

Dossiers behorend bij het KVNR-jaarverslag 2014

Afdrachtvermindering

De fiscale faciliteiten voor de zeevaart zijn in 2014 door het ministerie van I&M geëvalueerd. In deze evaluatie wordt geconcludeerd dat de regeling afdrachtvermindering en de tonnagebelasting nog steeds belangrijke regelingen zijn, 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.

In november 2014 zijn de leden van de KVNR bevraagd over mogelijke problemen met de fiscale positie van werkschepen, met name voor wat betreft de toepassing van de regeling afdrachtvermindering. Ook werd aan leden gevraagd of zij bekend zijn met betere regels in het buitenland en of zij het beleid van de Belastingdienst als eenduidig ervaren. In januari 2015 zijn de leden geïnformeerd over de uitkomsten van deze uitvraag. Uit de ontvangen reacties blijkt dat veel respondenten (nog) geen problemen ervaren met de toepassing van de tonnageregeling voor hun type werkschepen. Voor de afdrachtvermindering zeevaart bestaan wel meer uitvoeringsvraagstukken. De leden staan terughoudend tegenover eventuele acties gericht op een aanpassing van de wetgeving. Voor een verduidelijkende toelichting bestaat onder voorwaarden wel meer steun. Of andere landen betere regels hebben is vaak niet bekend.

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.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2015

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 (R.I.&E) en asbest binnen 3 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. De KVNR heeft daarom in 2014 samen met andere brancheverenigingen een pleitnota aan de minister van Infrastructuur en

Milieu gestuurd.

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 2015

Ballastwater

Na meer dan 14 jaar van complexe onderhandelingen tussen de IMO-lidstaten, werd het internationaal verdrag voor de controle en het beheer van schepen ballastwater en sedimenten (ballastwaterverdrag) bij consensus aangenomen op 13 februari 2004. Het verdrag zal 12 maanden na ratificatie door 30 lidstaten en 35 procent van het tonnage van de mondiale koopvaardijvloot in werking treden. In 2014 zijn 44 lidstaten partij van het verdrag die tezamen 32,86 procent vertegenwoordigen.

Reders zijn bezorgd of goedgekeurde ballastwaterbehandelingssystemen te allen tijden en onder alle omstandigheden goed functioneren. Er worden vraagtekens gezet bij de robuustheid van de testprocedure die de IMO heeft voorgeschreven. Daarnaast bestaan er zorgen over de wijze waarop havenstaatinspecteurs zullen handhaven en ballastwatermosters zullen nemen wanneer het verdrag in werking is getreden. Dit heeft de IMO in 2014 doen besluiten om de IMO-richtlijn inzake de goedkeuring van ballastwaterbehandelingssystemen te herzien.

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 ook in 2014 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.

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.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2015

Beroepsvereisten

In 2010 vond een ingrijpende aanpassing plaats van het IMO STCW-verdrag dat de minimumnormen regelt voor zowel het opleiden en certificeren van zeevarenden als het wachtlopen aan boord. Het betreft de 2010 Manila Amendments die op 1 januari 2012 in

werking zijn getreden, met op dit moment een overgangperiode voor het voldoen aan de laatste STCW trainingseisen. Deze periode loopt tot 1 januari 2017.

Met een wijziging van de bemanningswetgeving zijn met ingang van 3 mei 2014 de 2010 STCW Manila Amendments in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Met de wijziging heeft ook een moderniseringsslag in algemene zin plaatsgevonden: de oude zeevaartbemanningwet is overgegaan in de Wet Zeevarenden.

De Nederlandse zeevaartopleidingen, zowel HBO als MBO, hebben hier goed op ingespeeld en de lichter die is gestart in 2012 zal een diploma behalen, waarmee ze voldoen aan deze minimumnormen. Dit betekent, dat zij een nieuw STCW Manila Amendments vaarbevoegdheidsbewijs zullen ontvangen.

Personen die daarvoor met hun opleiding zijn begonnen en zeevarenden die al in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs zullen op enkele punten bijscholing moeten volgen om aan de nieuwe beroepsvereisten te voldoen. Pas dan kan hen een vaarbevoegdheid met een geldigheidsdatum na 1 januari 2017 worden verstrekt. Hiervoor zijn in 2014 door ILT het merendeel van de cursussen bij de Nederlandse trainingsinstituten goedgekeurd en zullen er in 2015 nog enkele specifieke cursussen volgen.

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 KVMR zijn onder andere de VNPI (producenten van bunkerolie), NOVE (bunkerleveranciers) en de VOTOB (tankopslagbedrijven) hierbij betrokken. De KVMR is als rekker en actief lid in de werkgroep bezig om de traceerbaarheid van bunkerolie en de transparantie in de bunkerketen te verbeteren. Dit zal ook onderzocht worden door middel van een pilot met een willekeurige partij bunkerolie.

Brandstofkwaliteit van bunkerolie staat op dit moment ook internationaal hoog op de agenda en zal verder besproken worden in het milieucomit  van de IMO en de onderliggende correspondentiegroep. De KVMR is actief betrokken bij deze correspondentiegroep en draagt daar inhoudelijk aan bij. Gezamenlijk met de internationale partners blijft de KVMR zich voor een betere kwaliteitsborging van bunkerolie inzetten.

Geactualiseerd tot en met 28 mei 2015

BTW

De KVMR 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.

In 2014 heeft de Europese Commissie een onderzoek uit laten voeren naar de economische effecten van het huidige BTW-stelsel, waaronder mogelijke verstoringen van de interne markt. In opdracht van de Europese Commissie hebben consultants bovendien 11 scenario's ontwikkeld om vermeende verstoringen van de interne markt op te lossen.

In reactie op dit onderzoek en de scenario's heeft een werkgroep van de Europese redersorganisatie ECSA, waarin de KVNR een actieve rol speelt, een uitvoerige notitie gemaakt. Hierin wordt benadrukt dat juist het huidige BTW-stelsel een gelijk speelveld biedt, zowel voor de verschillende vervoersmodaliteiten binnen Europa als voor het zeevervoer tussen Europa en derde landen. BTW-heffing daarentegen heeft wél een verstoring van de interne markt tot gevolg, vanwege de verschillende BTW-tarieven die de Europese lidstaten hanteren. Bovendien leidt BTW-heffing tot (nog) minder passagiersvervoerbewegingen. De Europese redersorganisatie heeft tevens kritiek op het gebrek aan valide data en op de gehanteerde aannames, die niet bij het bedrijfsleven zijn getoetst. Deze opvatting wordt begin 2015 kenbaar gemaakt. De ECSA is ook vertegenwoordigd in een door de Europese Commissie georganiseerde BTW-workshop in Ankara, waar uiteraard hetzelfde standpunt naar voren wordt gebracht. Dit wordt gesteund door veel Europese Lidstaten. De ECSA stuurt de Europese Commissie nogmaals een brief met de uitkomsten van de workshop zoals de ECSA die heeft beleefd.

Geactualiseerd tot en met 3 juni 2015

E-Maritime

Digitalisering is niet meer weg te denken in de maritieme sector. Digitalisering kan bijdragen aan een hoger veiligheidsniveau en reductie van de administratieve lasten. Zo is er binnen de IMO E-Navigation geïntroduceerd voor het geharmoniseerd verzamelen, analyseren en uitwisselen van maritieme informatie voor het verbeteren van kade-kade navigatie, beveiliging op zee en bescherming van het mariene milieu.

Tijdens het IMO Maritime Safety Committee van november 2014 is het strategisch implementatieplan aangenomen. Hierin zijn vijf oplossingen voorgesteld:

- 1) Verbeterde, geharmoniseerde en gebruiksvriendelijke brugontwerp;
- 2) Middelen voor gestandaardiseerd en automatisch rapporteren;
- 3) Verhoogde betrouwbaarheid, veerkracht en integriteit van brugapparatuur en nautische informatie;
- 4) Geïntegreerde grafische presentatie van de beschikbare informatie, ontvangen via de communicatiemiddelen; en
- 5) Verbeterde communicatie van de VTS Service Portofolio (maar niet gelimiteerd tot de VTS- stations).

Naar verwachting zal de implementatie tussen 2015 en 2019 plaatsvinden. Daarnaast zijn er in Europa een aantal programma's opgezet, waarin mogelijke E-Navigation oplossingen worden getest.

Onderstaand een kort overzicht van de EU-programma's:

Accsea staat voor Accessibility for Shipping, Efficiency Advantages and Sustainability. Dit project is een driejarige (2012-2015) samenwerking tussen landen in de Noordzee regio - Denemarken, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Het project heeft onder andere als doel de nautische risico's middels E-navigation te minimaliseren. Dit is gedaan middels testlocaties op de Noordzee, de aanleg van een kennisdatabase en systeemdokumentatie.

EfficienSea's een zesjarige (2008-2013) project voor samenwerking tussen landen die grenzen aan de Baltische zee. Het heeft als doel het verhogen van de nautische veiligheid en het verbeteren van het mariene milieu in de Baltische zee. Het project heeft al diverse producten opgeleverd op het gebied van competentie, VTS en maritieme planning en risicomanagement.

Monalisa 1.0 en 2.0 is van start gegaan begin 2010 en wordt geleid door de Zweedse maritieme autoriteiten. Het doel is een bijdrage te leveren aan een efficiënt, veilig en

milieuvriendelijk transport over zee. Een van de innovaties is bijvoorbeeld het visueel uitwisselen van routes zodat dit niet meer via mondelinge communicatie hoeft.

Europees richtsnoeren zeevervoer

In oktober 2013 heeft de Europees Commissaris voor Mededinging, de heer Almunia, besloten om de state aid guidelines ongewijzigd te continueren. Een aantal kwesties vraagt echter om nadere verduidelijking. De behoefte aan eenduidig beleid heeft betrekking op de positie van werkschepen, van rente-inkomsten op tijdelijk aangehouden liquide middelen, van de ratio tussen eigen en gecharterde schepen en van de kwalificerende activiteiten. In goed overleg met de Europese redersorganisatie ECSA worden in 2014 een serie informele, technische besprekingen op ambtelijk niveau gevoerd, met het Directoraat-Generaal Mededinging (DG Comp). De KVMR maakt deel uit van de ECSA-delegatie. De position papers die ECSA in 2012 over deze onderwerpen heeft gepubliceerd, vormen de basis voor deze nadere besprekingen. In april 2014 wordt hier een vijfde position paper over bare boat chartering out aan toegevoegd. De KVMR is hier penvoerder van geweest, in nauwe samenwerking met enige Nederlandse fiscale advieskantoren.

Geactualiseerd tot en met 3 juni 2015

Europees Zeehavenbeleid

De sector transport is uitgezonderd van de Europees breed geldende vrijheid van dienstverlening. Er gelden categorale regels maar die zijn er nog niet voor de Europese zeehavens. Een gebrek aan vrije marktwerking zet een rem op de Europese haven economie. Europese regels zijn nodig:

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

In 2013 onderneemt de Europese Commissie een derde poging om een Europese havenverordening op te stellen, nadat twee eerdere pogingen hiertoe zijn gesneuveld. Er wordt een conceptverordening vrijgegeven voor commentaar. In de loop van 2014 kleden de lidstaten dit concept steeds verder uit. In eerste instantie gaat de verordening niet gelden voor de vrachtafhandelings- en passagiersdiensten, in tweede instantie wordt ook de loodsdienstverlening uit de verordening geschrapt. Dit is reden voor de Europese redersorganisatie ECSA om samen met andere Europese transportorganisaties haar bezorgdheid uit te spreken over deze verdere uitkleding van de richtlijn. Vooralsnog blijft ECSA het van kracht worden van de richtlijn wel steunen, als eerste stap op weg naar verdere openstelling van de dienstverlening in EU-havens. Vervolgens wordt het dossier over de Europese parlementsverkiezingen in mei 2014 getild en ligt het langere tijd stil. In het eerste kwartaal van 2015 wordt duidelijk dat de reikwijdte van de Europese havenverordening zich mogelijk gaat beperken tot financiële transparantie.

Geactualiseerd tot en met 3 juni 2015

Koudemiddelen

In koelinstallaties worden halonen of HCFC's (koolwaterstoffen) in toenemende mate vervangen door HFK's. HCFC's bevatten stoffen welke schadelijk zijn voor de ozonlaag. HFK's bevatten deze niet maar zijn zeer sterke broeikasgassen. Voor HFK's bestaat - in tegenstelling tot de HCFC's - geen IMO-regelgeving. Wel geldt sinds 2006 een Europese verordening om lekkages van HFK's te voorkomen dan wel te reduceren. 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 zullen de quota's voor F-gassen worden aangescherpt. Dit geldt voor alle sectoren die deze gassen gebruiken waardoor waarschijnlijk de prijzen voor deze gassen omhoog zullen gaan. De Verordening zal van toepassing zijn vanaf 1 januari 2015. De Nederlandse implementatie is echter pas voorzien in de tweede helft van 2015. 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 wil daarom ook in de tweede helft van 2015 met de scheepvaartsector tot (niet-bindende) afspraken komen, om eventuele lekkages van F-gassen zoveel mogelijk tegen te gaan.

Geactualiseerd tot en met 28 mei 2015

LNG

De zeescheepvaart moet aan steeds meer en strengere milieueisen op het gebied van luchtemissies voldoen. Voor SOx-, NOx- en CO2-emissies bestaat al wetgeving, daarnaast loopt er 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.

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 28 mei 2015

Loodsen

Met ingang van 1 januari 2014 wordt de landelijk uniforme loodsgeldtariefstructuur ingevoerd. Met deze systematiek komt definitief een einde aan de discussie over de kruisfinanciering tussen zeehavens. De progressiviteit (de verhouding van de loodsgeldtarieven tussen de kleine schepen en de grote schepen) blijft gehandhaafd en neemt zelfs nog iets toe. Het draagkrachtbeginsel blijft daarmee in stand.

In mei 2014 stuurt de Minister van Infrastructuur en Milieu een brief over de herziening van de loodsplicht aan de Tweede Kamer. In deze brief stelt de minister dat de loodsplicht nieuwe stijl dient te resulteren in een loodsplicht die alleen wordt opgelegd als dat nodig is. Vereenvoudiging van de loodsplicht en ruimhartigheid, dat is wat de minister voorstaat. Over de nadere uitwerking van de voorstellen vraagt de minister advies aan de Rijkshavenmeesters, met het verzoek om de gebruikers hierover te consulteren.

De KVNR constateert dat de regionale voorstellen, die eind 2014 worden gepresenteerd, een forse verslechtering ten opzichte van de huidige situatie inhouden. Zowel Rotterdam als Amsterdam willen voor de kleinere zeeschepen een (structurele) eis van bezoekfrequentie van 12 scheepsreizen op jaarbasis gaan hanteren, per vaartraject naar een specifieke bestemming binnen een havenregio.

Van een passend overgangsregime voor registerschepen - de schepen die staan ingeschreven in het register loodsplicht kleine zeeschepen en onder de huidige wet- en regelgeving een vrijstelling van de loodsplicht genieten - is geen sprake, terwijl de minister hier uitdrukkelijk om heeft verzocht.

In de consultaties die volgen blijft de KVNR benadrukken dat het stellen van eisen van bezoekfrequentie een slot op de deur zet naar een vrijstelling van de loodsplicht. Dit geldt in het bijzonder voor de reders die actief zijn in de wilde vaart en dat geldt voor het merendeel van de Nederlandse vloot.

In juli 2014 stelt de Nederlandse Loodsencorporatie (NLC) voor om de loodsgeldtarieven in 2015 met 1,76% te verhogen. Dit tariefvoorstel wordt in oktober 2014 aangepast. Op basis van cijfers van het CPB over de wereldwijde handel worden volgend jaar meer scheepsreizen verwacht. Binnen de kost+ systematiek leidt een hogere raming van het aantal scheepsreizen tot een lager tarief voor de loodsdienstverlening. Daarom kunnen de loodsgeldtarieven voor 2015 omlaag, met 1,77%.

Geactualiseerd tot en met 3 juni 2015

Luikenwagens

De Algemene Commissie ter Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ). is een veiligheidscommissie die bestaat uit vertegenwoordigers uit de zeevaartsector. Zij willen de risico's voor zeevarenden die werken met luikenwagens verkleinen en stellen hiervoor voorlichtingsmateriaal ter beschikking.

PIT/NSTC

Van 19 mei tot en met 6 juni 2014 vindt in Palompon, Leyte, de Filippijnen, de selectie plaats van de 13e lichting stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVNR. Door twaalf bij de KVNR aangesloten rederijen worden 131 stagiairs geselecteerd, 66 leerling-stuurlieden en 65 leerling-werktuigkundigen. Tijdens de afsluitende ceremonie wordt door KVNR-bestuurslid Erwin Meijnders (directeur HRM rederij Spliethoff) de KVNR-prijs uitgereikt aan de beste student bij zowel de stuurlieden- als de werktuigkundigenopleiding.

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.

Sinds het begin van het programma zijn door 26 bij de KVNR aangesloten rederijen 1469 stagiairs geselecteerd, waarvan ca. 64% nog steeds bij de betreffende rederijen in dienst is. PIT behoort tot de toonaangevende zeevaartscholen in de Filippijnen met een hoog slagingspercentage van de studenten bij de landelijke examens.

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).

Pensioenen zeevarenden

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) heeft in 2013*) 200 aangesloten werkgevers, 5.105 deelnemers en 16.712 gewezen deelnemers/slapers. Het fonds keert pensioenen uit aan 32.013 pensioengerechtigden.

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

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 2014 hebben de werkgeversverenigingen Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart en Sociaal Maritiem Werkgeversverbond intensief overlegd met de vakbond voor

zeevarenden Nautilus International over een nieuwe pensioenregeling per 1 januari 2015. Aanleiding daarvoor was dat de overheid de spelregels voor pensioen per eerdergenoemde datum drastisch heeft veranderd. In november 2014 hebben de werkgevers en de vakbond een akkoord bereikt.

De belangrijkste wijzigingen van de pensioenregeling zijn:

- De pensioenrichtleeftijd gaat omhoog van 65 naar 67 jaar;
- Het opbouwpercentage daalt van 2,15% naar 1,875% per jaar bij leeftijd 67;
- De franchise daalt 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.
- Het premiebudget, inclusief het budget voor het prepensioendeel, blijft gelijk aan dat van 2014.

*) Geactualiseerd tot en met 14 april 2015. Op die datum was het jaarverslag 2014 van het BPFK nog niet beschikbaar.

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 2015

Recycling schepen

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

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

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

Ook hebben de Europese Raad en het Parlement eind 2013 een [nieuwe EU-verordening](#) betreffende scheepsrecycling aangenomen. De Verordening is van toepassing op alle schepen die een vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren en stelt algemene vereisten aan scheepseigenaren. Een schip mag bijvoorbeeld uitsluitend bij een scheepsrecyclinginrichting ontmanteld worden die op de Europese lijst van goedgekeurde inrichtingen staat vermeld. Daarnaast vereist de Verordening diverse inspecties en certificaten alsook het opstellen en bijhouden van een inventaris van gevaarlijke materialen. De verplichting om een inventaris van gevaarlijke materialen op te stellen geldt ook voor schepen die een niet-Europese vlag voeren en een Europese haven of ankerplaats aandoen.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2015

Sociale verzekeringen

Ontwikkelingen Stichting Scheepvaart

De Stichting Scheepvaart is opgericht door de sociale partners in de koopvaardij en zeevisserij en wordt bestuurd door vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties. De stichting coördineert en faciliteert producten en administratieve diensten op het gebied van zorg en sociale zekerheid voor de koopvaardij en zeevisserij. In 2014 vindt een onderzoek plaats bij de betrokken sociale partners en de aangesloten werkgevers naar de producten en dienstverlening van de stichting.

De belangrijkste bevindingen zijn:

- Er is behoefte aan een organisatie die functioneert als vraagbaak en die strategisch advies levert aan de maritieme sector.
- Oriëntatie op internationale ontwikkelingen op gebied van sociale zekerheid en zorg is noodzakelijk.

- De benodigde kennis en expertise moet geborgd zijn en kwetsbaarheid moet opgeheven worden.

Het bestuur van de stichting opteert voor:

- Een orgaan met een breder draagvlak (Koopvaardij, Zeevisserij en Zeegaande Waterbouw).
- Meer aandacht voor internationale regelgeving op het terrein van sociale zekerheid en zorg.
- Werkveld: gebied van werk, inkomen en zorg. Zowel nationaal als internationaal.
- Verdere uitwerking ideeën in 2015.

Samenwerking met Belastingdienst op gebied van burger servicenummers (BSN)

In verband met de inwerkingtreding van de zogenaamde Registratie Niet Ingezetenen (RNI) per december 2013 ondervonden werkgevers in de zeescheepvaart vanaf dat moment problemen met het verkrijgen van een burger servicenummer (BSN). Veelal betrof het BSN's voor (niet Nederlandse) Europese zeevarenden die werken op Nederlands gevestigde schepen waarvoor in Nederland sociale premies moeten worden afgedragen.

Vóór december 2013 werden de BSN's afgegeven door de Belastingdienst kantoor buitenland Heerlen. Door de gewijzigde wetgeving wordt afgifte van het BSN nummer uitgevoerd door Binnenlandse Zaken en niet meer door de Belastingdienst Heerlen. De BSN nummers worden in principe rechtstreeks naar de in het buitenland woonachtige zeevarende gestuurd en niet meer naar de werkgever. Deze veranderde werkwijze had als gevolg dat de werkgever niet op tijd beschikte over het BSN nummer. Immers de zeevarende is in de meeste gevallen inmiddels voor langere tijd aan boord van het schip en kan het nummer niet doorgeven. De werkgever kan zonder BSN nummer geen aangifte bij de belastingdienst doen met alle gevolgen van dien.

De KVNRR is geruime tijd in overleg geweest met het Ministerie van Financiën, Binnenlandse Zaken en de Belastingdienst te Heerlen. Door de servicegerichte opstelling van de Belastingdienst te Heerlen is uiteindelijk besloten dat de Belastingdienst kantoor buitenland Heerlen de BSN's rechtstreeks zal afgeven aan werkgevers. Deze oplossing heeft een groot administratief ongemak voor zeewerkgevers weggenomen.

Geactualiseerd tot en met 13 mei 2015.

Tonnageregeling

De fiscale faciliteiten voor de zeevaart zijn in 2014 door het ministerie van I&M geëvalueerd. In deze evaluatie wordt geconcludeerd dat de regeling afdrachtvermindering en de tonnagebelasting nog steeds belangrijke regelingen zijn, 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 vereiste 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). In 2014 kan gebruik worden gemaakt van de uitzonderingsgrond: in dit jaar is de keuze van de vlag vrij voor nieuw aan de vloot toe te voegen schepen voor alle in Nederland gevestigde reders.

Geactualiseerd tot en met 3 juni 2015

Windmolenparken

De Tweede Kamer heeft in 2015 ingestemd met het besluit van het Kabinet om windmolens onder te brengen in drie grote parken langs de Nederlandse kust en niet in negen verspreide locaties. De zeescheepvaart ondervindt door deze concentratie veel minder hinder. Om de windmolenparken en de zeescheepvaart werkelijk veilig naast elkaar te laten functioneren is nog wel internationaal overleg nodig over verdere veiligheidseisen.

Een probleem dat in het veiligheidscomité (Marine Safety Committee) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) nog wel opgelost moet worden is het bepalen van de minimum veilige afstand rondom windmolens zodat schepen kunnen voldoen aan hun wettelijke verplichting om te kunnen uitwijken.

De KVNR heeft middels de SAN (Scheepvaart Adviesgroep Noordzee) actief met Rijkswaterstaat en de NWEA (Nederlandse Wind Energie Associatie) samengewerkt aan het wettelijke afwegingskader met als inzet de belangen van de zeescheepvaart veilig te stellen.

De KVNR vindt het daarom een stap in de goede richting dat het kabinet heeft besloten in totaal vijf parken van elk 700 MW op drie locaties in te richten. Het oude plan waarin negen windparken op evenzoveel locaties zouden verrijzen is hiermee vervallen.

Er komen nu twee geclusterde parken voor de Zeeuwse kust en drie voor de Hollandse kust, twee in het zuiden en één in het noorden. Deze drie parken komen dicht bij de kust te liggen om de aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk zo kort mogelijk te houden.

Zo bevinden de windmolenparken zich op de grens van de economische zone tussen België en Nederland of net buiten de territoriale wateren en komen niet in de buurt van de vaarroutes. De eerder verstrekte vergunning voor de negen parken is ingetrokken en er wordt niet gebouwd rond de zogeheten 'precautionary area' bij de Maasvlakte.

Geactualiseerd tot en met 31 maart 2015

Wrakopruimingsverdrag Nairobi

Op 14 april 2015 is het Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken van kracht geworden. Kort gezegd verbetert dit verdrag de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd en voorts om op te treden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Het verdrag voorziet onder meer in een verplichte verzekering (en certificering) en een directe actie jegens de verzekeraar. De limieten van de aansprakelijkheid van de reder worden door het verdrag niet aangepast.

Nederland heeft het verdrag vooralsnog niet geratificeerd, maar is voornemens dit verdrag zo spoedig mogelijk te ratificeren en heeft een conceptwetsvoorstel opgesteld ter implementatie van het verdrag.

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

Door de inwerkingtreding van het verdrag dienen alle schepen (onafhankelijk van de vlag) groter dan 300GT die havens of offshore locaties aandoen in verdragslanden te beschikken over een verplichte verzekering ter dekking van de kosten van de wrakopruiming (tot aan de limieten van het Londens Limitatieverdrag) en een certificaat ten bewijze van die

verzekering. Op het moment van inwerking treden waren de volgende landen partij: Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken, Bulgarije, Malta, Nigeria, Congo, Liberië, Marokko, Iran, India, Maleisië, Marshalleilanden, Cookeilanden, Palau, Tuvalu, Antigua en Barbuda.

Aansprakelijkheidslimieten voor wrakopruiming

Er zijn in de Tweede Kamer vragen gesteld over de limitering van de aansprakelijkheid van de reder in verband met het feit dat de Nederlands Staat niet alle opruimingskosten van de Baltic Ace kon verhalen. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aan de Tweede Kamer aangegeven dat ze zal bezien welke mogelijkheden er zijn om dit in de toekomst te voorkomen. Desgevraagd heeft de KVNRR aan het ministerie aangegeven dat zij van mening is dat de limieten niet hoeven te worden verhoogd, zeker gelet op de komende verhoging van de limieten in 2015. Nederland dient in ieder geval voor wat betreft de aansprakelijkheidslimieten niet uit de pas te lopen ten opzichte van de ons omringende landen.

Geactualiseerd tot en met 7 mei 2015