

Actieplan zeevaart

Inleiding

De maritieme cluster en in het bijzonder de zeevaartsector vragen al langer aandacht voor de concurrentiepositie van Nederlandse reders en het belang van een gelijk speelveld. Doel daarvan is het bevorderen van het varen onder Nederlandse vlag en het vanuit Nederland beheren van de schepen. Daarmee wordt de bijdrage van de Nederlandse zeevaart aan de Nederlandse maritieme cluster en aan de Nederlandse economie versterkt en wordt de ambitie om een vooraanstaande en vooruitstrevende maritieme natie te zijn zo goed mogelijk vervuld.

Na het uitkomen van de beleidsbrief Zeevaart in juni 2008 is de economie in een neerwaartse spiraal terechtgekomen en is ook de zeevaartsector hard geraakt, hetgeen de noodzaak van een gelijk speelveld en een zo krachtig mogelijke concurrentiepositie alleen maar vergroot. Gelukkig lijkt thans weer van enige economische opleving sprake.

Tijdens het Algemeen Overleg in de Tweede Kamer van de commissie Financiën met de staatssecretarissen van Financiën en van Verkeer en Waterstaat op 13 januari jl. heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de overheid, binnen de bestaande budgettaire kaders, zou bezien op welke manier zij eraan kan bijdragen dat, breed bekeken, de Nederlandse vlag en Nederland als vestigingsplaats aantrekkelijk blijft.

Onderliggend actieplan geeft invulling aan die toezegging aan de Tweede Kamer en is tot stand gekomen in goed overleg met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Gezamenlijk is een aantal beleidsonderwerpen geïdentificeerd, te weten vlaggenstaatverantwoordelijkheden, onderwijs, duurzaamheid en innovatie, waar het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu een positieve invloed heeft op het level playing field.

Voorliggend actieplan bevat maatregelen, van zowel de overheid als de KVNR, die eraan bijdragen dat Nederland en de Nederlandse vlag aantrekkelijk blijven voor zeevaartondernemingen.

I. Monitoring zeevaartsector in Nederland

Voor de evaluatie en eventuele bijsturing van beleid in de toekomst is het van belang om de prestaties van de zeevaartsector te monitoren en te publiceren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verzamelt daarom ondermeer gegevens over de vloot van Nederlandse rederijen en de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van deze sector. Gegevens over de toegevoegde waarde van de zeevaartsector en de maritieme cluster worden jaarlijks opgenomen in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De gegevens van de vloot onder Nederlandse vlag worden door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) gepubliceerd in het vlootboek. De overige gegevens worden gebruikt bij de evaluatie van beleid en op specifieke momenten aan de Tweede Kamer gezonden.

Op verzoek van de Tweede Kamer zijn de gegevens van de vloot onder Nederlandse vlag ook in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgenomen.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verbetert de publicatie van economische gegevens in de Begroting. Naast toegevoegde waarde van de zeevaartsector en maritieme cluster (reeds meerdere jaren opgenomen in de Begroting) zijn vanaf de Begroting 2011 het aantal en de tonnage van schepen van de vloot in Nederlands eigendom of beheer onder Nederlandse en buitenlandse vlag opgenomen. Voorts zal de ontwikkeling van het aantal Nederlandse zeevarenden worden opgenomen. Deze ontwikkeling zal afwisselend gebaseerd zijn op een tweejaarlijkse arbeidsmarktmonitor voor de gehele maritieme cluster en (het andere jaar) op gegevens van de KVNR gebaseerd op een representatieve steekproef onder aangesloten reders.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal de gegevens over schepen onder Nederlandse vlag verder verbeteren en het vlootboek publiceren op de website.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de KVNR voeren regelmatig overleg over de Nederlandse vlootontwikkeling in relatie tot die van andere Europese en niet-Europese landen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal met de KVNR afspraken maken over een gerichte benchmark in geval er concrete aanwijzingen zijn dat het Europese level playing field van de zeevaartsector wordt aangetast door landen met concurrerende vloten.

II. Vlaggenstaatverantwoordelijkheden

De wijze van invulling door vlaggenstaten van hun verantwoordelijkheden kan zorgen voor een verschil in level playing field tussen vlaggenstaatregisters en daarmee van invloed zijn op de concurrentiepositie van zeevaartondernemingen en de aantrekkelijkheid van hun vlag.

De Nederlandse vlag staat bekend als een kwalitatief hoogwaardige vlag. Dat komt tot uitdrukking in de positie op de witte lijst van het Paris Memorandum Of Understanding (PMOU) en uit de positieve audit van de IMO op het terrein van vlaggenstaat-, havenstaat- en kuststaatverantwoordelijkheden. Nederland is een gewaardeerd en pro-actief lid van diverse internationale maritieme organisaties en is verkozen tot lid van de council van de IMO en IALA en huisvest het secretariaat van het PMOU.

Verbetering wet- en regelgevingsproces

De maritieme sector kent ondanks de Nederlandse inspanningen voor meer doelregelgeving nog steeds een hoge (internationale) regeldichtheid. Vertrekpunt van het internationale regelgevingsproces zijn vaak de grote vrachtschepen (tankers, droge lading, containers), terwijl de Nederlandse vloot juist bestaat uit kleinere scheepstypes met hun specifieke kenmerken die vaak aparte bepalingen vereisen. Om het register aantrekkelijk te houden is het nodig om hier bij de ontwikkeling van regelgeving aandacht aan te besteden. Ook dient er aandacht te zijn voor het toegankelijk en kenbaar maken van de bestaande regels en de wijze van handhaving daarvan.

a. Voldoende inzet in internationale overlegorganen

Mede vanwege de hierboven vermelde specifieke karakteristieken van de Nederlandse vloot is een goede Nederlandse inbreng in de internationale regelgevende organisaties van groot belang. Bovendien vereist de ambitie om een vooraanstaande en vooruitstrevende maritieme natie te zijn een hoogwaardige vertegenwoordiging in internationale overlegstructuren.

Bij de ontwikkeling van regelgeving is de inbreng van de zeevaartsector onontbeerlijk. Daarom wordt veel aandacht besteed aan het betrekken van de sector bij de ontwikkeling van die regelgeving. Een directe en nauwe betrokkenheid van de sector bij de voorbereiding van IMO- en ILO-regelgeving is structureel ingebed. De IMO en ILO bieden mogelijkheden om de sector direct bij de Nederlandse vertegenwoordiging te betrekken. In de Europese Unie bestaat een vergelijkbare structuur echter niet en is de sector meer afhankelijk van een goede afstemming in het voortraject. De inbreng van de sector bij de ontwikkeling van Europese regelgeving is gedefinieerd als aandachtspunt en zal verder worden verbeterd.

Ten gevolge van bezuinigingen op het ambtelijk apparaat is de inzet in de IMO noodgedwongen geringer dan voorheen. Deze druk zal naar verwachting ook in de komende jaren blijven bestaan. Het is daarom extra belangrijk dat er in samenwerking met de sector een goede prioritering plaatsvindt van het Nederlands belang en dat meer gebruik wordt gemaakt van de deskundige ondersteuning van de sector bij de inzet in internationaal overleg. De sector ziet zich door deze ontwikkelingen geplaatst voor extra taken die het ministerie van Infrastructuur en Milieu van oudsher vervulde en pleit voor duidelijke afspraken over de taakverdeling tussen het ministerie en de sector, waarbij gezamenlijk dient te worden uitgewerkt hoe de KVNR, als vertegenwoordiger van de sector, deze activiteiten kan uitvoeren onder verantwoordelijkheid van de overheid.

Actie:

- Verbetering inbreng sector bij Europese regelgeving te bereiken door:
 - verbeteren contact tussen sector en dossierhouders bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu;
 - versterking van de directe belangenbehartiging van de sector bij de Europese Commissie, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en EMSA.
- Verbetering samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de sector ten behoeve van internationaal overleg bij de IMO door:
 - afstemming van prioriteiten aan de hand van het IMO Strategic Plan (looptijd 6 jaar) en High-Level Action Plan (looptijd 2 jaar) van IMO;
 - aan de hand van prioritering afspraken maken over samenwerkingsvormen tussen het ministerie en de KVNR ten behoeve van internationaal overleg, met een duidelijke taak- en verantwoordelijkheidstoedeling en waarbij gezamenlijk dient te worden uitgewerkt hoe de KVNR deze activiteiten kan uitvoeren;
 - aan de hand van prioritering het tactisch proces inrichten ten aanzien van de inzet van andere departementen en landen.

- De KVNR zal Nederlandse belangen blijven uitdragen bij andere vlaggenstaten en internationale redersorganisaties als ECSA en ICS.

b. Snelle implementatie van internationale regelgeving

Vanwege de mondiale markt waarin rederijen opereren en ter voorkoming van problemen in internationale havens is het van belang dat mondiale regelgeving zo snel als mogelijk geïmplementeerd wordt in nationale wet- en regelgeving. Consequentie van late implementatie kan zijn dat Nederlandse reders voor bepaalde certificaten een beroep moeten doen op buitenlandse registers. Teneinde een snelle en kwalitatief hoogwaardige implementatie van de internationale regelgeving mogelijk te maken, maakt het ministerie van Infrastructuur en Milieu in toenemende mate gebruik van de deskundigheid van de sector. Zo draagt het 'Tri-partite overleg' waar alle stakeholders (IVW, Klassebureaus, ministerie van Infrastructuur en Milieu, KVNR, Vereniging van Waterbouwers) aan deelnemen bij aan een kwalitatieve en snelle implementatie van wetgeving.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de inspanningen vergroten zodat internationale regelgeving sneller geïmplementeerd en/of geratificeerd kan worden.
- Het 'Tri-partite overleg' zal structureel worden voortgezet.
- De KVNR zal informatie leveren ten behoeve van implementatie van wetgeving.
- De KVNR zal haar leden aansporen om tijdig te voldoen aan nieuwe nationale en internationale regelgeving.

c. Aandacht voor informatievoorziening over nieuwe wet- en regelgeving

De overheid voorziet in de informatievoorziening van wet- en regelgeving door zowel generieke publicatiewijzen als ook specifieke sectorgerichte publicatiewijzen. Een voorbeeld van dit laatste is de IVW -websiteapplicatie 'Easyrules', een database met nationale en internationale wet- en regelgeving voor de zee- en binnenvaart, met een daaraan gekoppelde "attenderingsservice" voor de signalering van nieuwe wet- en regelgeving. Meer incidenteel vindt informatieverstrekking over (nieuwe) wet- en regelgeving, voorafgaand/naast de formele bekendmakingswijzen, plaats door schriftelijke dan wel mondelinge informatie aan de sector (al dan niet tijdens reguliere overleggen), door voorlichtingsbijeenkomsten, door artikelen en bekendmakingen in Journaal Zeevaart en in andere (vak-)bladen. Zo heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met de KVNR, in juni 2010 een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de sector over het Ballastwaterverdrag en de nieuwe normen van Marpol Annex IV.

ACTIE:

- De Inspectie van Verkeer en Waterstaat zal in overleg met de stakeholders de informatievoorziening over nieuwe regelgeving op de website verbeteren.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de KVNR zullen afspraken maken over samenwerkingsvormen ten behoeve van informatievoorziening over nieuwe wet- en regelgeving, met een duidelijke taak- en verantwoordelijkheidstoedeling.

Stroomlijnen handhaving en hogere kwaliteit bij toezicht

Vanwege de mondiale concurrentie heeft de Nederlandse zeevaart belang bij een adequaat, efficiënt en klantgericht toezicht. Een efficiënt en klantgericht vormgegeven toezicht levert een positieve bijdrage aan de aantrekkelijkheid van het Nederlandse

zeevaartregister. Om dit te bereiken zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat langs drie sporen werken:

- samenwerking tussen de verschillende toezichthoudende partijen, waarbij informatie uitgewisseld wordt en afspraken gemaakt worden over de uit te voeren inspecties. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de inspectieresultaten van schepen door marktpartijen zoals klassenbureaus en verladers;
- risico gebaseerd toezicht, waarbij het toezicht gericht wordt op de grootste risicogebieden en op minder goed presterende bedrijven. Risico's worden objectief bepaald aan de hand van betrouwbare informatie;
- het sluiten van convenanten met rederijen die aantoonbaar hun verantwoordelijkheden nemen als het gaat om het naleven van regels.

Daarnaast wil de Inspectie Verkeer en Waterstaat zich inzetten voor een hogere kwaliteit van dienstverlening bij het toezicht en bezien op welke wijze accountmanagement daar een bijdrage aan kan leveren.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdt toezicht op de klassenbureaus die namens de minister van Infrastructuur en Milieu publieke taken uitvoeren op de schepen onder Nederlandse vlag en waarborgt ook op deze manier de Nederlandse kwaliteitsvlag.

Actie:

- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal de sector betrekken bij de ontwikkeling van het risicogebaseerd toezicht door te overleggen met de sector (dit overleg is gepland op 30 november 2010) over:
 - de risicogebieden en risiconiveaus van schepen en reders;
 - de wijze waarop de risicogebieden en risiconiveaus worden bepaald. Uit oogpunt van het reduceren van de toezichtlast voor de reders wordt hierbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt van elders beschikbare informatie.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal met rederijen die aantoonbaar hun verantwoordelijkheden nemen als het gaat om het naleven van de regels, een convenant afsluiten. In dat convenant worden wederzijdse afspraken vastgelegd. Deze afspraken betreffen onder andere de verantwoordelijkheid die de rederij zelf neemt voor het borgen van de naleving van de regels, waaronder het door de reder zelf melden van (bijna) ongevallen. Basis voor het convenant is wederzijds vertrouwen. Uiteraard dienen partijen dit vertrouwen te verdienen en te behouden. Er is inmiddels een convenant afgesloten met een Nederlandse rederij.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal een voorstel maken voor het invullen van het accountmanagement en dit bespreken met de sector.

Handhaven belangenbehartiging in buitenland

Een positief punt van de Nederlandse vlag is de ondersteuning van reders in het buitenland. De overheid verricht inspanningen voor Nederlandse rederijen die problemen ondervinden in het buitenland, met name ten behoeve van schepen geregistreerd in Nederland. Specifiek met betrekking tot preventie en bestrijding van piraterij in de Hoorn van Afrika neemt Nederland, via operationele ondersteuning van de Koninklijke Marine, deel aan de Europese defensie-operatie "Atalanta".

De KVNR vindt het essentieel dat de overheid de belangen van Nederlandse rederijen in het buitenland blijft ondersteunen.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal met andere betrokken departementen als Defensie, Buitenlandse Zaken en Justitie zoveel mogelijk inspanningen blijven verrichten voor de beveiliging van Nederlandse schepen en hun bemanning tegen piraterij via nationale en internationale inzet. Het Platform

Piraterij dat door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt voorgezeten, zal blijven fungeren als overlegorgaan tussen alle betrokken partijen.

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal inspanningen blijven verrichten ten behoeve van de sector bij problemen in buitenlandse havens via:
 - de diplomatieke kanalen en
 - internationale fora.

Promoten van het Nederlandse register in het buitenland

Voor de ontwikkeling van het maritieme cluster en de bijdrage aan de Nederlandse economie is het gunstig als buitenlandse zeevaartondernemingen zich in Nederland vestigen of hun schepen onder Nederlandse vlag brengen.

Ook de KVNR hecht vanwege een duurzame ontwikkeling en versterking van de maritieme cluster belang aan de promotie van het Nederlandse register en vestigingsklimaat en wenst actief bij te dragen aan gerichte inspanningen terzake door het daarvoor verantwoordelijke onderdeel van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Voor de inzet van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is het van belang dat het gaat om een substantiële bijdrage aan de Nederlandse economie en een wervingstraject dat is gebaseerd op die zaken die het voor een buitenlandse zeevaartonderneming aantrekkelijk maken om zich in Nederland te vestigen.

Ten behoeve van de promotie van het Nederlandse register en het vestigingsklimaat voor rederijen acht het ministerie van Infrastructuur en Milieu een adequate informatievoorziening aan potentieel geïnteresseerden van belang. Ten gevolge van diverse wetwijzigingen is het bestaande informatiemateriaal toe aan een actualisatie. De informatievoorziening vindt momenteel op ad hoc basis en op maat plaats, maar zou gebaat zijn bij een nieuwe informatiebrochure.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA, onderdeel van Agentschap NL, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie) en de transportattachés van de ambassades benaderen voor het opzetten en uitvoeren van wervingsacties gericht op specifieke marktsegmenten en landen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu levert in samenwerking met de KVNR hiervoor target lists en wervingsmateriaal.
- De KVNR zal met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een strategische notitie maken met daarin de marktsegmenten die via gerichte actie benaderd kunnen worden voor vestiging in Nederland. Hier zou onderscheid gemaakt kunnen worden tussen short sea en andere zeevervoermarkten. NFIA is bereid mee te lezen in dit traject en input te leveren waar mogelijk.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal een nieuwe Nederlandse vlagbrochure maken die verstrekt kan worden aan potentiële invlagers, tezamen met meer specifieke informatie toegesneden op de geïnteresseerden. Deze vlagbrochure zal ook beschikbaar worden gesteld op de website van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

III. Verbetering regelgeving en vermindering administratieve lasten in concrete dossiers

Ook middels regelgeving kan invloed worden uitgeoefend op het level playing field waarbinnen zeevaartondernemingen moeten opereren. Hieronder is een aantal

aanpassingen van regelgeving genoemd die momenteel voorliggen ter overweging en waarover met de sector nader wordt overlegd.

Medewerking aan meer doelregelgeving, onder andere via equivalente regels van SOLAS

De zeescheepvaart kent een relatief hoge regeldichtheid. Daarom is het van groot belang in internationaal verband te komen tot meer doelregelgeving ('goal based standards'). Doelregelgeving bevordert innovatie en biedt ruimte voor slimme oplossingen om bijvoorbeeld voorgeschreven veiligheidsniveaus te realiseren. Doelregelgeving biedt ook ruimte om langs elektronische weg te voldoen aan allerlei informatieverplichtingen die gelden voor reders en schepen. Een andere benadering die ruimte biedt aan innovatieve oplossingen betreft de mogelijkheid om equivalente regels te ontwikkelen.

In sommige gevallen is de regelgeving van SOLAS niet toepasbaar op specifiek vervoer of specifieke scheepstypen. Artikel 5 van SOLAS en artikel 5 van de Schepenwet bieden dan de mogelijkheid om equivalente regels te ontwikkelen, mits goed onderbouwd wordt dat de equivalente regels even effectief zijn op het gebied van de veiligheid als de regels van SOLAS en de Schepenwet. Op dit moment doet zich een wens voor betreffende equivalente regels op het gebied van het vervoer naar windmolenparken.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in de internationale organisaties actief blijven bijdragen aan het verder ontwikkelen en toepassen van doelregelgeving.
- De KVNVR zal haar leden aansporen om zelf verantwoordelijkheid te nemen en te dragen teneinde over te kunnen gaan op doelregelgeving.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal medewerking verlenen aan de ontwikkeling van aan SOLAS equivalente regels, waarmee innovatie wordt bevorderd.

Instelling begrip 'nationale vaart' in Zeevaartbemanningswet

Voor een zeevaartonderneming is een flexibele bemanningsinzet van belang. Dat is ook meegenomen in de totstandkoming van de Zeevaartbemanningswet. Nu zijn er nieuwe ontwikkelingen als vervoer naar de Tweede Maasvlakte en windmolenparken op zee waarop de huidige Zeevaartbemanningswet, gezien de zeer beperkte vaargebieden en in zijn algemeenheid korte duur van de reizen, niet is toegesneden.

Bij de herziening van de Zeevaartbemanningswet beziet het ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg met de KVNVR daarom of het nuttig is een nieuw vaargebied op te nemen, te weten: nationale vaart. Hierbij kan gedacht worden aan een scheepsreis die plaatsvindt tussen een haven in Nederland en locaties uit de kust. Dit vaargebied biedt de mogelijkheid om af te wijken van de eisen die het STCW stelt aan de internationale vaart.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal met de KVNVR overleggen of het nuttig is om een 'nationale vaart'-gebied in de Zeevaartbemanningswet op te nemen.

Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen

Goede wetgeving voor de registratie van zeeschepen kan gunstig uitwerken op het aantal schepen dat de Nederlandse vlag voert en dat vanuit Nederland beheerd wordt.

De overheid is bezig met het aanpassen van de registratiewetgeving door het opstellen van een nieuwe Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen. Hierbij is het idee om de privaatrechtelijke registratie los te koppelen van het publiekrechtelijke traject. Dat wil zeggen dat in dat geval het vastleggen van zakelijke rechten zoals een scheepshypotheek in het kadaster losgekoppeld wordt van de verlening van het recht om de Nederlandse vlag te voeren. Hierdoor wordt het verhuren van een schip via een zogenaamde "bare boat out structuur" wettelijk mogelijk. Een aanpassing van de registratiewetgeving biedt tevens de gelegenheid om de administratieve lasten verder te verminderen. Het bedrijfsleven, waaronder de KVNR, is bij dit traject betrokken.

ACTIE:

- Ten behoeve van de voorziene aanpassing van de registratiewetgeving de loskoppeling van de publiek- en privaatrechtelijke registratie van zeeschepen bezien en overbodige administratieve lasten schrappen (project Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen).

Implementatie Maritieme Verdragen

Voor een internationaal goed werkend kwaliteitsregister is het van belang dat internationale verdragen tijdig worden geïmplementeerd.

Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van vijf verdragen. Vier daarvan hebben betrekking op aansprakelijkheidskwesties, te weten het Bunkerverdrag, het Limitatieverdrag, het Verdrag van Athene en het Wrakopruimingsverdrag. De implementatie van de eerste twee Verdragen is op 28 september 2010 door de Eerste Kamer goedgekeurd. Het ligt in de bedoeling deze met ingang van 1 januari 2011 van kracht te laten worden. Aan de implementatie van het Verdrag van Athene en het Wrakopruimingsverdrag wordt gewerkt.

Bijzondere aandacht vraagt de implementatie en het certificeringsproces van het Maritieme Arbeidsverdrag (MAV) van de Internationale Arbeidsorganisatie. Het MAV heeft als doel de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden voor (de meer dan 1.2 miljoen) zeevarenden wereldwijd te verbeteren en oneigenlijke concurrentie op dit terrein tegen te gaan. Het MAV is daarmee goed voor een wereldwijd level playing field.

Te late implementatie van het MAV heeft grote consequenties voor Nederlandse reders. De overheid werkt daarom hard aan de implementatie van het MAV. Het wetgevingspakket ter implementatie van het verdrag is inmiddels ingediend bij de Tweede Kamer. Naar verwachting zal het verdrag internationaal niet eerder dan juni 2012 in werking kunnen treden. De implementatie van het verdrag brengt een heel pakket aan wijzigingen van wetgeving en onderliggende regelgeving met zich mee. Dit ligt op het terrein van meerdere departementen. Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is trekker aangezien het een verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie betreft. Sociale partners zijn intensief betrokken en geconsulteerd in het wetgevingsproces. Bij de implementatie van het verdrag is ook de mogelijkheid aangegrepen om de administratieve lasten verder te reduceren. In het MAV is ook geregeld dat commercieel gebruikte schepen die internationale reizen maken voorzien moeten zijn van een certificaat maritieme arbeid.

Daarnaast wordt op het terrein van de regelgeving rondom zeevarenden in IMO-verband gewerkt aan de herziening van het STCW-verdrag (Standards for Training Certification and Watchkeeping), de zogenaamde 'Manila Amendments'.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu spant zich, waar relevant met andere betrokken departementen, in om internationale verdragen tijdig te implementeren,

zodat het Nederlands register ook vanuit dit aspect bekeken een kwaliteitsregister blijft.

- De overheid zorgt voor afronding van de implementatie van het Maritieme Arbeidsverdrag in relatie tot lagere regelgeving, voordat het herziene STCW-verdrag geïmplementeerd moet worden.
- De overheid zet in voorbereiding op de inwerkingtreding van het MAV een projectgroep in, die zich onder andere richt op de tijdige inwerkingtreding van het bijbehorende certificeringstraject. De projectgroep betreft de sector bij de uitvoering van het project.
- De overheid zal na overleg met de sector belangrijke onderdelen van de lagere regelgeving in het kader van het MAV nader uitwerken.
- De KVNR zal haar leden informeren over de veranderingen in de regelgeving.
- De KVNR zal haar leden aansporen dat zij hun certificaten tijdig aanvragen.

IV. Onderwijs

Het nautisch onderwijs is van belang voor het leveren van kwalitatief goede zeevarenden om de Nederlandse vloot te bemannen en te zorgen voor instroom van competent Nederlands personeel in de maritieme cluster. Sociale partners en scholen hebben gezamenlijk initiatieven genomen om de instroom in het nautisch onderwijs te vergroten. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt bij aan de financiering van kennismakingsstages voor middelbare scholieren aan boord van zeeschepen. Ook verricht dit ministerie onderzoek naar de motieven en bevindingen van studenten binnen het zeevaartonderwijs om vroegtijdige uitval te voorkomen en de instroom te verhogen. Verder steunt de overheid de komende jaren de stichting Nederland Maritiem Land, die enkele wervingscampagnes heeft georganiseerd.

Samenwerking is een zaak van de diverse onderwijsinstellingen. De overheid kan dit echter wel stimuleren. Deze samenwerking zou moeten leiden tot meer keuzemogelijkheden voor studenten, een grotere wervingskracht van de scholen en efficiëntere bedrijfsvoering. Kwaliteitsborging van het nautisch onderwijs is van groot belang voor de bemanning van de Nederlandse vloot met gekwalificeerde Nederlandse zeevarenden. Onderdeel daarvan is ook het toezicht op de trainingsinstituten.

Ter verdere verbetering van de kwaliteit van het onderwijs werkt het ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Inspectie van het Onderwijs aan de uitvoering van de aanbevelingen uit de audit die het Europese Maritieme Veiligheids Agentschap (EMSA) eind 2008 heeft uitgevoerd op het Nederlandse zeevaartonderwijs.

Het maritieme onderwijs zal verder centraal staan in een ronde tafel conferentie over maritiem onderwijs die het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met betrokken partijen in 2011 op hoog ambtelijk niveau zal organiseren. Ter voorbereiding van de conferentie vindt reeds overleg met het nautisch onderwijs en sectorpartijen plaats.

In het kader van kwaliteitsdenken bestaat bij de sector de behoefte zeevarenden gedurende hun loopbaan voortdurend te blijven trainen, zowel op het terrein van verplichte STCW-cursussen als op het terrein van niet-verplichte cursussen. Partijen willen hierbij ook graag gebruik maken van zaken zoals computer based training en distance learning.

ACTIE:

- De ministeries van Infrastructuur en Milieu en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Inspectie van het Onderwijs werken aan de uitvoering van de aanbevelingen uit de EMSA audit, teneinde aan de STCW-eisen te voldoen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal in samenwerking met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een ronde tafel conferentie Onderwijs organiseren in 2011.
- De KVNR en de sectorpartijen zullen inbreng leveren voor de ronde tafel conferentie door een aantal onderwerpen te benoemen die besproken kunnen worden.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal computer based training en distance learning faciliteren door verplichte STCW-cursussen, die hiervan gebruik maken, te beoordelen en erkennen.
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal op verzoek maritieme veiligheidskursussen die in de toekomst naar verwachting verplicht gaan worden, beoordelen en voorzien van een keurmerk door middel van een 'letter of recognition'.

V. Duurzaamheid

Goede milieuprestaties van de zeevaartsector hebben een positieve invloed op het imago van de zeevaart en op de concurrentiepositie. De KVNR heeft daarom ook eigen ambitieuze milieudoelstellingen geformuleerd en deze samen met "best practices" uit de sector in januari 2010 in een brochure uitgebracht. Op dit moment speelt een groot aantal zaken, zoals de discussie in IMO over reductie van de CO₂ uitstoot van zeeschepen, het vinden van oplossingen voor ballastwatermaatregelen die voor specifieke schepen niet of moeilijk uitvoerbaar lijken te zijn, het waken voor een onbedoelde modal shift van zee naar de weg ten gevolge van maatregelen ter reductie van de zwaveluitstoot.

Reductie CO₂ uitstoot

Afspraken over maatregelen ten behoeve van de reductie van CO₂-uitstoot door de zeevaart dienen primair in IMO-verband gemaakt te worden gezien de mondiale concurrentie van de vloot. De zeevaartsector zou opgenomen moeten worden in een mondiaal Post-2012 Klimaatregime. Belangrijke voorwaarden hierbij zijn het behoud van het 'level playing field', uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

Thans liggen er bij IMO twee concept marktgerichte maatregelen voor, te weten een zogenaamd International Green House Gases Fund – fonds 'gevoed' door een heffing op brandstof – en een Maritiem Emissie Handelssysteem (METS). Hoewel beide systemen nog in een ontwerpfasen zitten en alle voor- en/of nadelen en impact nog niet helder zijn, lijkt een METS het meest kansrijk. Ook de Europese Commissie is hier voorstander van. Voor de KVNR is het van belang dat er gekozen wordt voor een instrument om de CO₂-uitstoot te reduceren dat eenvoudig uitvoerbaar en transparant is, met lage uitvoeringskosten en een hoge effectiviteit¹ en waarbij rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van de Nederlandse vloot (veel kapitein-eigenaren, veel short sea schepen, zware lading schepen). Ten behoeve van de vergadering van het milieu-comité van de IMO (MEPC)

¹ De KVNR is vanwege deze argumenten voorstander van een CO₂-heffing op de brandstof.

eerste helft 2011 zal ook Nederland een definitief standpunt innemen. Hiertoe wordt al enige tijd regelmatig overleg gevoerd met het gehele relevante bedrijfsleven.

Daarnaast wordt internationaal een Energy Efficiency Design Index (EEDI) ontwikkeld. Vanwege de gebleken grote marge in uitkomsten van een dergelijke Index voor short sea schepen heeft Nederland tijdens de laatste IMO-vergadering een cut-off limiet weten te bereiken van 15.000 DWT, waardoor dit probleem voor die categorie schepen is opgelost. Op dit moment wordt door Nederland de EEDI formule verder onderzocht op haar toepasbaarheid voor schepen met een dieselelektrische voortstuwing. Dit voortstuwingssysteem wordt meer en meer toegepast. Bij het onderzoek zijn zowel de scheepsbouwsector, diverse reders als MARIN betrokken.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal voor de zomer van 2011 (MEPC 62), in lijn met het traject intern EU en intern IMO, toewerken naar een keuze voor één van de marktgerichte instrumenten. Zij zal dat doen na overleg met alle betrokken partijen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de sector betrekken bij haar verdere reactie op de EEDI-formule aan IMO voor onder andere toepasbaarheid op schepen met een dieselelektrische voortstuwing.

Indien mogelijk toegesneden oplossingen bij implementatie Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen

Nederland heeft in mei 2010 het Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen geratificeerd. Doelstelling van het verdrag is de introductie van schadelijke organismen en ziektekiemen via het ballastwater te voorkomen.

Bij de implementatie van het verdrag vraagt de sector aandacht voor drie onderwerpen:

- a. het voorkomen van een lappendeken aan wisselgebieden verspreid over Europese wateren die niet aansluiten bij vaarroutes en het geheel verbieden van het wisselen van ballastwater in grotere zeegebieden zoals de Oostzee;
- b. onzekerheid over de beschikbaarheid van ballastwaterbehandelingssystemen voor speciale typen schepen (zoals zware lading schepen en zeegaande bakken);
- c. de praktische problemen in de praktijk met het bemonsteren en analyseren van het ballastwater ter bepaling van de kwaliteit van het ballastwater ('sampling and analysis').

Ad a. Het verdrag laat de aanwijzing van ballastwaterwisselgebieden, onder voorwaarden, toe. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de "North Sea Ballast Water Exchange and Exemptions Group" opgericht die advies over wisselgebieden heeft gevraagd aan de European Space Agency (ESA). In het zogenaamde ESA Due Innovator II project is met behulp van satelliettechnologie op afstand een risicobeoordeling gemaakt van ballastwaterwisselgebieden in de Noordzee. Er is nu door de Noordzeelanden een concept voorstel overeengekomen dat aan betrokken belanghebbenden wordt voorgelegd.

Ad b. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft internationaal aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van ballastwaterbehandelingssystemen. In de Milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie is in oktober 2010 besproken of er voldoende ballastwaterbehandelingssystemen beschikbaar zijn voor alle mogelijke scheepstypes, en of aanvullend beleid noodzakelijk is. De Nederlandse submitie hierover vond weerklank. Geconcludeerd is dat voor speciale type schepen die door Nederlandse reders worden gebruikt, zoals zeegaande bakken en speciale typen zware ladingschepen er nog geen

systemen beschikbaar zijn op de markt. Landen worden uitgenodigd om voor dit type schepen praktische oplossingen voor te stellen voor het volgend overleg.

Ad c. Het verdrag biedt de mogelijkheid dat bij inspecties aan boord, monsters worden genomen door havenstaatcontrole -officieren. Vergeleken met andere internationale verdragen is dit een nieuwe benadering van inspecteren. Hiertoe dienen richtlijnen te worden opgesteld voor de havenstaatcontrole. EMSA heeft de coördinatie op zich genomen om een Europese strategie te ontwikkelen ten behoeve van het monstere van ballastwater. Deze strategie zal ook in het voorjaar van 2011 aan de IMO worden voorgesteld.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in overleg met de North Sea Ballast Water Exchange and Exemptions Group voorstellen gedaan voor de aanwijzing van ballastwaterwisselgebieden. Uitgangspunten bij de voorstellen zijn: veiligheid voor het milieu en gelegen aan doorgangsroutes voor het scheepvaartverkeer. In overleg met de KVNR zal in 2011 hierover een besluit worden genomen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal internationaal aandacht blijven vragen voor de beschikbaarheid van ballastwaterbehandelingssystemen voor speciale typen schepen en indien nodig voorstellen bij IMO doen.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal, in samenwerking met de KVNR actief bijdragen aan de te ontwikkelen Europese strategie ten behoeve van het monstere van ballastwater.

Waken voor onbedoelde omgekeerde modal shift bij normering ten aanzien van luchtverontreinigende stoffen

In 2008 zijn de lidstaten van de IMO tot overeenstemming gekomen over een pakket maatregelen waarmee de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de zeevaart fors wordt teruggedrongen. Deze overeenkomst levert een significante bijdrage voor Nederland aan het halen van de Europese luchtkwaliteitsnormen.

De sector vraagt, in relatie tot het afgesproken maximale zwavelgehalte in de brandstof in 2015, aandacht voor de positie van de short sea die direct concurreert met het spoor- en wegvervoer. De fors hogere brandstofprijzen van de vereiste laagzwavelige brandstof kunnen leiden tot een ongewenste modal shift van zee naar land. Studies van verschillende landen en van de Europese redersvereniging wijzen op een mogelijke forse 'modal back shift' en zelfs op per saldo nadelige milieu-effecten van de zwaveleis in 2015.

Deze zorg is in EU kader besproken. Ondermeer met Nederlandse steun is afgesproken dat de Commissie gaat toezien op een vlotte tenuitvoerlegging van de nieuwe IMO afspraken en dat: "*Hierbij ook moet worden nagegaanin hoeverre de adequate brandstoffen beschikbaar zijn en welke de effecten zijn op de korte vaart. De voorstellen van de Commissie moeten ervoor zorgen dat een 'terugschakeling' van de korte vaart naar het wegvervoer wordt vermeden.*" Het ministerie van Infrastructuur en Milieu volgt de Europese Commissie ten aanzien van deze toezegging. In de EU Transportraad van december 2009 hebben Finland en Nederland de Commissie gevraagd snel met de resultaten van lopende onderzoeken te komen.

ACTIE:

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de Europese Commissie volgen op de toezegging dat zij wil vermijden dat er een 'terugschakeling' van de korte vaart naar het wegvervoer zal plaatsvinden.

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de KVNR zullen elkaar direct informeren over nieuwe ontwikkelingen op dit dossier, zoals het gereed komen van studies naar de gevolgen van de zwaveleis.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zal de door de Europese Commissie uitgewerkte voorstellen volgen. Zij zal dit doen in consultatie met betrokken partijen, zoals de KVNR. Inzet daarbij is het vermijden van een terugschakeling van de short sea naar het wegvervoer.

VI. Innovatie

Juist in tijden van crisis is het van belang dat het bedrijfsleven investeert in innovaties zodat de Nederlandse reders zich op het terrein van duurzaamheid en veiligheid kunnen onderscheiden van andere landen.

De KVNR signaleert dat innovatie de laatste jaren goed op de agenda staat bij rederijen, vooral dankzij de Subsidieregeling Maritieme Innovatie (SMI). Voor de jaren na 2010 wijst de KVNR op de noodzaak tot verder innoveren op terreinen als milieu, veiligheid, en arbeid en de grote wenselijkheid van een continuering van de financiële ondersteuning door de overheid. Op welke wijze dit zou moeten geschieden is thans onderwerp van studie door de maritieme sector. De KVNR vraagt daarbij aandacht voor het MKB-karakter van de sector met de eigen specifieke innovatieproblematiek.

Dit jaar is er een laatste tender gehouden onder de SMI. Overheid en bedrijfsleven bezinnen zich daarom op de toekomst. Het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is primair verantwoordelijk voor het rijksbrede innovatiebeleid.

ACTIE:

- Overheid en bedrijfsleven zullen zich bezinnen op hun toekomstige rol bij maritieme innovatie. Daarvoor zullen de volgende stappen worden gezet:
 - opstellen van een Strategische Kennis - en Innovatie Agenda/ Maritieme Agenda door het bedrijfsleven;
 - overleg over vervolgopties voor de stimulering van innovaties in het maritieme transport.