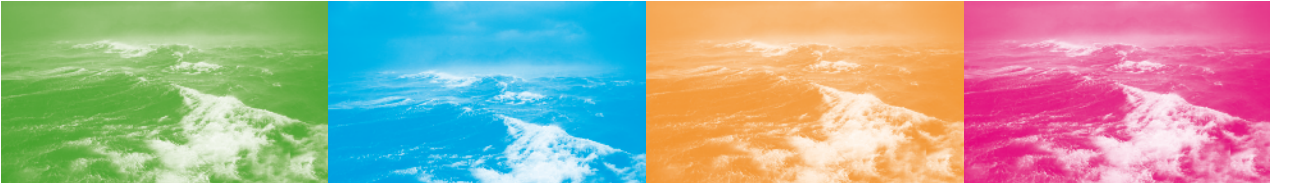




09

[ KONINKLIJKE BELGISCHE REDERSVERENIGING ]



JAARVERSLAG

J A A R -  
V E R S L A G



## M I S S I E

De KBRV behartigt proactief de gezamenlijke belangen van alle in België gevestigde reders en scheepsmanagers actief in het internationaal maritiem transport over zee.

Ze speelt een dynamische rol in de promotie van de sector als aantrekkelijke werkgever en levert aan haar leden operationele ondersteuning en duiding inzake fiscale, sociale, milieu en maritieme wetgeving. De KBRV werkt daarvoor nauw samen met alle betrokken nationale en internationale partijen.

## V I S I E

De KBRV wil als Belgisch maritiem kenniscentrum een voortrekkersrol spelen bij de verdere uitbouw en lange termijn groei van de sector internationaal maritiem transport over zee. Door haar rol als vooruitziende opiniemaker wil KBRV als dé gesprekspartner bij uitstek voor alle betrokken partijen fungeren.



# VOORWOORD VOORZITTER



Dames en heren,

Het is met veel genoegen dat ik u het 100<sup>e</sup> jaarverslag van de Koninklijke Belgische Redersvereniging voorstel.

2009 was een feestelijk jaar voor de vereniging. Niet alleen vierden we onze 100e verjaardag, we hadden ook de eer om zijne Majesteit Koning Albert II in Antwerpen te mogen verwelkomen. Tijdens het werkbezoek werd er gesproken over de recente vlucht die het Belgische Maritieme Register heeft genomen, de inspanningen van de Belgische reders



voor de bouw van een hoogtechnologische en innovatieve vloot en over onze inzet voor het kwaliteitslabel van de Belgische vlag.

De bijeenkomst kon plaatsvinden in ons nieuw gebouw langs de Schelde zodat onze hoge gast reeds een voorsmaakje kreeg van de nieuwe zetel van onze vereniging, het 'Redershuis', waar ons personeel sinds februari 2010 is gehuisvest.

We zijn trots op onze investering in dit pand, want het vormt een mooie bijdrage tot het Antwerpse erfgoed. Op de benedenverdieping hebben we daarenboven ruimte voorzien voor het museum Eugeen Van Mieghem (Antwerpse schilder, 1875-1930), dat onlangs zijn deuren opende voor het grote publiek.

Uiteraard hebben al deze gebeurtenissen onze aandacht niet afgeleid van onze belangrijkste opdracht: de belangen van de Belgische maritieme gemeenschap behartigen. In dit jaarverslag vindt u meer informatie over de actuele aandachtspunten, maar laat me toe van deze gelegenheid gebruik maken om enkele knelpunten te belichten:

- Over de toegenomen dreiging van piraterij, vandaag vooral in de Golf van Aden en in het westen van de Indische Oceaan, kunnen we enkel zeggen: genoeg is genoeg! Regeringen moeten in actie schieten om de duizenden zeelieden te beschermen en de vrije handel te verzekeren, en dat met de inzet van voldoende en gepaste middelen om met dit probleem voor eens en voor altijd af te rekenen.
- Wat betreft de bijdrage, die van de scheepvaart wordt verwacht om de uitstoot van  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$  en broeikasgassen te verminderen, is het van groot belang dat een wereldwijd akkoord wordt afgesloten, onder IMO-controle en vlag-neutraal, om concurrentievervalsing te vermijden.

En ten slotte nog dit: aangezien de crisis in het Verre Oosten reeds tot het verleden behoort en Noord-Amerika zich snel herstelt, roep ik alle verantwoordelijken in Europa, bedrijfsleiders, politici en vakbonden, op de krachten te bundelen om Europa's positie op de wereldmarkt te behouden.



Nicolas SAVERYS  
Voorzitter

**28.10.1909:** een aantal Belgische reders, leden van de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV) besluiten een eigen belangenvereniging op te richten : de Belgische Redersvereniging (BRV). Doel van de vereniging is de Belgische rederijen te groeperen om samen studies te ondernemen, hun belangen te verdedigen en propaganda te voeren.

**1912:** opening door de BRV van een aanmonsteringsbureau voor zeelieden. Hierdoor komt een einde aan de uitbuiting van zeelieden aan de wal door gewetenloze ronselaars.

**1920:** de Beroepsraad voor de Belgische koopvaardij werd gesticht. Het was een verzoeningsorganisme op paritaire basis samengesteld uit vertegenwoordigers van de rederijen en van het varend personeel. Veel later werd de Beroepsraad door de Paritaire Commissie voor de Koopvaardij vervangen.

## 1909 - 1920

## 1957 - 1978

**1957:** Stemming van de wet op het zeevaartonderwijs.

**1974:** BRV verhuist naar een eigen pand op de Lijnwaadmarkt 9 in Antwerpen.

**1978:** Op 13 maart 1978 dient BRV een eerste alarmplan in met als doel het steeds groter wordende kostennadeel dat de exploitatie van een schip onder Belgische vlag met zich brengt, een halt toe te roepen.

**1925:** BRV en ASV richten CIMA (Comité des Intérêts à Anvers) op. Binnen CIMA werd een Shipowners's Protection Fund opgericht, een fonds dat vergoedingen uitkeert aan reders die schade ondervinden ingevolge havenstakingen.

**1929:** BRV is medeoprichter van het Comité des Employeurs du port d'Anvers (CEPA).

**1936:** BRV richt de Compensatiekas voor Betaald Verlof der Zeelieden op.

1925 - 1936

J

A

1988 - 1999

**1988:** Er wordt een protocol afgesloten met de Belgische overheid waarbij deze laatste haar akkoord verleent om de Belgische koopvaardij schepen te laten uitvlaggen naar het Luxemburgse register.

**1997:** De Belgische overheid vaardigt een aantal maatregelen uit ter vermindering van de loonkost van de zeevarenden via de verlaging van de sociale zekerheidsbijdragen. Hiertegenover staat dat de reders een minimum aantal arbeidsplaatsen voor Poolzeevarenden moeten garanderen. Er worden nieuwe collectieve arbeidsovereenkomsten afgesloten met de zeeliedenafgevaardigden.

**1999:** De Belgische overheid beslist dat de reders de bedrijfsvoorheffing op de lonen van de zeevarenden op Belgische koopvaardij schepen niet moeten doorstorten aan het Ministerie van Financiën.

**1945:** De Dienst voor Maatschappelijke Zekerheid der Zeelieden ter Koopvaardij wordt gesticht in wiens schoot een aantal bestaande kassen geïntegreerd worden.

**1948:** de wet van 23 augustus richt het Fonds voor uitbaten en bouwen van zeeschepen op.

**1950:** oprichting Comité National de Propagande Maritime. BRV moest een oplossing vinden voor het nijpende gebrek aan officieren gezien de aanhoudende groei van de vloot sinds 1945.

1945 - 1950



2000 - 2004

**2000:** De vereniging verkoopt het pand op de Lijnwaadmarkt en verhuist naar het Ceba gebouw op de Brouwersvliet.

**2002:** De Koning machtigt de Belgische Redersvereniging om voortaan de titel "Koninklijk" te voeren.

**2004:** Massale invlagging dankzij de nieuwe fiscale behandeling van de zeescheepvaart in België.





Het nieuwe redershuis  
op de Ernest Van Dijk-  
kaai 8



Koning Albert II wordt ontvangen in het nieuwe redershuis voor een vergadering met de reders.



**2009:** KBRV restaureert het pand,  
ex "La Rade", op de Ernest Van Dijkstraai 8. Dit wordt  
het nieuwe "Redershuis" waar Koning Albert II werd  
ontvangen voor een werkbezoek.



2009

# 1. MILIEU

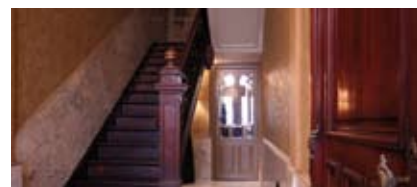
## 1. EMISSIES

### A. Broeikasgassen

Eind 2009 vond in Kopenhagen de 15<sup>de</sup> conferentie van de UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) plaats, de COP 15. Gedurende twee weken werd onderhandeld over de opvolger van het Kyoto-Protocol dat concrete doelstellingen voor de vermindering van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot bevat. De IMO (International Maritime Organization), het VN-orgaan voor de scheepvaart, stond in 2009 onder grote druk om resultaat te bereiken in de aanloop naar de COP 15. De UNFCCC heeft namelijk aan de IMO de verantwoordelijkheid gegeven om een voorstel uit te werken waarin beschreven staat hoe de CO<sub>2</sub>-uitstoot van scheepvaart gereguleerd zou kunnen worden.

KBRV IS ER ZICH VAN BEWUST DAT VOOR IMO DE TIJD DRINGT OM MAATREGELEN TE ONTWIKKELEN DIE VOOR DE INTERNATIONALE GEMEENSCHAP VOLSTAAN. INDIEN DE IMO NIET IN HAAR OPDRACHT SLAAGT BESTAAT DE KANS DAT DE INTERNATIONALE SCHEEPVAART WERELDWIJD AAN REGIONALE SYSTEMEN WORDT ONDERWORPEN.

Tot nu gingen de discussies binnen de IMO voornamelijk over de technische en operationele maatregelen voor de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De KBRV heeft in 2009 zeer actief deelgenomen aan de verdere ontwikkeling daarvan. Concreet is de IMO een systeem aan het ontwikkelen dat tot doel heeft de energieprestatie van nieuwe schepen te verbeteren, de Energy Efficiency Design Index (EEDI). Daarnaast lag de focus binnen IMO op markt gebaseerde beleidsinstrumenten zoals emissiehandel of een tax op de brandstoffen.



## Beleidsinstrumenten

De KBRV is van mening dat de IMO een robuust beleidsinstrument kan ontwikkelen indien de lidstaten overeenkomen dat dit dient te gebeuren op een vlagneutrale wijze. Met de redersverenigingen van Australië, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en Zweden heeft de KBRV in 2009 een discussiedocument opgesteld over een globaal emissiehandelssysteem voor scheepvaart waar de KBRV al geruime tijd voorstander van is. Het document toont aan hoe een globaal emissiehandelssysteem voor scheepvaart in de praktijk zou kunnen werken en het zal in 2010 de basis vormen voor een voorstel naar de IMO.

In het kort komt het systeem op het volgende neer:

- De IMO krijgt emissierechten van de UNFCCC. De hoeveelheid aan de IMO toe te kennen emissierechten zal bepaald moeten worden op basis van de gemiddelde totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de scheepvaart gedurende een aantal jaren verminderd met een bepaald percentage om zo de gewenste reductiedoelstelling te bereiken. Er wordt dus een limiet geplaatst op de uitstoot van scheepvaart.
- De IMO kent daarna emissierechten toe aan de reder op basis van o.a. het scheepstype en het vaarplan.
- Na een bepaalde periode controleert de IMO of de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de reder gedekt wordt door emissierechten.
- De reder heeft er alle belang bij zo energie-efficiënt mogelijk te werken zodat geen extra emissierechten meer aangekocht moeten worden. Proactieve reders worden beloond doordat zij hun overschot aan emissierechten kunnen verkopen.



CO<sub>2</sub>

EMISSIEHANDEL  
ZAL TOELATEN DAT ONZE SECTOR KAN GROEIEN  
OP DE MEEST DUURZAME MANIER.

Het is een ideale stimulans voor de maritieme sector om op termijn te investeren in energie-efficiënte maatregelen waar het uiteindelijk om draait. De KBRV is van mening dat het verbeteren van de energie-efficiëntie 'binnen alle industrietakken) in de toekomst ontegensprekelijk het verschil zal maken tussen de winnaars en de verliezers.

### Energy Efficiency Design Index (EEDI)

Het doel van de EEDI is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe schepen te verminderen door ondermeer het aanpassen van de vorm van de scheepsromp, de ontwerpsnelheid en het toepassen van energie-efficiënte technologieën. Op termijn zullen dan grenswaarden worden opgelegd waaraan nieuwbouwschepen zullen moeten voldoen. Aan de leden van de IMO werd in 2009 gevraagd om de tekortkomingen in de EEDI en alles wat daarbij hoort (grenswaarden, verificatie, ...) aan te kaarten op de volgende MEPCs (Maritime Environmental Protection Committee), dit zijn de vergaderingen van de IMO waar de milieuwetgeving voor de internationale scheepvaart ontwikkeld wordt.

Naar aanleiding daarvan is de KBRV ingegaan op een uitnodiging van de Belgische Maritieme Administratie om de EEDI te testen op schepen onder Belgische vlag teneinde te kijken hoe de energie-efficiëntie van de bestaande en/of nieuwbouwschepen zich verhouden tot de grenswaarden die worden voorgesteld door de IMO. KBRV is in het CO<sub>2</sub>-dossier een grote aanhanger van het devies 'meten is weten' en is van mening dat het testen van zulke indexen met reële data van reders van cruciaal belang is bij de verdere ontwikkeling.



## B. Marpol Annex VI

Bijlage VI van het Marpol verdrag dat in 2005 door de IMO is vastgelegd stelt normen voor zeeschepen vast voor emissies van  $\text{SO}_x$  en  $\text{NO}_x$  naar de lucht. De Noordzee, de Baltische Zee en het Kanaal zijn conform bijlage VI zogenaamde "emission control areas" (ECAs). Voor de ECAs werd bepaald dat vanaf 1 juli 2010 het gebruik van scheepsbrandstof met een zwavelgehalte van 1% zal worden gehanteerd (tegenover 1.5% nu) en dat vanaf 2015 het zwavelgehalte drastisch zal moeten verlagen tot 0,1 %.

### 0,1% 2010

In aanvulling op de IMO-regelgeving geldt binnen de EU de zwavelrichtlijn, 2005/33/EC. Deze richtlijn neemt de regelgeving met betrekking tot de ECAs uit Marpol Annex VI over maar gaat een stapje verder. Artikel 4b van deze EU-zwavelrichtlijn beschrijft namelijk dat schepen vanaf 01/01/2010 brandstof moeten gebruiken met een zwavelgehalte van niet meer dan 0.1% wanneer ze langer dan 2 uur aan de kade van EU-havens liggen. Deze aanscherping is er gekomen om de uitstoot van fijn stof (dat gecorreleerd is met het zwavelgehalte van brandstof) in de havens te verminderen op voorwaarde dat schepen de nodige maatregelen nemen om veilig over te schakelen.

Concreet betekent deze maatregel dat alle schepen die EU-havens aandoen moeten omschakelen naar brandstof met een veel lager zwavelgehalte (de zogenaamde distillaten). De Europese Commissie heeft eind 2009, op basis van de input van ondermeer de KBRV, aanbevolen om geen sancties te nemen op schepen die nog niet veilig kunnen omschakelen. Onze Belgische Maritieme Administratie heeft het advies van de EC opgevolgd en zal in 2010 gedurende de eerste 6 maand niet optreden.



IN 2009 WERDEN VERSCHILLENDE STUDIES UITGEVOERD (BV. DOOR DE FINSE EN ZWEEDSE ADMINISTRATIE) OVER DE IMPACT VOOR SHORT SEA SHIPPING VAN DE 0.1% ZWAVELIMIET IN ECA'S VANAF 2015.

### 0,1% 2015

In 2009 werden verschillende studies uitgevoerd (bv. door de Finse en Zweedse administratie) over de impact voor Short Sea Shipping van de 0.1% zwavellimiet in ECA's vanaf 2015. Naast deze studies heeft ECSA een onafhankelijke studie uitgevoerd waarin de bevindingen van de hierboven vermelde studies worden bevestigd, namelijk dat deze beslissing op een hele reeks handelsroutes zal leiden tot een verschuiving van zee- naar landtransport. Meer dan 40 handelsroutes werden onder de loep genomen en op de meeste daarvan is de situatie eerder onzeker. De zwavellimiet van 0,1% kan enkel gehaald worden met zogenaamde distillaten. Op basis van historische prijsverschillen kan het gebruik van deze distillaten leiden tot een kostenstijging per ton bunkerbrandstof van gemiddeld 70 tot 100%, in vergelijking met de brandstof die schepen momenteel gebruiken in ECA's. De maatregel zal ongetwijfeld impact hebben op verschillende Belgische reders die goederen vervoeren van West-Europa naar de Baltische Staten.

De KBRV heeft het akkoord rond zwavelbeperkingen in scheepsbrandstof onder Marpol Bijlage VI, dat werd afgesloten in oktober 2008, toegejuicht maar heeft sindsdien haar bezorgdheid geuit over de zwavelvereiste van 0,1% in ECA's vanaf 2015. De KBRV is er zich van bewust dat er gezondheids- en milieuproblemen gekoppeld zijn aan de emissies van SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> en fijn stof door scheepvaart en is er ook van overtuigd dat de scheepvaartsector in deze kwestie andere sectoren stapsgewijs zal moeten inhalen. We geloven in het concept van duurzame ontwikkeling, maar dit betekend dat het juist evenwicht gevonden moet worden tussen milieu en economie. De KBRV is van mening dat de beslissingen rond de zwavelvereiste van 0,1% genomen hadden moeten worden na een impactevaluatie. Alleen dan kan men de juiste beslissingen nemen die zowel het milieu als de industrie ten goede komen.

## 2. SCHEEPSRECYCLAGE

In mei 2009 keurde de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tijdens een diplomatieke conferentie in Hong Kong een nieuw internationaal verdrag rond scheepsrecyclage goed. Dit Hong Kong verdrag voor een veilige en milieuvriendelijke scheepsrecyclage moet problemen met gevaarlijke materialen die zich in oude schepen bevinden aanpakken evenals de slechte werkomstandigheden en milieupraktijken van in sommige van de meest gebruikte sloopwerven.

De tekst van het scheepsrecyclageverdrag werd de afgelopen jaren uitgewerkt met de hulp van de IMO-lidstaten, relevante ngo's, de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en de partijen van het Verdrag van Bazel.

Voor schepen die goed zijn voor de sloop moet een inventaris met gevaarlijke materialen worden opgesteld, gedocumenteerd in een 'Green Passport'-certificaat. In een bijlage van het verdrag staat een lijst met gevaarlijke materialen die niet geïnstalleerd of gebruikt mogen worden op scheepswerven, herstelwerven en de schepen van de partijen van het verdrag. Die inventaris met gevaarlijke materialen zal op verschillende tijdstippen – bij de ingebruikname, tijdens het gebruik en net voor de recyclage - gecontroleerd worden.

Recyclagewerven zullen geval per geval een 'Ship Recycling Plan' moeten verschaffen, waarin wordt aangegeven hoe elk schip zal worden gerecycleerd, afhankelijk van de bijzonderheden en inventaris. De partijen zullen doeltreffende maatregelen moeten treffen om te zorgen dat de scheepsrecyclagefaciliteiten in hun rechtsgebied zich schikken naar het verdrag.

Het verdrag wordt van kracht 24 maanden na de ondertekening, aanvaarding of goedkeuring door 15 staten die op basis van hun bruto tonnage goed zijn voor 40% van de wereldvloot.

Bij een schip kan 95% van het materiaal hergebruikt worden. Dit betekent dus dat de scheepvaartsector kan uitgroeien tot een van de grootste recyclagesectoren. De uitdaging voor de toekomst bestaat erin voor consistentie te zorgen in de interpretatie van Bazel, de IAO en Europese regels met het nieuwe verdrag van Hong kong.





IN AFWACHTING VAN DE INVOEGETREDING VAN HET VERDRAG MOEDIGT KBRV VOLOP OVERGANGSMAATREGELEN AAN VOOR REDERS, ZOALS ONTWIKKELD EN GECOÖRDINEERD DOOR ICS EN VERSCHENEN IN OKTOBER 2009.

### 3. BALLAST WATER

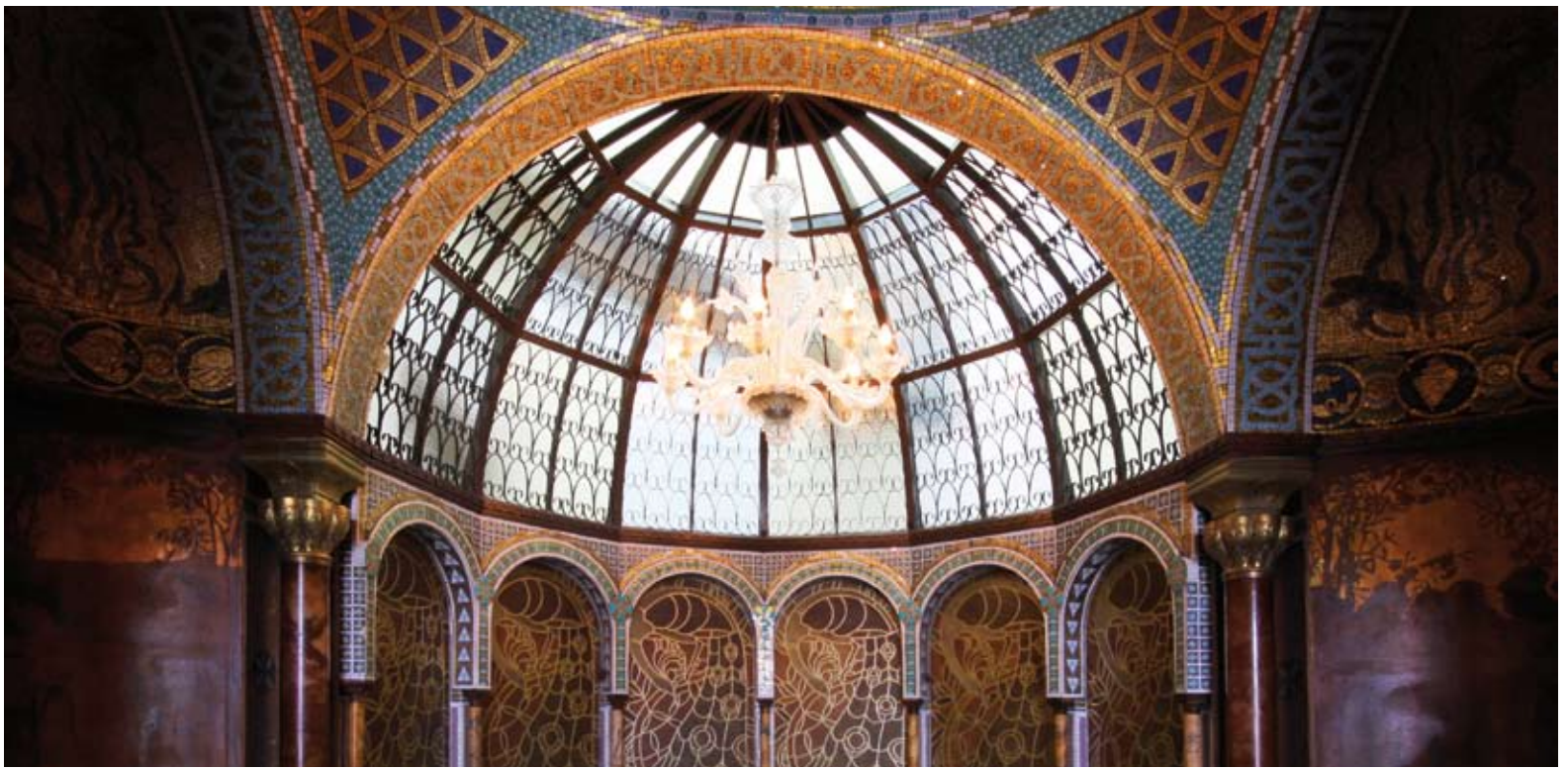
In 2009 ratificeerden slechts 18 landen het Verdrag 2004 Ballastwater (BWM-verdrag). Dit verdrag biedt een oplossing voor het probleem van vreemde soorten die via het ballastwater van schepen in andere oceanen terecht komen en zo de zeebiodiversiteit in gevaar brengen. Het zeemilieu mag niet worden onderschat, en het verdrag 2004 moet dan ook wereldwijd en op gepaste wijze geïmplementeerd worden.

Een verklaring voor het lage ratificeringscijfer en het niet in voege treden van het verdrag is te zoeken in de complexiteit van de implementatie van het BWM-verdrag.

De hulp die regeringen vragen bij de implementatie van het verdrag laat op zich wachten en amper 6 van de BWM-systemen kregen een definitieve goedkeuring van de IMO. Bovendien zijn de bestaande systemen niet geschikt voor alle scheepstypes en kunnen vele reders nog niet de juiste apparatuur kiezen. Bij bestaande schepen is het probleem zelfs nog erger.

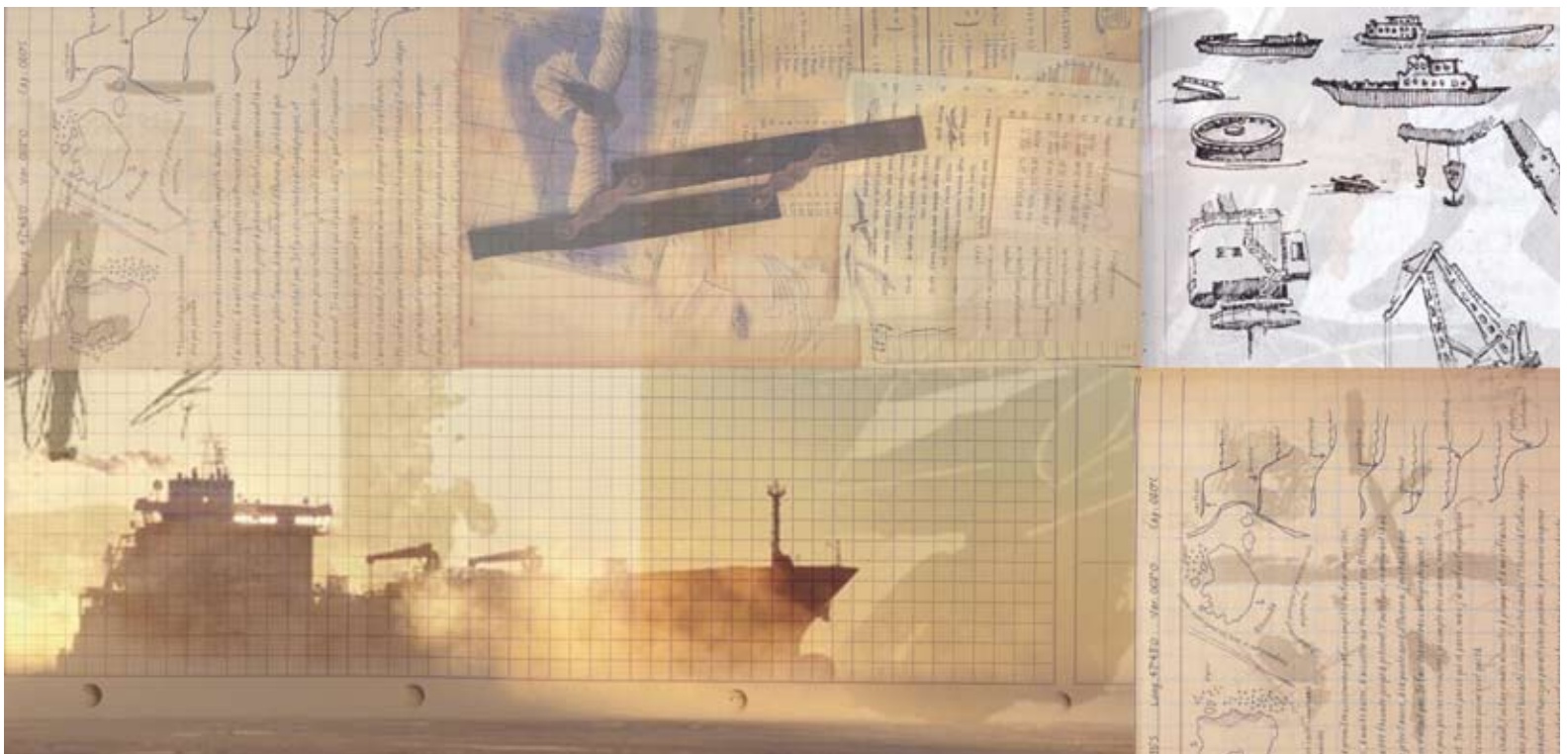
Op internationaal niveau krijgen ook Belgische reders af te rekenen met het probleem van diversiteit van nationale regimes (Australië, Argentinië, Brazilië, Canada, China, VS, ...), lozingsnormen die afwijken van de IMO-normen en erkende BMS-systemen die niet op elkaar afgestemd zijn. Een door een vlaggenstaat goedgekeurd systeem wordt niet automatisch door elke buitenlandse aanloophaven goedgekeurd.

**VOORALEER HET VERDRAG TE RATIFICEREN, MOET DE BELGISCHE REGERING NAGAAN HOE HET STAAT MET DE WEDERZIJDSE ERKENNING VAN GOEDGEKEURDE SYSTEMEN DOOR STATEN EN MET DE INSPANNINGEN OM DERDE STATEN ERVAN TE OVERTUIGEN HET VERDRAG TE RATIFICEREN.**



## 2010 – JAAR VAN DE ZEEMAN

MET DIT THEMA WIL DE IMO (INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE) DE INTERNATIONALE MARITIEME GEMEENSCHAP DE KANS GEVEN OM HULDE TE BRENGEN AAN ALLE ZEELIEDEN IN DE WERELD OMWILLE VAN HUN UNIEKE BIJDRAGE AAN DE SAMENLEVING EN ALS ERKENNING VOOR DE RISICO'S DIE ZE LOPEN IN DE UITVOERING VAN HUN TAKEN, IN EEN VAAK VIJANDIGE OMGEVING.



## 2. HUMAN ELEMENT

### 1. INTEGRATIE HULP- EN VOORZORGSKAS – POOL VAN DE ZEELIEDEN.

De Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (HVKZ), opgericht in 1845 is de oudste instelling van de Belgische sociale zekerheid die tot de bevoegdheid van de Minister van Sociale Zaken behoort. Het is een gespecialiseerde federale openbare instelling van sociale zekerheid voor de zeelieden van de Belgische Koopvaardij, beheerd door een beheerscomité waarin de reders (werkgevers) en de werknemersorganisaties, die de zeelieden vertegenwoordigen, zetelen.

De Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden is het RIZIV voor de zeelieden ter koopvaardij, ze int de sociale bijdragen en verdeelt de sociale bijdragen tussen de verschillende sectoren van de sociale zekerheid en verschaft informatie over de sociale wetgeving voor zeelieden.

Op 17 juni 2009 werd ze samengevoegd met de Pool van de Zeelieden ter koopvaardij, een instelling van openbaar nut die onder de bevoegdheid valt van de Minister van Werk. Een inschrijving in de Pool is immers essentieel om recht te hebben op de uitkeringen en de terugbetaling van de gezondheidszorgen door de HVKZ.

**SAMENVOEGING VAN DE HULP- EN VOORZORGSKAS VOOR ZEEVARENDEN EN VAN DE POOL DER ZEELIEDEN ZORGT VOOR EEN RATIONALISATIE VAN DE STRUCTUREN EN EEN OPTIMALISERING VAN DE DIENSTVERLENING ÉN VAN DE MIDDELEN.**

De reden voor de integratie van deze twee instellingen is dat ze aanvullende opdrachten vervullen voor hetzelfde publiek – namelijk de zeelieden van de koopvaardij. Bovendien hebben zij dezelfde sociale partners (reders en werknemersorganisaties).

De wetgeving van de Pool der Zeelieden mag dan al geïmplementeerd zijn in de Besluitwet van HVKZ, de Koninklijke Besluiten, die de opdrachten van de Pool regelen, zijn dit allerminst. Bovendien is er na de pensionering, in de loop van 2009, van de directeurs van de beide instellingen nog steeds geen Administrateur Generaal aangesteld die de ééngemaakte instelling moet leiden.

De reders dringen er op aan dat de betrokken overheden hun verantwoordelijkheid opnemen en zo snel mogelijk een Administrateur Generaal benoemen.



## SOCIALE PARTNERS VRAGEN MET AANDRANG DE RATIFICATIE VAN DE MARITIEME ARBEIDSCONVENTIE DOOR BELGIË.

### 2. MARITIEME ARBEIDSCONVENTIE

Op 7 februari 2006 werd in Genève (ILO – International Labour Organization) de maritieme arbeidsconventie unaniem goedgekeurd.

Opdat de conventie in voege zou treden moeten 30 ILO leden die samen 33% vertegenwoordigen van het bruto wereldtonnage de conventie geratificeerd hebben.

Inmiddels hebben 9 landen de conventie geratificeerd, zijnde: Bahamas, Bosnië Herzegovina, Kroatië, Liberia, Marshall Islands, Noorwegen, Panama, Spanje en Bulgarije. De vereiste 33% van het wereldtonnage werd hiermee reeds behaald. Zodra er nog 21 landen de conventie ratificeren treedt ze in werking.

Een aantal Europese lidstaten zullen in de loop van 2010 de conventie ratificeren.

De Koninklijke Belgische Redersvereniging vreest dat België niet tot deze groep van Europese lidstaten zal behoren.

Immers, niettegenstaande de betrokken overheidsdiensten in de loop van 2009 reeds verschillende vergaderingen hielden, werden de sociale partners nog steeds niet in het implementatieproces betrokken. De reders zijn vragende partij om zich tijdig voor te bereiden. Zij kunnen dit echter niet doen zonder de interpretatie van de vlaggenstaat over bepaalde, cruciale, gedeelten van de conventie te kennen.



DE REDERS SLUITEN EEN HOSPITALISATIE-  
VERZEKERING AF VOOR DE POOL OFFICIEREN OP  
HUN BELGISCHE VLGSCHEPEN.

De sociale partners van de koopvaardij hebben een gezamenlijk schrijven gericht aan de Voorzitter van het Directiecomité van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg met de vraag het dossier te deblokkeren. Helaas zonder resultaat.

### 3. NIEUWE COLLECTIEVE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN AFGESLOTEN IN 2009

#### a) Hospitalisatieverzekering

In het kader van het wereldwijd tekort aan goed opgeleid personeel en het daaruitvolgend belang voor de reders van een goed retentiebeleid, hebben besprekingen tussen KBRV en de vakbonden in 2009 geleid tot het in voege treden vanaf 1.1.2010 van een collectieve arbeidsovereenkomst tot invoering van een hospitalisatieverzekering voor officieren, ingeschreven op de Poollijst van de Hulp en Voorzorgskas voor zeevarenden en die werken aan boord van Belgische vlagschepen.

De collectieve arbeidsovereenkomst voorziet dat enkel de officier zelf ten laste van de reder verzekerd wordt. De cao voorziet wel de mogelijkheid voor de officieren om ook hun gezinsleden mee te laten verzekeren. Het is echter aan de reder om te beslissen of de officier zelf dan wel de rederij hiervoor de kosten zal dragen.



## b) Piraterij – verhoogde lonen in risicozone Golf van Aden

De problematiek rond de piraterij in Somalië wordt elders in dit verslag terdege toegelicht.

Wat het sociale aspect betreft hebben de sociale partners van de koopvaardij de collectieve arbeidsovereenkomst “oorlogszone” in werking laten treden. Dit betekent dat aan de zeelieden die zich aan boord bevinden van een Belgisch vlag schip dat de gevarenzone in de Golf van Aden doorvaart, buiten de beschermde route, een verhoogd loon wordt uitbetaald.

Onafhankelijk van het verhoogde loon rekent het Fonds voor Arbeidsongevallen een verhoogde arbeidsongevallenpremie aan voor de periode dat het schip zich in de gevarenzone bevindt.

Onnodig te melden dat deze kosten zwaar doorwegen op het crewing budget van de reders.



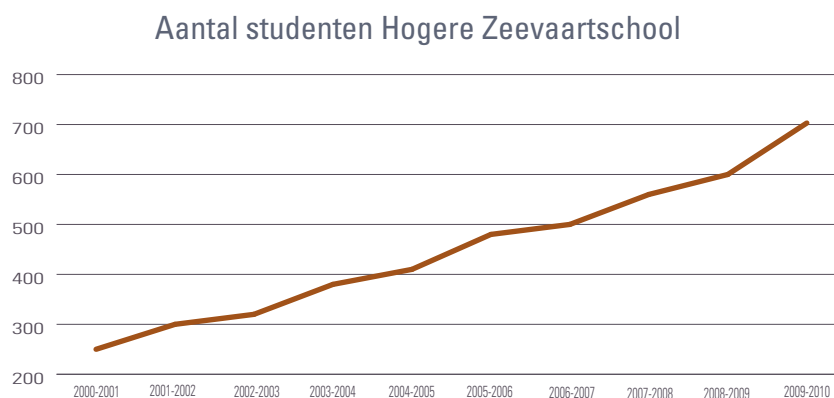
STUDENTENAANTAL IN MARITIEME  
OPLEIDINGSINSTELLINGEN BLIJFT STIJGEN !!  
HOGERE ZEEVAARTSCHOOL : 703 STUDENTEN  
ACADEMIEJAAR 2009/2010

#### 4. AUTONOMIE VOOR DE HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Op 20 februari 2009 heeft de Vlaamse Regering het decreet betreffende de Hogere Zeevaartschool en het bijzonder decreet tot inrichting van een Vlaamse autonome Hogere Zeevaartschool.

Door dit decreet wordt de inrichtende macht van de HZS overgedragen van de Vlaamse Overheid naar de Vlaamse autonome Hogere Zeevaartschool. De HZS wordt hierdoor een openbare instelling met rechtspersoonlijkheid. Een aangepast statuut, met een andere beheersstructuur en een ruimere autonomie zal de nationale en internationale positie van de Hogere Zeevaartschool in het maritiem onderwijs versterken.

De andere beheersstructuur hield in dat er een nieuwe Raad van Bestuur werd aangesteld. Kapitein Peter Raes werd verkozen tot voorzitter.





KBRV VRAAGT DE BELGISCHE OVERHEID MET KLEM OM TOCH ENIGE FLEXIBILITEIT TE BEHOUDEN IN DE REGLEMENTERING VAN RUST- EN ARBEIDSTIJDEN.

## 5. HERZIENING STCW-CONVENTIE

Schepen worden technologisch steeds meer ontwikkeld, meer geautomatiseerd. De nood aan goed opgeleid personeel om deze nieuwe schepen veilig te bemannen evolueert samen met de vloot. Nieuwe functies ontstaan, andere functies verdwijnen. Aangepaste en nieuwe opleidingen zijn een must. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat de technologische ontwikkelingen vooruitlopen op de wetgeving die vaak jaren nodig heeft om geïmplementeerd te worden (vb. ECDIS, AIS, LRIT).

Binnen de IMO wordt, in diverse werkgroepen en sub-commissies gewerkt aan de herziening van het STCW verdrag en de STCW code (het verdrag dat de minimum opleidingsnormen voor zeevarenden regelt op internationaal niveau). De bedoeling is de vereisten qua opleiding aan te passen aan de huidige opleidingsnoden.

De definitieve tekst van het nieuwe Verdrag en de STCW Code zal goedgekeurd worden tijdens een diplomatieke conferentie in Manila in juni 2010.

De reders kunnen zich terugvinden in het overgrote gedeelte van de nieuwe regels die ze meestal nu al toepassen.

Toch baart het gedeelte over de rust- en arbeidstijden van zeevarenden de reders zorgen.

In de tekst die in aan de diplomatieke conferentie zal voorgelegd worden is de flexibiliteit die in de huidige STCW Code aan de lidstaten gegeven wordt wat rust- en arbeidstijden voor zeevarenden betreft niet meer aanwezig.





## 6. AREYOUWATERPROOF

2009 was voor Areyouwaterproof het jaar voor veranderingen.

Er werd een nieuw logo gecreëerd, en de eerste stappen zijn gezet om de website, die dringend aan verjonging toe was, te vernieuwen. In de loop van 2010 wordt de nieuwe site online verwacht.

Het nieuwe logo werd verwerkt in bureaumateriaal zoals briefpapier en omslagen, maar werd ook gebruikt om op beurzen de stand op te vrolijken. In 2009 was dit o.a. het geval op "The Belgian Boat Show", "Oostende voor Anker", en tal van andere evenementen.

Een groot deel van het budget werd besteed aan het maken van een promotiefilm. De film is niet enkel op DVD gezet, maar werd ook vertoond op de lokale TV-zenders (ATV, RTV, AVS, ...).

De DVD werd verstuurd naar alle scholen van het secundair onderwijs en alle clubs en verenigingen die met het water te maken hebben.

Verder sponsorde AYW enkele organisaties zoals de Zeescouts, Koninklijk Werk Ibis en de "Royal Belgian Sailing Club" en werden advertenties geplaatst in het Metro-krantje.



DE NIEUWE BELGISCHE ZEEWET ZOU BELGIË, ALS JURIDISCH MARITIEM CENTRUM, TERUG DE PLAATS MOETEN GEVEN DIE HET 100 JAAR GELEDEN HAD.



## 3. BELGISCHE SCHEEPVAARTPOLITIEK

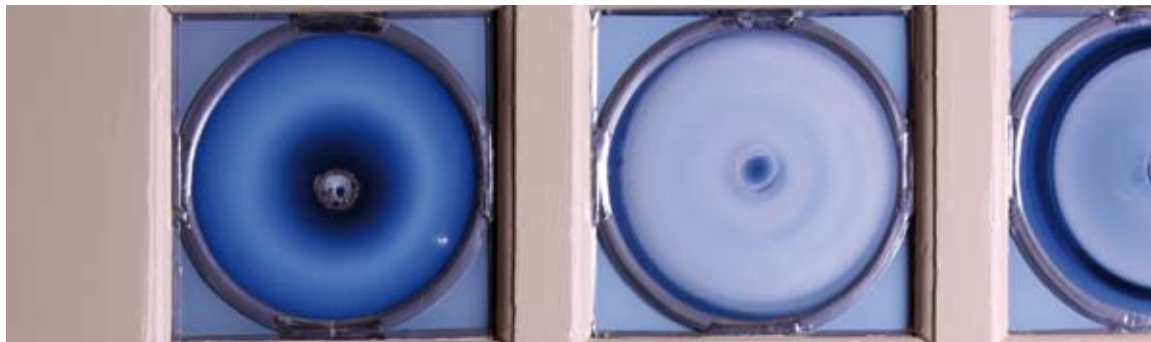
### 1. DE NIEUWE BELGISCHE ZEEWET

Eén van de belangrijkste juridische evoluties van de laatste 100 jaar is zeker het opstellen van het nieuwe Belgische Scheepvaartwetboek. Deze globale herziening van de bestaande zeewet zal bepalingen omvatten over de eigendom van schepen, scheepsvoorrechten en –hypotheken, de gezagvoerder en de bemanning, de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, milieuvervuiling, vervoer en bevrachting, goederenbehandeling, scheepsagentuur, aansprakelijkheid bij aanvaring, hulpverlening aan schepen in nood, averij-grosse en zeeverzekeringen.

Na de publicatie van een Groenboek werden in de loop van 2009 en begin 2010 de ontwerp teksten besproken in werkgroepen. Er wordt verwacht dat in de eerste helft van 2010 een eerste Verslag van de Commissie maritiem Recht gepubliceerd zal worden met daarin een eerste proeve van nieuw wetboek. De tekst zal dan onderworpen worden aan een brede publieke consultatie, waarna het eindontwerp zal worden aangeboden aan de Regering met het oog op parlementaire behandeling en hopelijk inwerkingtreding in 2011.

Belangenevenwicht is een noodzakelijke voorwaarde voor het succes van de herziening. Voor onze havens zijn de schepen even onmisbaar als de goederen; een herziening die reders zou afschrikken zal niet bijdragen tot de verhoging van de competitiviteit van de Belgische havens en van de maritieme cluster in het algemeen.

De herziening beoogt de rechtszekerheid te verbeteren en mag zeker niet leiden tot een verhoging van het aantal rechtsprocedures.



## **2. BELGIË OPNIEUW IN IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION) COUNCIL**

Einde november 2009 tijdens de 26<sup>e</sup> zitting van de IMO werd België verkozen voor groep C van de IMO Council. België nam de plaats in van Nieuw Zeeland, dat zich geen kandidaat meer gesteld had. Van de 40 zetels worden er momenteel 11 ingenomen door EU lidstaten.

## **3. INVOERING SYSTEEM FLAG STATE GOVERNANCE**

In het vorige jaarverslag werd reeds melding gemaakt van een door de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgewerkte strategie om, op een gestructureerde wijze en aan de hand van een risico beoordelingsmethodiek, de nodige beleidsmaatregelen uit te werken om de Belgische vlag op de White List te houden.

Het CFSG (Corporate flag state governance) integraal kwaliteitsbeheersysteem is samengesteld uit vier componenten : de inter-rol afspraken tussen de 3 voornaamste spelers (reder, classificatiemaatschappijen, vlaggenstaatadministratie), een beheersinstrument, zijnde het "risk based Flag state respons systeem", een dynamisch toezichtbeleid en tenslotte het interne kwaliteitsmanagement systeem van ieder van de spelers.



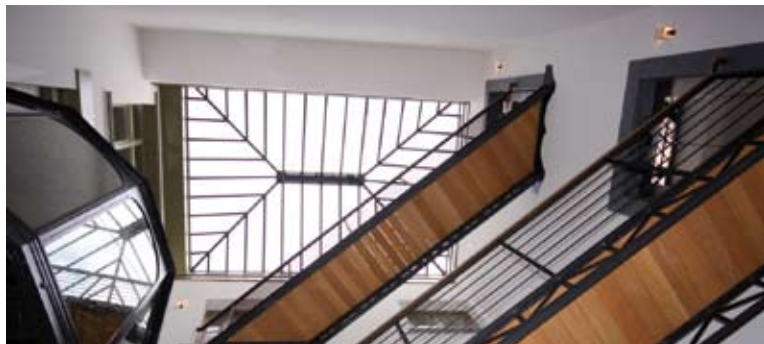
HET CORPORATE FLAG STATE GOVERNANCE  
 SYSTEEM ZAL BIJDAGEN TOT HET BEHOUD  
 VAN HET KWALITEITSLABEL VAN DE  
 BELGISCHE VLAG.

De 3 voornoemde spelers hebben elke hun specifieke, welomschreven rol, nl :

- De rol van de reder :
  - Als ondernemer zorgen voor het economische aspect;
  - Als technisch manager van de vloot de technische toestand van het schip en haar bemanning beheren.
- De rol van de classificatiemaatschappij :
  - Als expert wereldwijd de nodige scheepvaartexpertise bieden aan de reder en de overheid
- De rol van de vlaggenstaat administratie :
  - Als toezichthouder er voor zorgen dat de regels inzake milieu, veiligheid en beveiliging nageleefd worden.

Het is de gemeenschappelijke opdracht van de betrokken partijen om een maritieme mobiliteit te ontwikkelen en in stand te houden die kwaliteitsvol is met als doelstelling wereldwijd competitieve Belgische “quality shipping” te bieden.

Het systeem werd in de loop van 2008-2009 uitgetest en toegelicht aan de reders op 22 juni 2009. Het werd operationeel op 1 augustus 2009.



#### 4. MEDISCHE UITRUSTING AAN BOORD VAN BELGISCHE SCHEPEN

In samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, Mediport en de reders wordt de Belgische wetgeving herbekeken wat de medische uitrusting betreft aan boord van Belgische schepen. Momenteel zijn de medische vereisten verankerd in een Koninklijk Besluit.

In eerste instantie zal de medische apparatuur en medicatie aan boord meer in lijn gebracht worden met de internationaal geldende normen. Bovendien is het de bedoeling om in de toekomst een updating op een eenvoudigere manier uit te voeren (vb zonder dat er een KB moet aangepast worden).

#### 5. IMPLEMENTATIE BUNKERVERDRAG.

In de loop van 2009 werd het zogenaamde Bunkerverdrag (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001) geïmplementeerd in de Belgische wetgeving. Het verdrag treedt in werking op 11 november 2009. Vanaf die datum levert de Belgische overheid zelf certificaten af.





VOOR DE BELGISCHE REDERS IS HET BELANGRIJK DAT BELGIË ZICH AANSLUIT OP EEN REGIME DAT HARMONISATIE EN JURIDISCHE ZEKERHEID VERZEKERT.

## 6. ROTTERDAM RULES

Het huidige regime over cognossementen en zeevervoerscontracten wordt in België door de 1979 Regels van de Haag-Visby (HVR Rules) geregeld. Sinds 1979 heeft de scheepvaartsector grote evoluties meegemaakt zoals de sterke toename van het containervervoer, de ontwikkeling van elektronische cognossementen, de “door to door” benadering, ... Vandaar de vraag van sommigen voor een nieuw VN Verdrag inzake contracten voor het internationaal vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee. Een nieuw Verdrag werd in Rotterdam (Rotterdam Rules) ondertekend op 23 september 2009.

Het nieuwe verdrag biedt sommige interessante ontwikkelingen zoals een uniform systeem voor de “door to door” benadering zodat het maritiem vervoerrecht voor het gehele traject geldt, inclusief andere vervoersmodi zoals baan, spoor, binnenwateren,... De tekst van het Verdrag blijft zelfs voor juridische experts bijzonder complex en onduidelijk.

België heeft een zeer genuanceerd standpunt ingenomen tijdens de ondertekeningsceremonie in Rotterdam en heeft het Verdrag niet ondertekend. In een sector die per uitstek internationaal is, zou de ondertekening van, en het aansluiten bij een Verdrag dat later niet geratificeerd wordt door onze grote handelspartners, zoals China, Hong Kong, Singapore, ... ervoor zorgen dat België zich isoleert.

De ratificatie van een Verdrag kan niet een loutere “inhaalbeweging” zijn. Anders zou dit contraproductieve effecten hebben. Maar mocht dit nieuwe Verdrag de nieuwe wereldwijde standaard worden, dan verdient het onze steun.



KBRV PLEIT VOOR EEN UNIFORME CONTROLE OP DE KWALITEIT VAN DE SCHEPEN ZONDER ONDERSCHIED VAN VLAG OF NATIONALITEIT. DEZE UNIFORME CONTROLE MOET BIJ VOORKEUR TOEVERTROUWD WORDEN AAN DE CLASSIFICATIEMAATSCHAPPIJEN MITS EEN AANPASSING VAN DE BESTAANDE REGELS OVER INTERNE CONTROLE OP BASIS VAN EEN UNIFORME INVULLING VAN DE VLAGGENSTAAT VERPLICHTINGEN.





## 4. EUROPESE SCHEEPVAARTPOLITIEK

### 1. Europees concurrentiebeleid op maritiem vervoer : Europese Commissie verlengt de groepsvrijstelling voor maritieme consortia

De Europese Commissie heeft een nieuwe groepsvrijstellingsverordening goedgekeurd voor maritieme consortia. Reders die binnen een consortium diensten aanbieden zullen ook na 25 april 2010 kunnen genieten van een vrijstelling op de algemene Europese concurrentieregels.

Met de nieuwe verordening wordt de huidige groepsvrijstelling waarvan de maritieme consortia genieten, verlengd voor nog eens 5 jaar – tot april 2015 – binnen een nieuw juridisch en economisch kader.

De voornaamste veranderingen kunnen samengevat worden als volgt :

- de marktaandeeldrempel waarboven ondernemingen niet voor een automatische ontheffing op grond van de verordening in aanmerking komen wordt verlaagd (van de huidige 35% naar 30%)
- de definitie van consortia wordt verruimd tot lijnvaart in de brede zin, dus niet alleen het vervoer van containers
- het principe van de uitstapclausules en de lock-in periodes werd behouden om rekening te houden met de huidige marktpraktijk en de flexibiliteit van de vervoerders te beschermen.

**DE KONINKLIJKE BELGISCHE REDERSVERENIGING IS TEVREDEN MET HET BEHOUD VAN DE GROEPSVRIJSTELLING VOOR MARITIEME CONSORTIA.**

Wanneer een consortium niet aan de voorwaarden van de verordening voldoet, omdat bijvoorbeeld de marktaandelen van de leden ervan de drempel ervan overschrijden, betekent dit niet automatisch dat die samenwerking verboden is. Alleen moeten de partijen dan op individuele basis beoordelen of die samenwerking in overeenstemming is met de concurrentieregels.

De nieuwe verordening wordt van kracht wanneer de bestaande groepsvrijstellings-verordening voor maritieme consortia op 25 april 2010 afloopt.



HET EUROPEES MARITIEM  
VERVOERSBELEID 2009-2018 MOET EEN  
STABIEL EN CONCURRENTIEEL KADER  
VOOR ZEEVERVOER VERZEKEREN.

## 2. MEDEDELING EUROPEES MARITIEM BELEID : 2009-2018

In deze mededeling geeft de Europese Commissie haar visie over de strategie die zij wil volgen voor het Europees maritiem beleid 2009-2018.

In dit veelomvattende document komen een brede waaier van strategische beleidsopties aan bod tezamen met de door de Europese Commissie weerhouden sleutelgebieden (key-area's) voor Europese initiatieven zoals :

- de concurrentiële positie van de Europese scheepvaart in de globale markten
- personeelsbeleid, zeemanskunde en maritieme kennis
- kwaliteitsscheepvaart als sleutel voor een concurrentieel voordeel
- samenwerking op de internationale scène
- nuttig gebruik maken van het volledig potentieel van de shortsea en de zeevaartdiensten ten voordele van de handel en burgers in de Europese Unie.
- Europa als wereldleider in maritiem onderzoek en vernieuwing

Tijdens de Transportraad van 30/31 maart 2009 werd door de lidstaten het groen licht gegeven aan de Europese Commissie om de strategische doelstellingen voor het scheepvaartbeleid tot 2018 om te zetten.

In de Raadsconclusies komt sterk naar voor dat steeds dient rekening gehouden te worden met het internationaal karakter van de scheepvaart.



MET DE GOEDKEURING VAN HET ERIKA III-PAKKET BESCHIKT DE EUROPESE UNIE OVER EEN UITGEBREID DERDE PAKKET VAN MAATREGELEN OM DE MARITIEME VEILIGHEID TE BEVORDEREN.

### **3. 3<sup>E</sup> EUROPEES PAKKET VAN MAATREGELEN OM KWALITEITSCHIEPVAART EN DE MARITIEME VEILIGHEID TE BEVORDEREN (ERIK A III PACKAGE) GOEDGEKEURD.**

In 2005 werd het Erika III-pakket, voorgesteld door de Europese Commissie.

Uiteindelijk werd een akkoord bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad en werd het hiernavolgende Erika III-pakket bestaande uit 8 maatregelen door het Europees parlement op 11 maart 2009 goedgekeurd :

- Verordening EG nr. 391/2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (classificatiemaatschappijen). De classificatiemaatschappijen zullen ertoe aangezet worden om volgens de strengste regels van het vak te werken.
- Verordening EG nr. 392/2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen. De aansprakelijkheid- en verzekeringsregeling overeenkomstig het verdrag van Athene wordt in het Europese recht opgenomen zodat alle burgers over uiterlijk vier jaar bij internationale reizen op voldoende en identieke wijze zullen beschermd zijn.
- Richtlijn 2009/15/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties



- Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaat controle
- Richtlijn 2009/17/EG tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. De elektronische uitwisseling van maritieme gegevens tussen de lidstaten verloopt voortaan volledig via het SafeSeaNet-systeem.
- Richtlijn 2009/18/EG tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. Onderzoeken na een ongeval zullen in volle onafhankelijkheid gehouden worden.
- Richtlijn 2009/20/EG betreffende de verzekering van scheepeigenaren tegen maritieme vorderingen. Alle schepen die Europese havens aandoen moeten verplicht verzekerd zijn en de verzekeringsdekking moet op hetzelfde niveau zijn.
- Richtlijn 2009/21/EG betreffende de naleving van vlaggenstaat verplichtingen. De vlaggenstaat instanties zullen volgens het door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) goedgekeurde model worden gecontroleerd en moeten over een kwaliteitscertificaat beschikken.



HET IS ESSENTIEEL DAT ELK WETGEVEND INITIATIEF VAN DE EUROPESE COMMISSIE OM DE DOUANEPROCEDURES VOOR INTRA-EUROPEES MARITIEM VERVOER TE VEREENVOUDIGEN, DE POSITIEVE VERWORVENHEDEN VAN DE HUIDIGE "SIMPLIFIED PROCEDURE" OP BASIS VAN HET MANIFEST NIET OP DE HELLING MAG ZETTEN.

#### 4. MEDEDELING EUROPESE MARITIEME RUIMTE ZONDER GRENZEN

In deze mededeling geeft de Europese Commissie haar actieplan voor een Europese Maritieme ruimte zonder grenzen ten einde het intra-Europese shortsea-vervoer te stimuleren. Om dit te bereiken stelt de Europese Commissie verschillende maatregelen voor zowel op korte termijn (2010) als op middellange termijn (2013).

##### Voorgestelde maatregelen op korte termijn (2010):

- vereenvoudiging van douaneformaliteiten voor schepen die enkel tussen Europese havens varen (intra-Europese diensten)
  - Status van "toegelaten lijndiensten" blijft behouden maar zal niet langer verbonden zijn aan het schip maar aan de scheepvaartmaatschappij die de lijndienst uitbaat.
  - Vervoer tussen Europese havens : één enkel vervoersdocument
  - Vervoer buiten de EU : transitprocedure
- opstellen van richtlijnen die het controleren van documenten bij het vervoer van dierlijke en plantaardige producten tussen Europese havens vlotter moet laten verlopen
- het rationaliseren van de documenten vereist door verschillende wetgevende instanties

##### Voorgestelde maatregelen op middellange termijn (2013):

- vereenvoudiging van administratieve formaliteiten voor schepen die tussen Europese haven varen maar die tevens de haven van een derde land of een vrije douanezone aanlopen (shortsea-diensten) d.m.v. de status van een "erkende verzender" zoals vastgelegd in Artikel 324e (4) (d) van de uitvoeringsbepalingen van het Douanewetboek.



## IMO-FAL KBRV VERWELKOMT HET INITIATIEF OM MEERMAALS OPVRAGEN VAN DEZELFDE DATA TE VERMIJDEN.

- verbeteren van de elektronische datatransmissie
- enig loket (single window) voor alle administratie
- vereenvoudiging van de regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee

Het actieplan bevat eveneens aanbevelingen voor de Lid-Staten i.e. :

- het coördineren van administratieve controles om de omlooptijden te verkorten
- het vergemakkelijken van de administratieve communicatie
- het uitvaardigen van vrijstellingen van de loodsverplichting (Pilot Exemption Certificates – PEC/systeem van verklaringhouderschap)
- het rationaliseren van de goederenstromen en de beschikbare ruimtes in de havens.

### Herziening IMO-FAL-richtlijn 2002/6

De rapporteringprocedure voor schepen die aankomen of vertrekken in Europese havens wordt vereenvoudigd, onder meer door :

- de hoeveelheid informatie te beperken
- geen IMO FAL-formulier meer te vragen voor schepen afkomstig van een haven van de Europese Unie
- Alle vereiste informatie elektronisch via SafeSeaNet naar één door de lidstaten aangeduide bevoegde instantie te laten versturen. Voor de Europese Commissie moet dit liefst zo snel mogelijk en ten laatste op 15 februari 2013 (datum waarop de bepalingen van Beschikking no. 70/2008/EC m.b.t. een papierloze omgeving voor douane en bedrijfsleven in voege treden).



## 5. HERZIENING MARCO POLO

Op 27 juli 2009 werd door de Raad een nieuwe verordening goedgekeurd die de efficiëntie van het Marco Polo II Programma moet verbeteren en de problemen moet oplossen waardoor een aanzienlijk deel van het toegewezen budget niet werd gebruikt.

Belangrijkste wijzigingen :

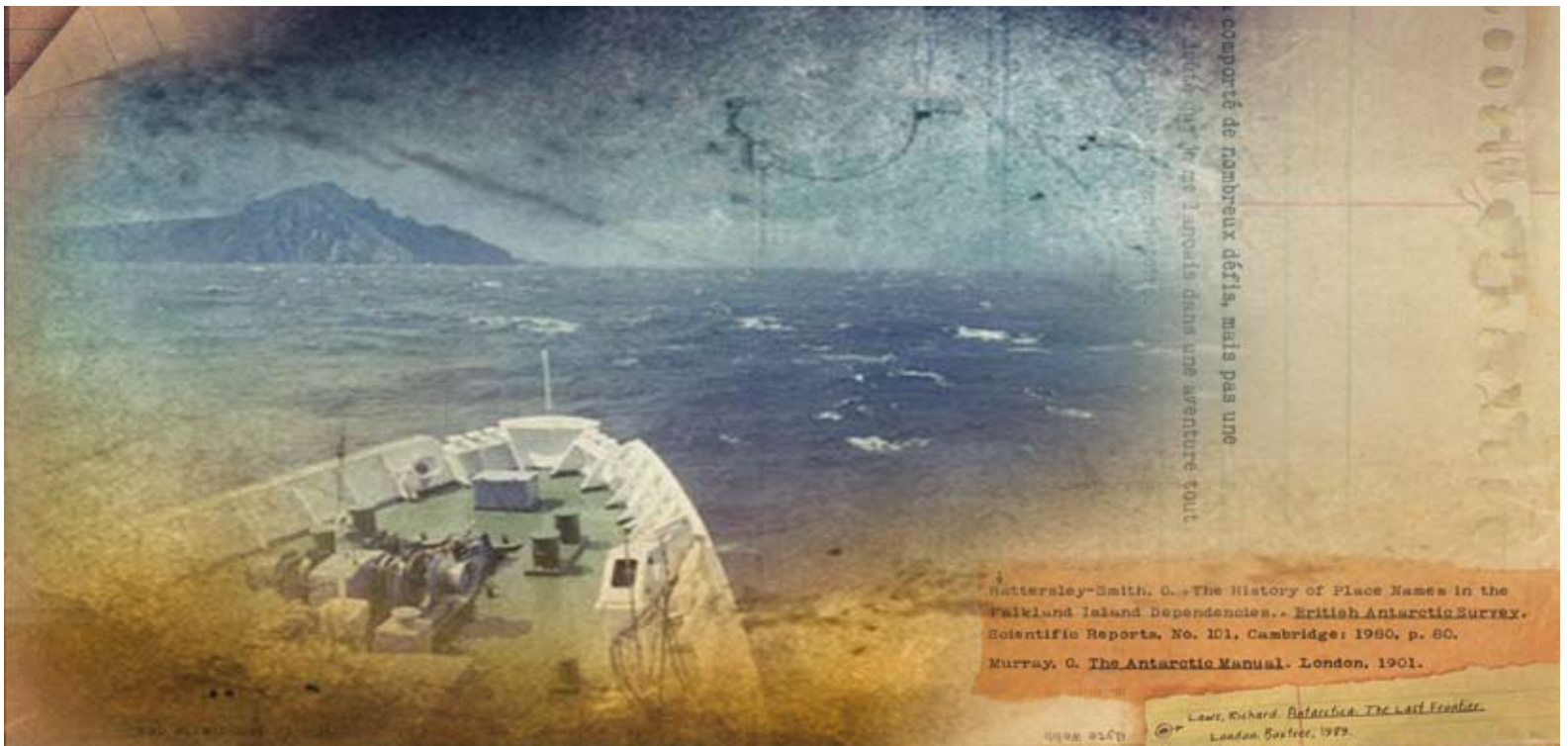
- verlaging van de drempels om meer KMO's te bereiken (van 250 miljoen ton/km vroeger naar 200 miljoen ton/km nu)
- speciale drempel voor binnenvaart modal shift projecten (13 miljoen ton/km per jaar versus 60 miljoen ton/km per jaar voor andere modi)
- nieuwe "funding intensity" van 2€/500 ton/km wordt nu geformaliseerd
- randinfrastructuur zal in de toekomst aan 20% kunnen gesubsidieerd worden.



STEUNMAATREGELEN MOGEN NOOIT TEN NADELE ZIJN VAN DE GEVESTIGDE SHORTSEA OPERATORS EN GEEN AANLEIDING GEVEN TOT CONCURRENTIEVERSTORING.



KBRV PROMOOT DE "BEST MANAGEMENT PRACTICES" TEGEN PIRATERIJ. ZO ORGANISEERDE EEN BELGISCHE REDER EEN TRAINING-SESSIE VOOR BELGISCHE MILITAIREN AAN BOORD VAN EEN CARGOSCHIP IN ANTWERPEN.





# ATALANTA

## 5. PIRATERIJ

De kaping van het Belgische schip de “Pompei” en van zijn bemanning gedurende 72 dagen was een bijzonder pijnlijk moment voor de Belgische reders in 2009.

De aanvallen op schepen en hun bemanning in de Golf van Aden en in de Indische Oceaan tonen aan dat het aantal aanvallen een historisch hoogtepunt bereikt heeft (23 aanvallen per maand) en dat vooral Europese reders het doelwit van de piraten zijn.

Naast de materiële schade aan de schepen zijn de negatieve effecten op de bemanning groot: de schrik gekaapt te worden is groot bij de zeelieden zelf, hun families en de collega's. Om niet te spreken van degene die een feitelijke aanval hebben ondergegaan.

De reders waarderen ten eerste het Europese initiatief “ATALANTA” en het feit dat het Belgisch fregat Louise-Marie in dat programma meewerkte. Ze betreuren echter dat de Belgische militairen geen juridische basis hadden om de piraten feitelijk te kunnen vervolgen.

**GENOEG IS GENOEG ! REGERINGEN MOETEN NU ACTIE ONDERNEMEN OM PIRATERIJ VOOR EENS EN VOOR ALTIJD UIT DE WERELD TE BANNEN.**

Het probleem van piraterij buiten de Somalische kustlijn is tweevoudig. Enerzijds voor de schepen die de zone doorvaren maar ook voor de Europese havens waaronder ook Antwerpen: het probleem treft één van de belangrijkste bevoorradingswegen voor containers en energetische producten .



### Vessel Protection Detachment (VPD)

Eind april 2009 zette de Belgische Regering een nieuwe structuur in gang om zijn koopvaardij schepen aanvullend te kunnen beschermen. Behalve de tragische situatie van de "Pompei" is de VPD structuur tot nu toe niet in gang gezet. Toch zijn de reders vragende partij om VPD aan boord te hebben.

Volgende elementen vragen een oplossing :

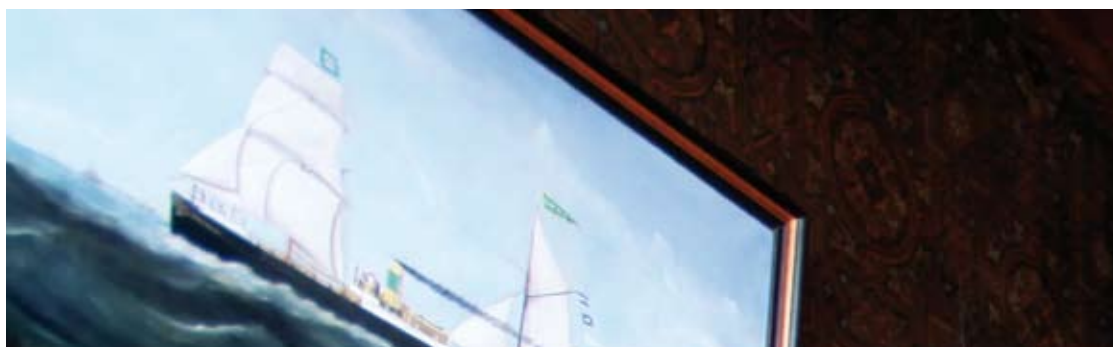
- Verzekering : door het toenemend gevaar in de regio weigeren de verzekeraars nog bijkomende risico's te dekken. De huidige versie van het pro-forma contract tussen de VPD en de Kapitein gaat in tegen die logica van de verzekeringsmarkt. Daarom dringen we erop aan dat Defensie zijn aansprakelijkheid niet op de reders / maritieme verzekeraars afwentelt.
- Kosten : de extra kosten voor de reders blijven stijgen en brengen hen in een moeilijke situatie. Door de toename van de verzekeringspremies (vermenigvuldigd met 10), van de werkuren van de bemanning (watchkeeping) en van de beveiligingsmaatregelen dreigen een aantal reders hun activiteiten in de regio te moeten stopzetten. De gevraagde vergoeding voor het inzetten van VPD blijft dan ook onaanvaardbaar.



# VPD

- Vlag : KBRV pleit ervoor om schepen onder vreemde vlag maar die eigendom zijn van Belgische reders eveneens te betrekken bij de genomen maatregelen. Zo hebben bijvoorbeeld een aantal baggerschepen de stap naar Luxemburg gezet op grond van een overeenkomst tussen de Belgische en Luxemburgse regeringen in 1990 ter ondersteuning van de Belgische maritieme bedrijven. Het vernieuwd Belgisch Scheepvaartbeleid (2004) dat de massale herinvlagging met zich meebracht is echter, op grond van EU regelgeving, niet van toepassing op baggerschepen. Vandaar dat het merendeel van die schepen nog steeds de Luxemburgse vlag voeren.

- Planning : er wordt gevraagd lang op voorhand de planning van schepen te bezorgen. Omwille van het feit dat de meeste Belgische reders actief zijn in de trampvaart is het moeilijk scheepsbewegingen lang op voorhand te kennen. Anderzijds, de lijnvaartreders hebben ondertussen hun routes hertekend omwille van de risico's.



## 6. VLOOT

### 1. DE BELGISCHE KOOPVAARDIJVLOOT

In 2009 telde de Belgische koopvaardijvloot hetzelfde aantal schepen als in 2008. Op het vlak van tonnenmaat kan er een lichte stijging vastgesteld worden ( 8,8 %).

Aard	Einde 2008		Einde 2009	
	Aantal	BT	Aantal	BT
Koopvaardij	72	3.849.777	74	4.204.830
Bagger	35	140.247	34	139.624
Sleepboten	38	20.346	37	19.948
Passagiersschepen	1	2.995	1	2.995
Speciale vaartuigen	3	4.062	3	4.062
<b>Totaal</b>	<b>149</b>	<b>4.017.427</b>	<b>149</b>	<b>4.371.459</b>

(Bron FOD Mobiliteit)

De gemiddelde leeftijd van de vloot bedroeg einde 2009 10 jaar (11,6 jaar in 2008) terwijl het gewogen gemiddelde 7 jaar bedroeg (tov 8,1 jaar in 2008).



## 2. DE WERELDVLOOT

De Belgisch gecontroleerde vloot						
Aantal	1.1.2008			1.1.2009		
	DWT	%	Aantal	DWT	%	%
Belgisch register	87	6.087.051	50%	93	6.283.078	47%
Eu register	98	5.530.624	46%	98	5.955.128	44%
Open register	48	537.000	4%	49	1.209.000	9%
<b>Totaal</b>	<b>233</b>	<b>12.154.675</b>	<b>100%</b>	<b>240</b>	<b>13.447.206</b>	<b>100%</b>
		1,17 (*)			1,22 (*)	

(\*) % wereldvloot

(Bron Unctad)



KBRV TELT 25 LEDEN WAARVAN 21 WERKENDE LEDEN EN 4 NIET WERKENDE LEDEN



## 7. LEDEN

### WERKENDE LEDEN

#### **AEGEAN BUNKERS AT SEA N.V.**

(Ond. nr. 468 973 422)

Vlasmarkt 11 bus 3

2000 ANTWERPEN

Tel.: 03/202 30 60

Fax : 03/541.40.21

e-mail : r.robbyn@ampni.com

#### **AHLERS BELGIUM N.V.**

(Ond. nr. 437 084 869)

Noorderlaan 139

2030 ANTWERPEN

Tel. : 03-543 72 11

Fax : 03-541 23 09

Website : www.ahlers.com

e-mail : info@ahlers.com

#### **A.P.E. N.V.**

(Ond. nr. 0465.731.642)

Heistraat 129

2610 WILRIJK

Tel.: 03-820.64.05

Fax : 03-825.19.10

#### **BUGGE SHIPPING bvba**

(Ond. nr. 406 483 547)

Van Meterenkaai 1

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-202.03.84

Fax : 03-202.03.85

e-mail bugge@buggeshipping.be

#### **C2C Shipping Lines N.V.**

(Ond.nr. 0879.620.546)

Albert II dok kaai 124

Craneveltweg 1

8380 ZEEBRUGGE

Tel.: 03/829.91.00

Fax : 03/825.45.07

Website : www.c2clines.com

e-mail : info@c2clines.com

#### **CMB (BOCIMAR) N.V.**

(Ond. nr. 468 590 271)

De Gerlachekaai 20

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-247 51 11

Fax : 03-247 51 95

Website : www.cmb.be

e-mail : bocimar.management@cmb.be

#### **CONTI LINES N.V.**

Generaal Lemanstraat 82-92

BERCHEM

Tel.: 03-545.35.11

Fax: 03-545.35.12

Website : www.conti7.be

e-mail: mail@contilines.be

#### **CROISIMER BELLE DE L'ADRIATIQUE**

(Ond. nr. 881 973 686)

Dobbelenberg

Avenue de la Métrologie 8

1130 BRUSSEL

Tel. : 081-23.46.31

Fax. : 081-22.59.20

e-mail : phaas@croisieurope.com

**DELPHIS N.V.** (Ond.nr. 863 873 981)

Schaliënstraat 5

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-247.61.61

Fax : 03-247.61.66

Website : [www.delphis.be](http://www.delphis.be)e-mail : [info@delphis.be](mailto:info@delphis.be)**DEME BUILDING MATERIALS N.V.**

(Ond. nr. 437 433 376)

Haven 1025

Scheldedijk 30

2070 ZWIJNDRECHT

Tel. : 03-250.52.11

Fax : 03-250.55.22

**EUROCEANICA (UK) Limited**

1-6 Lombard Street,

LONDON EC3V 9AA - UK

Tel.: +44 (0)20 7929 5800

Fax : +44 (0)20 7621 3850

Website : [www.euroceanica.com](http://www.euroceanica.com)**EURONAV N.V.** (Ond. nr. 860 402 767)

De Gerlachekaai 20

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-247.44.11

Fax : 03-247.44.09

Website : [www.euronav.be](http://www.euronav.be)e-mail : [management@euronav.be](mailto:management@euronav.be)**EXMAR N.V.** (Ond.nr. 860 409 202)

De Gerlachekaai 20

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-247 56 11

Fax : 03-248 27 40

Website : [www.exmar.be](http://www.exmar.be)e-mail : [chartering@exmar.be](mailto:chartering@exmar.be)**FAST LINES BELGIUM N.V.**

(Ond.nr. 416 137 027)

Ernest Van Dijckkaai 15/17

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03/213.52.70

Fax : 03/213.52.80

Website : [www.fast-lines.com](http://www.fast-lines.com)e-mail: [info@fastlines.be](mailto:info@fastlines.be)**ONDERNEMINGEN JAN DE NUL N.V.**

(Ond.nr. 406 041 406)

Tragel 60

9308 HOFSTADE

Tel. : 053-73.15.11

Fax : 053-78.17.60

Website : [www.jandenul.com](http://www.jandenul.com)e-mail : [info@jandenul.com](mailto:info@jandenul.com)**RAFOLY BVBA** (Ond.nr. 896 269 805)

Herentalsebaan 71/75

2100 DEURNE

Tel.: 03-320.97.97

Fax : 03-322.14.32

**SCL N.V.** (Ond. nr. 421 619 408)

De Gerlachekaai 20

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-244 45 45

Fax : 03-244 47 12

Website : [www.safmarine.com](http://www.safmarine.com)e-mail : [pporter@be.safmarine.com](mailto:pporter@be.safmarine.com)**KLEIMAR N.V.** (Ond. nr. 426 557 894)

Suikerrui 5

2000 ANTWERPEN

Tel. : 03-401.00.00

Fax : 03-231.92.04

e-mail : [management@kleimar.be](mailto:management@kleimar.be)



**SOBELMAR ANTWERP N.V.**

(Ond. nr. 456 253 455)  
 Bredabaan 405  
 2930 BRASSCHAAT  
 Tel. : 03-650.15.00  
 Fax : 03-650.15.09  
 e-mail : mail@sobelmar.com

**TRANSPETROL MARITIME SERVICES LTD**

(Ond. nr. 871 361 985)  
 Belgian Branch  
 Ter Hulpsesteenweg 178  
 BRUSSEL  
 Tel. : 02-672.02.00  
 Fax : 02-675.52.57  
 Website : www.transpetrol.com  
 e-mail : maritime.be@transpetrol.com

**UNIE VAN REDDING- EN SLEEPDIENST N.V.**

(Ond.nr. 404 546 319)  
 Italiëlei 3 bus 2  
 2000 ANTWERPEN  
 Tel. : 03-545 11 20  
 Fax : 03-54170 07  
 Website : www.urs.be  
 e-mail : secretariaat@urs.be

**NIET WERKENDE LEDEN****ANGLO-EASTERN ANTWERP OFFICE**

(Ond.nr. 866 271 663)  
 Sneeuwbeslaan 14  
 2610 WILRIJK  
 Tel. : 03-270.01.80  
 Fax : 03-270.01.81  
 Website : www.aesm.com  
 e-mail : aesm.ant@angloeasterngroup.com

**DAB VLOOT**

Sir Winston Churchillkaai 2  
 OOSTENDE  
 Tel. : 059-56.63.11  
 Fax : 059-56.63.15  
 e-mail : vloot@lin.vlaanderen.be

**LOWLAND INTERNATIONAL N.V.**

(Ond.nr. 451 390 884)  
 Antwerp Office  
 St. Katelijnevest 61 bus 4  
 2000 ANTWERPEN  
 Tel.: 03-227.31.85  
 Fax : 03-227.31.82  
 e-mail : info@lowland.be

**SEAWORKS.BE BVBA**

(Ond.nr. 862 148 371)  
 Ellermanstraat 14  
 2000 ANTWERPEN  
 Tel. : 03-206.86.70  
 Fax : 03-206.86.79  
 Website : www.seaworks.be  
 e-mail : info@seaworks.be



## 8. RAAD VAN BESTUUR

### EFFECTIEVE LEDEN

NICOLAS SAVERYS, VOORZITTER

GUY BULTYNCK

LUDWIG CRIEL

FRANCIS MOTTRIE

ALEXANDER SAVERYS

BENOIT TIMMERMANS

PETER VERSTUYFT, AFGEVAARDIGD BESTUURDER

PETER VIERSTRAETE

YVAN VLAMINCKX

### PLAATSVERVANGENDE LEDEN

RONALD DE PAUW

MARC NUYTEMANS

PETER JOHN PORTER

ALEX STARING

GUIDO VANDENBERGHE

CHRIS VERMEERSCH



