaakt om gedurende het jaar steeds zo spoedig mogelijk geïnformeerd te worden over de resultaten van de havenstaatcontroles. Verder is de informatieoverdracht naar de leden verhoogd, mede op basis van de afspraken met de IVW. In het Paris MoU-gebied was mede door deze acties sprake van een lichte verbetering van Nederland op de 'Witte Lijst' in de afgelopen twee jaar. In het Tokio MoU-gebied steeg de Nederlandse vlag in 2007 op de witte lijst met zes plaatsen naar de veertiende plaats. Deze stijging stabiliseerde in 2008.

Het totaal aantal aanhoudingen is in 2008 in de belangrijkste Port State Control-gebieden licht afgenomen.

### **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 waarschijnlijk in het voorjaar van 2010 worden gehouden.

### **Innovatie-impuls**

Via verschillende subsidieregelingen willen de Nederlandse overheid en de Europese Unie de zeescheepvaart een innovatie-impuls geven. Het aantal zeescheepvaartondernemingen dat in 2008 een verzoek heeft gedaan tot ondersteuning bij het opzetten van een Subsidieregeling Maritiem Innovatie (SMI)-project was vele malen groter dan verwacht. In totaal zijn er tien nieuwe projecten opgezet en ingediend. Zie de onderstaande tabel.

De KVNR als belangenbehartiger van de in Nederland gevestigde reders wil innovaties binnen de zeevaart stimuleren. Innovatie is noodzakelijk om de economische groei en de concurrentiepositie van de zeescheepvaart te versterken. Door steunmaatregelen wordt de ontwikkeling van innovaties versneld en risico's die verbonden zijn aan de investeringen verminderd.

Kennisdeling binnen de maritieme cluster acht de KVNR onmisbaar om innovaties tot stand te brengen. Om dit te kunnen behalen streeft de KVNR tevens naar een betere samenwerking binnen de gehele maritieme cluster. Het KVNR-bureau heeft een stafmedewerker innovatie aangenomen om leden te faciliteren bij de aanvraag van subsidies en het opstarten en begeleiden van innovatieprojecten.

#### Overzicht van in 2008 opgestelde innovatieprojecten

Project	Omschrijving
Easyshift	Onderzoek naar de mogelijkheden van een nieuw type zware-ladingschip dat voldoet aan alle eisen van de klassebureau's.
Clean Ship hulpvermogen	Onderzoek naar de mogelijkheid om op de huidige schepen van zo'n 4.500 dtw uit 2004, een alternatieve stroomopwekking te realiseren in de haven.
Low Emission 5.000	Onderzoek naar een te bouwen revolutionair schip dat een aanzienlijke besparing in het brandstofverbruik moet opleveren en een optimale stroomopwekking heeft door gebruik van alternatieve brandstoffen.
Luchtsmering in de praktijk	Praktijkttest tussen zusterschepen met en zonder luchtsmering. Vervolgproject van eerdere haalbaarheidsstudie.
Stroomopwekking in de haven	Haalbaarheidsstudie naar de technische en economische mogelijkheden om een generator aan boord te plaatsen bestaande uit (zeer schone) vrachtwagenmotoren.
Ballastwater Simulator	Onderzoek naar en ontwikkeling van een specifiek ballastsimulatorsysteem voor zware-ladingschepen.
Diesel-RK	Onderzoek naar de effectiviteit van een simulatieprogramma om te voorspellen wat de emissie uitstoot is van motoren bij een bepaald vermogen en soort brandstof.
Kennisoverdracht hulpsystemen	Project om kennisversnelling plaats te laten vinden over het hulpbedrijf binnen de zeevaartsector en maritieme industrie, teneinde de (milieu)prestatie van schepen te verbeteren.
MIRAS	Kennis ontwikkelen over een Maritime Incident Reporting & Analysing system (MIRAS) en diverse partijen te laten participeren zodat er een omvangrijke database ontstaat waaruit (goede) verschillende analyses gemaakt kunnen worden.
Maritieme gladmakers	Haalbaarheidsstudie naar drie mogelijke antipiraterij technieken, gebaseerd op gladmakers.

#### 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's 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 Zeevaarbemanningswet, 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.

### **Onderwijs en training in 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 2008 werd de 7<sup>e</sup> lichting van 150 stagiairs geselecteerd. In totaal werden vanaf het begin 589 stagiairs geselecteerd. Van de eerste vijf lichtingen, die normaal gesproken in het bezit zouden moeten kunnen zijn van een vaarbevoegdheid als wachtofficier, is ca. 80% in het bezit van deze bevoegdheid en vaart

ruim 33% daadwerkelijk als officier. Naar verwachting zullen in 2009 rond de 190 stagiairs worden geselecteerd.

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 wordt op regelmatige basis onder meer de STCW-cursussen 'Basic Training, Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat', 'Advanced Fire Fighting' en 'Medical First Aid' aangeboden. In 2008 werd door de Nederlandse ambassadeur in de Filippijnen een verblijfaccomodatie geopend dat plaats biedt aan 24 cursisten van NSTC en 100 studenten van PIT.

### **Pensioenen**

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) is als gevolg van de financiële crisis in 2008 niet in de gevarenzone terecht gekomen omdat het fonds weinig beleggingsrisico's neemt. Door dit voorzichtige beleggingsbeleid is de dekkingsgraad niet zo sterk gedaald als bij andere pensioenfonds. Eind 2008 bedroeg de dekkingsgraad 108,2%, waarmee het fonds zich nog boven de vereiste dekkingsgraad van De Nederlandsche Bank bevond. Als gevolg van het gevoerde beleid is het fonds in staat geweest om een gedeeltelijke toeslagverlening (indexatie) voor 2009 te doen. Het bestuur van het pensioenfonds volgt de ontwikkelingen nauwlettend.

Het bestuur van het bedrijfspensioenfonds BPFK heeft in 2008 een drietal belangrijke besluiten genomen :

1. een verandering van pensioenbeheerder
2. de oprichting van een bestuursbureau
3. de verandering van de bestuursstructuur

### **Verandering van pensioenbeheerder**

Het BPFK heeft de pensioenadministratie en de ondersteuning van het bestuur uitbesteed aan een pensioenbeheerder. Sinds 1954 is dit Syntrus Achmea (voorheen PVF) en diens voorgangers. Het bestuur heeft besloten om het pensioenbeheer en de ondersteuning van het bestuur per 1 januari 2010 onder te brengen bij Mn Services.

### **Oprichting van een bestuursbureau**

Omdat door de nieuwe Pensioenwet (2007) 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 zal naar verwachting in de loop van 2009 operationeel worden.

### **Verandering bestuursstructuur**

Tenslotte heeft het bestuur van het pensioenfonds BPFK de intentie uitgesproken om ook de bestuursstructuur te wijzigen. Daarvoor is een plan opgesteld voor de instelling van diverse bestuurscommissies, zoals een audit-, pensioen- en beleggingscommissie. In dit voorstel is ook een wijziging voorzien in het functioneren van de deelnemersraad in combinatie met het verantwoordingsorgaan, dat als nieuw orgaan volgend uit de Pensioenwet in 2008 is opgericht. Het is nog niet bekend wanneer deze wijzigingen zullen worden doorgevoerd.



## **Raad voor de Scheepvaart**

De voorzitter en leden van de Raad voor de Scheepvaart zijn in 2008 opnieuw benoemd tot en met 31 december 2009. Reden voor de KVNR om ook in 2008 met een vertegenwoordiging van de Raad bijeen te komen.

De Raad werd eind oktober 1909, ingevolge de in dat jaar van kracht geworden Schepenwet geïnstalleerd. Het 100-jarig bestaan van de Raad zal aan het einde van 2009 worden gevierd. Of de Raad na 31 december nog zal bestaan, is afhankelijk van de vraag wanneer de Onderzoeksraad voor Veiligheid klaar is het onderzoek naar de oorzaak van scheepsrampen over te nemen en wanneer de nieuw op te richten tuchtcolleges voor de zeescheepvaart in Nederland en op Curacao de tuchtrechtelijke taak van de Raad kunnen gaan uitoefenen.

## **Rotterdam Rules**

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

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

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

## **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). Voor personen die voor 1 januari 2008 zijn opgeleid als SSO zal een overgangstermijn gelden tot 1 juli 2009. Na intensief overleg tussen de Nederlands overheid en de KVNR is hierbij voor een pragmatische aanpak gekozen in lijn met de STCW-bepalingen.

## **Sociale verzekeringen**

De maritieme sectoren hebben een groot 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, 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 zal gevolgen hebben voor de Stichting Scheepvaart, die eveneens zal overgaan naar Mn Services en daarbij aansluiting zal zoeken bij het nog op te richten bestuursbureau van het BPFK.

De overgang, naar verwachting in de loop van 2009 gerealiseerd, zal weinig veranderen aan de structuur van de governance. Er zal (slechts) een nieuwe civielrechtelijke opdracht worden verleend aan Mn Services voor het uitvoeren van werkzaamheden die voorheen door Syntus Achmea werden uitgevoerd. De taken en bevoegdheden van de raad van bestuur, de directie en de ledenraad zullen niet wijzigen.

### **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 KVNR 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**

In het Belastingplan 2009 heeft het kabinet aangekondigd de tonnageregeling op een tweetal punten aan te passen. Voor schepen groter dan 50.000 netto ton zal een lagere belastbare winst gaan gelden. Scheepsmanagers die in Nederland zowel het technisch als het bemanningsbeheer verrichten zullen een korting krijgen van 75% op de belastbare winst. Deze wijzigingen zijn per 1 januari 2009 van kracht geworden, na goedkeuring door de Europese Commissie. Door deze aanpassingen is het 'level playing field' voor Nederlandse reders op deze onderdelen hersteld ten opzichte van bijvoorbeeld België en Cyprus.

Over de uitvoering van de tonnageregeling loopt al enige tijd overleg met het ministerie van Financiën. Punten die worden besproken zijn onder andere de fiscale behandeling van inkomsten uit bouwtoezicht en rente-inkomsten op tijdelijk aangehouden liquide middelen. Op 5 juni 2008 heeft de Staatssecretaris van Financiën de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat toegezegd de sector maximaal tegemoet te willen komen, binnen het steunkader en met een goede kosten/baten verhouding van de verbeteringen. De Staatssecretaris van Financiën gaf aan binnen het Europese steunkader ruimte te zien voor verbeteringen van de uitvoeringspraktijk van de tonnageregeling.

De op deze toezegging volgende gesprekken met het ministerie van Financiën waren ultimo van het jaar nog niet waren afgerond. Wel is voortgang geboekt om tot werkbare afspraken te komen. Inzet van de KVNR is om te komen tot een uitvoeringspraktijk die:

- aansluit bij en rekening houdt met de bedrijfspraktijk in de zeevaart;
- ruimte biedt om rekening te houden met specifieke individuele omstandigheden;
- op hoofdlijnen en uitgangspunten geen verschillen kent tussen de lokale inspecties.

## **Verdrag Scheepsbunkers**

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. Verwacht mag worden dat binnen acht maanden het verdrag ook voor Nederland zal gelden.

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 KVNR-leden hebben voor de in Nederland geregistreerde schepen in 2008 van deze buitenlandse mogelijkheden gebruik gemaakt.