

Internationale verkenning

**Het zeescheepvaartbeleid in België, Denemarken,
Duitsland en het Verenigd Koninkrijk**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart**

april 2008

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting		blz. 3
Hoofdstuk 1	België	blz. 4
Hoofdstuk 2	Denemarken	blz. 8
Hoofdstuk 3	Duitsland	blz. 12
Hoofdstuk 4	Verenigd Koninkrijk	blz. 15
Bijlage		blz. 18
Verantwoording		blz. 22

SAMENVATTING

De vier landen in deze internationale verkenning (België, Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk) voeren alle een actief beleid gericht op versterking van de maritieme sector. Van deze vier landen zijn met name het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Denemarken traditioneel belangrijke scheepvaartlanden die ook in de internationale scheepvaartpolitieke discussie van oudsher gewicht in de schaal leggen.

Eén van de pijlers van een concurrerend scheepvaartbeleid vormt het fiscale deel. In opdracht van het Ministerie Verkeer en Waterstaat is in het kader van de jaarlijkse beleidsmonitor zeescheepvaart in 2006 een internationale vergelijking uitgevoerd van de maritieme fiscale regelingen in andere landen (w.o. België, Denemarken, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk). Deze vergelijking toont aan dat andere landen inmiddels vergelijkbare of zelfs gunstiger fiscale regelingen hebben geïntroduceerd, waardoor Nederland zijn na 1996 gecreëerde onderscheidend vermogen heeft verloren.

Alle vier genoemde landen noemen het streven naar kwaliteit een essentieel onderdeel van hun scheepvaartbeleid. Kwaliteit en reputatie van de vlag worden gezien als een belangrijk onderscheidend element in de mondiale concurrentieslag. Met name het Verenigd Koninkrijk benadrukt dat, nu het tonnageregime in veel Europese landen op een min of meer vergelijkbare wijze wordt aangeboden, het kwaliteitselement een steeds belangrijker rol in de internationale concurrentie gaat spelen. Zowel van de zijde van de sector als van de kant van de overheid zal in deze kwaliteit dienen te worden geïnvesteerd. De Britse overheid speelt hier op in door onder meer aandacht te besteden aan de kwaliteit van de dienstverlening van de maritieme administratie ten aanzien van het Britse register. Eenzelfde tendens is zichtbaar in Denemarken en België. Verder blijkt een toenemende aandacht in de landen voor het terugdringen van schadelijke emissies (luchtverontreiniging, aantasting klimaat) door de scheepvaart.

HOOFDSTUK 1 BELGIE

Overheid

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (www.mobiliteit.fgov.be)

Reders

Koninklijke Belgische Redersvereniging (www.br.v.be)

Beleidsdoel

In de "Algemene beleidsnota 2007" van de Minister van Mobiliteit is ten aanzien van het Belgische zeescheepvaartbeleid onder meer het volgende opgenomen: *"De Belgische overheidssteunmaatregelen hebben ertoe geleid dat het belang van de Belgische vloot (...) in het Europese klassement enorm toegenomen is. (...) Het verstevigen en verder ontwikkelen van de Belgische vloot is in de eerste plaats belangrijk voor de ontplooiing van een duurzaam, veilig en milieuvriendelijk transport. Het bewaken van de kwaliteit van schepen die varen onder de Belgische kwaliteitsvlag is daarbij niet onbelangrijk. (...) Met de reders wordt nauw samengewerkt opdat zo weinig mogelijk schepen die de Belgische vlag voeren, aangehouden zouden worden bij een havenstaatcontrole. De reputatie van een vlaggenstaat is ook gekoppeld aan de doeltreffendheid die de betrokken administratie aan de reders kan aanbieden. Om deze nog te verbeteren wordt bijzondere aandacht geschonken aan een verbetering van de respons van de Federale Overheidsdienst bij incidenten die de conformiteit van de Belgische schepen in opspraak brengen. (...) België zal bijzondere aandacht besteden aan het zich positioneren en profileren bij het meewerken aan het tot stand komen van de internationale en Europese regelgeving. (...) De inwerkingtreding van de internationale overeenkomsten betreffende het voorkomen van mariene pollutie is een prioritaire aangelegenheid. Het ratificeren van deze verdragen zal voorrang krijgen."*

De Vlaamse overheid heeft de ontwikkeling van maritieme snelwegen (*Motorways of the sea*) opgenomen als één van de prioritaire doelstellingen van haar in 2006 verschenen sociaaleconomische actieplan "Vlaanderen in actie". Het gaat hier om het lange-termijn programma van de Vlaamse regering bedoeld om van Vlaanderen een sociaaleconomische topregio binnen Europa te maken.

1.1 Economie

Algemeen

België voert slechts relatief kort (sinds 2003) een actief fiscaal maritiem beleid. Dit beleid is in samenspraak met de Belgische reders ontwikkeld en is zeer succesvol. Als gevolg van dit beleid is de onder Belgische vlag geregistreerde vloot de laatste jaren fors toegenomen zoals ook bovenvermelde "Algemene beleidsnota 2007" aangeeft. De groei van de vloot onder Belgische vlag is overigens niet zozeer in aantal schepen, maar veeleer in tonnage. Voor de start van het nieuwe maritieme beleid was een groot deel van de vloot onder Belgisch beheer ondergebracht in het Luxemburgs register. Met de invoering van het nieuwe beleid is de capaciteit van de vloot onder Belgische vlag in een paar jaar tijd verviervoudigd. Volgens de Belgische Redersvereniging is de toegevoegde waarde van de Belgische scheepvaartsector tussen 2001 en 2004 met 65% toegenomen en de werkgelegenheid met 3%.

Genoemde beleidsnota wijst ook op het verband tussen de doeltreffendheid van de maritieme administratie en de mate van aantrekkelijkheid en reputatie van de Belgische vlag. Op hun beurt werken ook reders actief mee aan de promotie van de Belgische vlag. Zo opent de startpagina op internet van de Koninklijke Belgische Redersvereniging met de kop: "Het Belgische scheepsregister – Wat zijn de voordelen?"

In afwijking van een meer algemene Europese trend kent België de laatste jaren ook een groeiende belangstelling voor maritieme opleidingen. De Hogere Zeevaartschool heeft in 2006 het aantal studenten zien verdubbelen ten opzichte van het jaar 2000/2001. Ter promotie van de nautische opleidingen kent België sinds enkele jaren de campagne "Areyouwaterproof", georganiseerd door een samenwerkingsverband tussen de maritieme opleidingsinstellingen, de maritieme sector in België en de Vlaamse overheid.

Vergeleken met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Nederland omvat het maritieme cluster in België minder sectoren (koopvaardij, binnenvaart, visserij, baggersector en sleepvaart). Er is geen scheepsbouw in het maritiem cluster en een relatief beperkte maritieme dienstverlening.

Fiscale faciliteiten

België kent, evenals Denemarken, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, een aantal fiscale stimuleringsregelingen voor de ondernemingen in de zeescheepvaartsector. Het gaat daarbij om fiscale faciliteiten zowel in de winstfeer (tonnagebelasting, afschrijvingsregime) als in de loonsfeer (tegemoetkoming aan werkgever/werknemer).

Tonnagebelasting

België heeft in 2003 een tonnagebelasting ingevoerd. Anders dan in het Nederlandse tonnageregime geldt in België een vrije keus ten aanzien van het moment voor deelname aan het tonnageregime. De keuze voor toepassing van het tonnageregime geldt voor een vaste periode van 10 jaar. De tarieven van het tonnageregime zijn lager dan in Nederland. In België is het tonnageregime van toepassing op zeegaande schepen en anders dan in Nederland wordt in België ook de Westerschelde als zee gekwalificeerd. Evenmin als in Nederland vallen kabelleggers, onderzoeksschepen en kraanschepen in België niet onder het tonnageregime. Om voor het tonnageregime in aanmerking te kunnen komen moet het beheer van een schip in belangrijke mate vanuit België plaatsvinden. In Nederland geldt een gelijksoortige eis ten aanzien van het beheer. Ten aanzien van de vlag geldt, net als in Nederland, de Europese vlagvoorwaarde (vlag van EU/EER-land) voor schepen in eigendom en rompbevrachting. Het Nederlandse tonnageregime kent meer uitzonderingen dan België op de Europese vlagvoorwaarde. Anders dan Nederland kent België ook nog een strikte vlageis ten aanzien van baggerschepen en oceaanslepers. Deze schepen dienen de Belgische vlag te varen om zich voor het tonnageregime te kwalificeren. De voorwaarden voor toepassing van het tonnageregime op activiteiten op het gebied van scheepsmanagement komen min of meer overeen met die in Nederland. Scheepsmanagers dienen zowel het technische als het bemanningsbeheer over het schip op zich te nemen en moeten alle verplichtingen en verantwoordelijkheden verbonden aan de International Safety Management Code (ISM) overnemen. Ten aanzien van het tonnage tarief geldt dat België een aanmerkelijke lager tarief dan de overige hier behandelde landen hanteert voor jonge, grotere schepen, i.e. groter dan 40.000 NT en jonger dan vijf jaar.

Afschrijvingsregime, boekwinst

België kent een systeem van versnelde afschrijving van resp. 20%, 15%, 15% voor de eerste drie jaren van de initiële waarde van nieuwe schepen, daarna 10% per jaar. Tweedehands schepen kunnen ook van deze regeling profiteren indien deze schepen voor het eerst in Belgische handen komen. Op deze wijze kan in België 50% van de aanschafwaarde van de schepen in de eerste drie jaar worden afgeschreven en kunnen schepen binnen 10 jaar worden afgeschreven. Indien een tweedehands schip van een Belgische eigenaar wordt overgenomen geldt een lineair afschrijvingspercentage van 10%.

Boekwinsten kunnen onbelast blijven bij herinvestering binnen vijf jaar van deze winsten in nieuwe schepen.

Het afschrijvingsregime is per saldo gunstiger dan in Nederland.

Loonfaciliteit

België biedt evenals Nederland de mogelijkheid aan reders om minder loonbelasting en bijdragen sociale zekerheid af te dragen. De tegemoetkoming in de loonbelasting betekent dat de zogenaamde bedrijfsvoorheffing niet hoeft te worden afgedragen aan de Belgische staat. Wat betreft de tegemoetkoming in de sociale zekerheid is de reder voor zeevarenden vrijgesteld van betaling van het werkgeversgedeelte van de sociale zekerheidsbijdragen alsmede van een deel van de werknemersbijdragen in de sociale zekerheid. Door de volledige vrijstelling van het werkgeversgedeelte van de sociale premies is de Belgische loonfaciliteit gunstiger dan de Nederlandse regeling.

1.2 Veiligheid/Milieu

De "Algemene beleidsnota 2007" van de Minister van Mobiliteit meldt als één van de doelstellingen het bewaken van de kwaliteit van schepen die varen onder de Belgische vlag. Om de kwaliteit van de snel groeiende vloot te waarborgen - de vlootcapaciteit onder Belgische vlag is in een paar jaar tijd verviervoudigd - heeft de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in 2006 werkafspraken met een vijftal internationale klassenbureaus gemaakt op het vlak van de maritieme veiligheid. Met de ondertekening van de werkafspraken wordt gestreefd naar een uniform systeem waarbij machtigingen, voorwaarden, modaliteiten, communicatieprocedures en aansprakelijkheidsregels eenduidig worden vastgelegd. Met de reders wordt nauw samengewerkt opdat zo weinig mogelijk schepen onder Belgische vlag aangehouden worden bij een havenstaatcontrole. België onderkent dat de kwaliteit van de vlag ook gekoppeld is aan de doeltreffendheid die de betrokken maritieme administratie aan de reders kan aanbieden. In de "Algemene Beleidsnota 2007" wordt gewezen op de noodzaak van de verbetering van de reactie van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer bij incidenten waar de kwaliteit van schepen onder Belgische vlag in het geding is.

De toegenomen aandacht voor kwaliteit heeft tot resultaat gehad dat de Belgische vlag recent vanuit de zogenaamde 'Grey List' is opgeklimmen tot de 'White List' van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (het regionaal, intergouvernementeel samenwerkingsverband voor havenstaatcontrole, opgericht in 1982 en bestaande uit de meeste EU-landen alsmede Kroatië, Noorwegen, IJsland, Rusland en Canada). De "White List" geeft de kwaliteitsvlaggen weer met een laag aanhoudingspercentage, i.e. de groep van vlaggenstaten met de beste reputatie. België staat op de 'White List' van 2006 overigens nog wel achter resp. het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Denemarken en Nederland, d.w.z. schepen onder de vlag van de vier laatstgenoemde landen hadden in 2006 na inspectie een relatief lager aanhoudingspercentage dan schepen onder de Belgische vlag (zie bijlage).

De permanente naleving van de internationale maritieme veiligheidsregelgeving wordt door het DG Maritiem Vervoer van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer gecontroleerd via een op een risicoanalyse gesteund inspectiebeleid. Gelet op het belang van de Belgische havens speelt België een voorname rol bij de havenstaatcontrole (zie bijlage).

In de "Algemene beleidsnota 2007" van de Minister van Mobiliteit wordt de inwerking-treding van de internationale overeenkomsten betreffende het voorkomen van mariene verontreiniging als prioritair genoemd. Het ratificeren van deze verdragen zal voorrang krijgen. Daarbij wordt ratificatie door België van het AFS-Verdrag (Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen) genoemd als eerste prioriteit (zie bijlage).

België heeft zich aangemeld voor het ondergaan van de vrijwillige IMO 'Voluntary IMO Member State Audit Scheme'. Doel van deze vrijwillige audit is om de effectiviteit van de maritieme administratie van de betrokken IMO-partijstaat na te gaan bij de implementatie en handhaving van IMO-regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. De audit heeft nog niet plaatsgevonden.

Het voornemen van de Belgische overheid om zich in internationaal verband meer te profileren bij de totstandkoming van internationale maritieme regelgeving heeft er onder meer toe geleid dat België voor het eerst in 30 jaar is gekozen in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie voor de periode 2006-2007 (IMO, de VN-organisatie voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door de scheepvaart). De Raad van IMO bestaat uit 40 IMO-partijstaten en wordt elke twee jaar gekozen. Overigens werd België niet herkozen in de IMO-Raad voor de periode 2008-2009.

HOOFDSTUK 2 DENEMARKEN

Overheid

Danish Maritime Authority (www.dma.dk), onderdeel van het Ministry of Economic and Business Affairs (www.oem.dk)

Reders

Danish Shipowners' Association (www.shipowners.dk)

Beleidsdoel

Het Deense zeescheepvaartbeleid is, aldus de Danish Maritime Authority (DMA), gericht op kwaliteit. Als de drie voornaamste doelstellingen van het Deense zeescheepvaartbeleid noemt DMA:

1. het bevorderen van open en onbeperkte markttoegang voor zeevaartdiensten;
2. het waarborgen van de mondiale concurrentiekracht van de Deense vloot;
3. het bevorderen van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart.

Ten aanzien van de doelstelling **markttoegang** benadrukt DMA dat de Deense vloot wereldwijd opereert en dat het bevorderen van een liberaal scheepvaartklimaat met open en onbeperkte markttoegang daarom van groot belang is. Een belangrijk instrument ten aanzien van de doelstelling **mondiale concurrentiekracht** is het Deense Internationale Register. Om de Deense vloot internationaal concurrerend te houden kent Denemarken sinds 1988 het Deense Internationale Register (DIS). Hoewel DIS op gebieden als veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden dezelfde voorwaarden stelt als het Deense Nationaal Register, is het onder DIS mogelijk om de bemanningskosten aanmerkelijk te reduceren. Onder het DIS is het toegestaan om werknemers uit niet-EU landen aan te nemen volgens hun nationale loonvoorwaarden. DMA noemt ook goed opgeleid personeel aan boord van Deense schepen als een belangrijke voorwaarde voor het verzekeren van de mondiale concurrentiekracht van de Deense vloot. Een kwalitatief hoogwaardige vloot vereist goed gekwalificeerd personeel, aldus DMA. Ten aanzien van de doelstelling over **maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging** wijst DMA op de actieve rol van Denemarken in bij de totstandkoming van internationale regelgeving. In samenwerking met de maritieme sector wordt door DMA gestreefd naar een optimaal niveau van maritieme veiligheid en naar het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart.

2.1 Economie

Algemeen

De maritieme sector, waaronder zeescheepvaart, is traditioneel van groot belang voor de Deense economie. Anders dan België heeft Denemarken een compleet maritiem cluster waar bijvoorbeeld ook scheepsbouw en maritieme dienstverlening deel van uitmaken. Dit cluster biedt direct en indirect werkgelegenheid aan ongeveer 100.000 personen, i.e. 6% van de totale werkgelegenheid in de Deense private sector. Zeescheepvaart vormt de tweede exportindustrie van het land (nb. in 2006 was scheepvaart verantwoordelijk voor 16% van de totale waarde van de Deense export).

Met het oog op behoud en verbetering van de positie van Denemarken als één van de meest competitieve landen van de wereld op scheepvaartgebied en aanverwante terreinen heeft de Deense overheid in maart 2006 een actieplan voor groei en innovatie van het Deens

maritiem cluster gepubliceerd "The Danish Maritime Cluster – an Agenda for Growth".

Dit actieplan heeft de volgende centrale doelstellingen:

- de verdere ontwikkeling van Denemarken als vestigingsplaats voor het uitvoeren van internationale kwaliteitszeevaart;
- verbetering van de voorwaarden voor groei, dynamiek en concurrentiekracht van het Deens maritiem cluster (nb. scheepvaart wordt door de overheid beschouwd als de stuwende kracht achter het Deens maritiem cluster);
- handhaving en verbetering van de gezondheids- veiligheids- en milieumaatregelen aan boord van schepen zodat Denemarken zich internationaal ontwikkelt tot een leidende maritieme natie met een focus op kwaliteit.

Het actieplan heeft een aantal aandachtsgebieden geïdentificeerd waar initiatieven noodzakelijk zijn om de voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van het Deens maritiem cluster te verbeteren. Het gaat daarbij om de volgende zeven terreinen:

- Betere opleiding en een grotere instroom van geschoolde arbeid in het Deens maritiem cluster;
- Onderzoek, ontwikkeling en innovatie in het Deens maritiem cluster;
- Verruiming van het tonnageregime;
- Vermindering van administratieve lasten en vermindering van het aantal nationale eisen;
- Bevordering van de Deense invloed en markttoegang;
- Meer aandacht voor 'quality shipping';
- Een efficiënte, dienstgerichte en moderne maritieme administratie.

Op het Oslo Shipping Forum 2007 (juni 2007) heeft de Directeur-Generaal van de Danish Maritime Authority (DMA) de 'Agenda for Growth' nader toegelicht. Van zijn kant werden als belangrijkste actiepunten genoemd:

- Verruiming van het tonnageregime, w.o. het onderbrengen onder het tonnageregime van i) kabelleggen door schepen en ii) boekwinst bij verkoop van tonnagebelaste schepen;
- Promotiecampagne om carrièremogelijkheden in Deens maritiem cluster onder de aandacht te brengen;
- Mogelijkheid bieden voor gekwalificeerde officieren met EU/EER nationaliteit om kapitein op schepen onder Deense vlag te worden;
- Mogelijkheid bieden tot digitale inschrijving in Deens register zonder tussenkomst papieren documentatie, i.e. dienstverlening ten aanzien van registratie is 24 uur per dag beschikbaar;
- Mogelijkheid bieden tot het leveren van informatie (mondeling/schriftelijk) in zowel de Engelse als Deense taal;
- Beschikbaarheid van relevante wetgeving in de Engelse taal.

Fiscale faciliteiten

Denemarken kent, evenals België, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, een aantal fiscale stimuleringsregelingen voor de ondernemingen in de zeescheepvaartsector. Het gaat daarbij om fiscale faciliteiten zowel in de winstsfeer (tonnagebelasting, afschrijvingsregime) als in de loonsfeer (tegemoetkoming aan werkgever/werknemer).

Tonnagebelasting

Denemarken heeft in 2002 een tonnagebelasting ingevoerd. In Denemarken moet de keuze voor het toepassen van het tonnageregime gemaakt worden voorafgaand aan het indienen

van de belastingaangifte van het jaar waarin de onderneming zich kwalificeert voor toepassing van het tonnageregime. Dit is iets ruimer dan in Nederland. De keuze voor toepassing van het tonnageregime geldt voor een vaste periode van 10 jaar. Schepen actief op het gebied van onderzoek, visserij, het winnen van delfstoffen, baggeren en kabelleggen vallen in Denemarken niet onder het tonnageregime (nb. de Europese Commissie onderzoekt momenteel het recente voorstel van Denemarken, voortvloeiend uit de 'Agenda for Growth', om kabelleggers en baggeraars ook te laten kwalificeren voor het Deens tonnageregime en de loonfaciliteit). Sleep- en bergingswerkzaamheden kunnen onder het tonnageregime worden gebracht op voorwaarde dat deze werkzaamheden gedurende tenminste 50% van het fiscaal jaar op zee plaatsvinden. Om voor het tonnageregime in aanmerking te komen dienen de managementactiviteiten vanuit Denemarken plaats te vinden. Ten aanzien van de vlag geldt de Europese vlagvoorwaarde (vlag van EU/EER-land) voor schepen in eigendom met daarop een aantal uitzonderingen. Activiteiten op het gebied van scheepsmanagement vallen onder het tonnageregime indien zowel het technische als het bemanningsbeheer van het schip wordt uitgevoerd en de verplichtingen met betrekking tot de ISM-Code worden overgenomen. Wel moet daarbij ook aan de overige eisen voor het tonnageregime worden voldaan.

Afschrijvingsregime, boekwinst

In Denemarken geldt een afschrijving van maximaal 12% voor schepen groter dan 20 GT die voor commerciële doeleinden worden gebruikt.

Boekwinst bij verkoop schip valt niet onder tonnageregime en wordt normaal belast.

Belastingverplichtingen die voortkomen uit boekwinsten worden automatisch uitgesteld in geval van directe herinvestering van de boekwinst in nieuwe schepen. Het Deense afschrijvingsregime is niet gunstiger dan het Nederlandse.

Loonfaciliteit

Denemarken kent een volledige vrijstelling van inkomstenbelasting van zeevarenden, werkzaam aan boord van schepen in het Deense Internationale Register (DIS) en die fiscaal inwoner van Denemarken zijn. De premies volksverzekeringen zijn in Denemarken verwerkt in de belastingtarieven. Zeevarenden die zijn vrijgesteld van inkomstenbelasting zijn daarmee ook vrijgesteld van betaling van premies volksverzekeringen. De Deense regeling is op zichzelf gunstiger dan de Nederlandse, maar wel met dat verschil dat het voordeel in de Deense regeling direct toekomt aan de werknemer in plaats van aan de werkgever. Op deze manier worden de loonkosten voor de Deense werkgever wel indirect gedrukt.

2.2 Veiligheid/Milieu

Het streven naar kwaliteitsscheepvaart is uitgangspunt van de Deense overheid. Daarbij past een zo hoog mogelijk niveau van maritieme veiligheid alsmede van het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. De Deense overheid werkt samen met de maritieme sector om dit niveau te bewerkstelligen en te handhaven.

Gelet op het internationale karakter van de zeevaart en het belang van de instandhouding van eerlijke concurrentieverhoudingen benadrukt Denemarken de noodzaak van mondiale regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu. In de 'Agenda for Growth' wordt geconstateerd dat de bestaande internationale en Europese regelgeving in toenemende mate tegemoet komt aan de Deense eisen ten aanzien van kwaliteitsscheepvaart. De beleidslijn van DMA is daarom de afzonderlijke nationale eisen te schrappen of deze te incorporeren in internationale regelgeving. In samenwerking met de sector werkt DMA momenteel aan de herziening van de bestaande nationale regelgeving op het gebied van gezondheid aan boord van schepen, maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart.

Actueel is de aandacht van Denemarken voor de problematiek van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂) door de scheepvaart. Denemarken stelt zich in internationaal kader actief op en doet een aantal voorstellen tijdens de zitting van het IMO/MEPC 57 (IMO-milieucomité, maart/april 2008) voor maatregelen die de uitstoot van broeikasgassen door de scheepvaart moeten terugdringen.

In 2006 vond in het kader van de IMO 'Voluntary IMO Member State Audit Scheme' een audit van de Deense maritieme administratie plaats. Doel van deze vrijwillige audit is om de effectiviteit van de betrokken IMO-partijstaat na te gaan bij de implementatie en handhaving van IMO-regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. De conclusies van de audit zoals weergegeven in het in februari 2007 gepubliceerde rapport zijn positief: Denemarken voldoet in ruime mate aan de IMO-verplichtingen en toont zich een verantwoordelijke vlaggenstaat¹.

Denemarken staat op de zogenaamde 'White List' van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Op de 'White List' van 2006 staat Denemarken nog wel achter resp. het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, maar boven Nederland en België (zie bijlage).

In haar 'Agenda for Growth' geeft de Deense overheid aan niet tevreden te zijn met de Deense positie op de 'White List 2005' en wil een hogere positie nastreven (Denemarken is overigens op de 'White List 2006' één plaats gezakt ten opzichte van de 'White List 2005'). Ook wordt in de 'Agenda for Growth' geconstateerd dat Denemarken sinds 2005 niet meer voorkomt op de - zeer selecte - lijst van kwaliteitsvlaggen zoals samengesteld door de Amerikaanse Kustwacht, de zogenaamde *Qualship 21* lijst. DMA wil hier aandacht aan besteden. Schepen op deze lijst worden minder geïnspecteerd in Amerikaanse wateren. Overigens staan België, Duitsland en Nederland in 2007 ook niet op de *Qualship 21* lijst. Het Verenigd Koninkrijk staat, na een afwezigheid van twee jaar, wel weer op deze lijst.

Denemarken behoort tot de landen die al sinds een langere periode stevast zitting in de Raad van IMO hebben. Ook voor de periode 2008-2009 is Denemarken gekozen in de Raad van IMO. De Raad van IMO bestaat uit 40 IMO-partijstaten en wordt elke twee jaar gekozen.

¹ Denemarken en Chili waren de eerste twee IMO-partijstaten die zich in 2006 aanmeldden voor het 'Voluntary IMO Member State Audit Scheme'.

HOOFDSTUK 3 DUITSLAND

Overheid

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (www.bmvbs.de)

Reders

Verband Deutscher Reeder (www.vdr-online.de)

Beleidsdoel

In het *'Koalitionsvertrag'* van november 2005 van de huidige Duitse regering is voor het eerst een speciale paragraaf opgenomen over het versterken van de maritieme standplaats Duitsland. Hierin is aangegeven dat de maritieme economie in al haar facetten een belangrijke bijdrage levert aan de concurrentiekracht van Duitsland en dat het eerder ingezette beleid ten aanzien van de versterking van de Duitse maritieme economie zal worden gecontinueerd. Specifiek voor zeescheepvaart meldt het *'Koalitionsvertrag'* dat de rol van Duitsland als vestigingsplaats voor rederijen verder zal worden versterkt en dat de bestaande, succesvolle fiscale faciliteiten (tonnagebelasting, loonfaciliteiten) behouden zullen blijven.

Versterking van de Duitse maritieme economie is ook de doelstelling van de nationale maritieme conferenties die sinds 2000 met enige regelmaat in Duitsland worden georganiseerd. Initiatiefnemer van de eerste nationale maritieme conferentie was toenmalig bondskanselier Schröder. Ook huidig bondskanselier Merkel heeft op de recente 5^e nationale maritieme conferentie (Hamburg, december 2006) het belang van versterking van de maritieme economie (w.o. scheepsbouw, zeescheepvaart, havens) onderstreept en expliciet aangegeven de fiscale faciliteiten voor de zeescheepvaart voort te willen zetten. De aandacht voor de maritieme economie is in de bondsregering verankerd via de benoeming van een staatssecretaris belast met de coördinatie van de maritieme economie. Dit staatssecretariaat is ondergebracht bij het ministerie van Economische Zaken en Technologie. Doelstelling van de Duitse overheid is verder om het goederenvervoer over de weg deels te verleggen naar het vervoer over water (zee/binnenwateren). Duitsland zet daarom actief in op het ontwikkelen van een shortsea beleid.

3.1 Economie

Algemeen

De Duitse maritieme economie in haar geheel wordt door het Duitse transportministerie gekenschetst als een economische tak met toekomst die door haar vervlechting met andere delen van de Duitse economie van groot belang is voor Duitsland. Gewezen wordt daarbij ook op het belang van de maritieme economie voor Duitsland als exportland: de Duitse buitenlandse handel vindt voor een belangrijk deel (20 procent) via zee plaats. Evenals in het Deense maritieme cluster zijn in het Duitse maritieme cluster alle maritieme sectoren vertegenwoordigd. Het Duitse maritieme cluster biedt werkgelegenheid aan meer dan 220.000 personen. De zeescheepvaart, de maritieme toeleveringsindustrie en de scheepsbouw nemen, gemeten naar omzet en werkgelegenheid, binnen dit cluster de belangrijkste plaats in.

De laatste jaren neemt de zeescheepvaartsector in Duitsland een hoge vlucht. In 2005 steeg Duitsland naar de derde positie van landen met de grootste vloot in beheer en het wist deze positie in 2006 te behouden (zie bijlage). Verantwoordelijk voor deze positieve trend is niet alleen de invoering door de Duitse overheid van een pakket fiscale stimuleringsregelingen. De versterking van de Duitse zeescheepvaartsector is ook toe te schrijven aan de samenwerking en afspraken die sinds een aantal jaren regelmatig in het kader van de zogenaamde '*Maritimes Bündnis*' tussen de Bondsregering, de Duitse redersvereniging, de vakbond en de Noord-Duitse deelstaten worden gemaakt. Eén van die afspraken, beklonken tijdens de 3^e nationale maritieme conferentie (2003), bestond enerzijds uit de toezegging van de toenmalige Bondsregering om het in 1999 ingevoerde tonnageregime intact te laten en de fiscale tegemoetkoming in de loonsfeer te verhogen. Anderzijds hebben de Duitse reders toegezegd om voor 2006 tenminste 100 schepen (terug) onder Duitse vlag te brengen met een uitzicht op nog eens 100 schepen. Eenzelfde toezegging tot invlaggen van schepen hebben de Duitse reders gedaan tijdens de recente 5^e nationale maritieme conferentie (december 2006). Ook worden in de '*Maritimes Bündnis*' afspraken over bijvoorbeeld opleidings- en bemanningsaangelegenheden gemaakt. Zo is tijdens de laatste nationale maritieme conferentie overeengekomen dat reders extra stageplaatsen aan boord van schepen voor studenten zullen creëren.

Fiscale faciliteiten

Duitsland kent, evenals België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Nederland, een aantal fiscale stimuleringsregelingen voor de ondernemingen in de zeescheepvaartsector. Het gaat daarbij om fiscale faciliteiten zowel in de winstsfeer (tonnagebelasting, afschrijvingsregime) als in de loonsfeer (tegemoetkoming aan werkgever/werknemer).

Tonnagebelasting

Duitsland heeft in 1999 een tonnagebelasting ingevoerd. In Duitsland dient de keuze voor het toepassen van het tonnageregime in het eerste jaar te worden gemaakt. De keuze voor toepassing van het tonnageregime geldt voor een vaste periode van 10 jaar. Dit is vergelijkbaar met Nederland. Schepen bestemd voor exploratie en exploitatie van natuurlijke rijkdommen en schepen bestemd voor onderzoek naar energiebronnen onder het zeebed (i.e. onderzoeksschepen) kwalificeren voor het tonnageregime. Dit geldt ook voor schepen die worden gebruikt voor het slepen buiten de Duitse territoriale wateren. De groep kwalificerende schepen is in Duitsland groter dan in Nederland. Om voor het tonnageregime in aanmerking te komen dient het effectieve management in Duitsland plaats te vinden, i.e. alle belangrijke scheepvaartgerelateerde zaken moeten in Duitsland worden beslist. Duitsland kent in beginsel geen nationaal vlagvereiste, wel moet het schip gedurende het grootste deel van het jaar in het Duitse register zijn ingeschreven. Verder is ook Duitsland gehouden aan de Europese vlagvoorwaarde (vlag van EU/EER-land). Het Duits register is onderverdeeld in het zogenaamd *Erstregister* en het *Internationales Seeschiffahrtsregister (ISR)*. Alleen voor inschrijving in het eerste register dient het schip de Duitse vlag te voeren. Onder het ISR is het toegestaan om werknemers uit niet-EU landen aan te nemen onder de loonvoorwaarden van het eigen land. Beide registers kwalificeren voor de toepassing van het tonnageregime. Het tonnageregime is van toepassing op activiteiten op het gebied van scheepsmanagement op voorwaarde dat de scheepsmanager ten minste één schip in eigendom heeft.

Afschrijvingsregime, boekwinst

Duitsland kent een versnelde afschrijving voor zeeschepen van ongeveer 16,6 % van de aanschafkosten van het schip. Voor 2006 en 2007 geldt een extra hoog afschrijvingspercentage van 24,9 % voor schepen die in die jaren worden aangekocht. Duitsland kent hiermee een gunstiger afschrijvingsregime dan Nederland.

Loonfaciliteit

In Duitsland zijn er twee zaken die de hoogte van de loonfaciliteit bepalen. Zo is er een korting op de inkomstenbelasting die toekomt aan de reder. Deze korting is gelijk aan 40% van de inkomstenbelasting van een zeevarende. Deze reductie is niet van toepassing op de premies volksverzekering. Duitsland kent, in tegenstelling tot Nederland, dus geen tegemoetkoming in de sociale zekerheid. Wel kent Duitsland daarnaast een subsidieregeling die inhoudt dat een vast bedrag van €15.400 per zeevarende aan de reder wordt verstrekt. Verder kent Duitsland een stagevergoeding van € 25.500 per stagiaire. Hiervoor is echter vereist dat het schip onder Duitse vlag vaart. Bovendien zijn er allerlei andere verplichtingen die de reductie op de loonkosten weer voor een groot deel teniet doen. Desalniettemin is de loonfaciliteit in Duitsland, als gevolg van de vaste subsidie van € 15.400 per zeevarende, gunstiger dan in Nederland.

3.2 Veiligheid/Milieu

Het Duitse transportministerie benadrukt het belang van internationale fora (IMO, EU) voor het ontwikkelen van internationale standaarden op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. Duitsland wil een toonaangevende rol spelen bij het verbeteren van deze standaarden. Daarbij wordt van Duitse zijde benadrukt dat aanzienlijke vooruitgang op het gebied van maritieme veiligheid en milieu kan worden bereikt door verbetering van de handhaving van bestaande regelgeving.

Als voorbeeld van de inzet op het gebied van milieu noemt het Duitse transportministerie de Oostzee, een gebied met een kwetsbaar ecosysteem dat tegelijkertijd druk wordt bevangen. Duitsland heeft zich met succes in IMO actief ingezet om de Oostzee internationaal tot Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) uit te roepen.

Actueel is de aandacht van Duitsland voor de problematiek van de luchtverontreinigende emissies (SO₂, NO_x, fijnstof) door de scheepvaart. De Duitse minister van Transport Wolfgang Tiefensee meldde in oktober 2007 publiekelijk dat het terugdringen van luchtverontreinigende emissies door de scheepvaart voor Duitsland prioriteit heeft. Hij gaf daarbij aan dit thema ook internationaal tot een prioriteit te willen maken. Tiefensee verklaarde bij die gelegenheid ook af te willen van zware olie als brandstof voor de zeescheepvaart.

In 2007 vond in het kader van de IMO 'Voluntary IMO Member State Audit Scheme' een audit van de Duitse maritieme administratie plaats. Doel van deze vrijwillige audit is om de effectiviteit van de betrokken IMO-partijstaat na te gaan bij de implementatie en handhaving van IMO-regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. De conclusies van de audit zijn positief: Duitsland voldoet in ruime mate aan de IMO-verplichtingen en toont zich een verantwoordelijke vlaggenstaat.

Duitsland staat op de zogenaamde 'White List' van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Op de 'White List' van 2006 staat het boven Denemarken, Nederland en België, slechts de schepen van het Verenigd Koninkrijk hadden in 2006 na inspectie een relatief lager aanhoudingspercentage dan schepen onder de Duitse vlag (zie bijlage).

Duitsland behoort tot de landen die al sinds een langere periode steevast zitting in de Raad van IMO hebben. Ook voor de periode 2008-2009 is Duitsland gekozen in de Raad van IMO. De Raad van IMO bestaat uit 40 IMO-partijstaten en wordt elke twee jaar gekozen.

HOOFDSTUK 4 VERENIGD KONINKRIJK

Overheid

Department for Transport (www.dft.gov.uk)

Reders

The Chamber of Shipping (www.british-shipping.org)

Beleidsdoel

De grondslag van het huidige Britse scheepvaartbeleid vormt het strategiedocument '*British shipping: Charting a new course*' uit 1998 dat in 2003 werd geactualiseerd. Het gaat hier om een lange-termijn visie bedoeld om de toekomst van de Britse zeescheepvaartsector veilig te stellen. De visie onderstreept het belang van de scheepvaartsector voor het Verenigd Koninkrijk. Gewezen wordt daarbij onder meer op de afhankelijkheid van de buitenlandse handel van zeevervoer, op de noodzaak van kustvaart/short sea routes om congestie en milieu-effecten op het land tegen te gaan, op het belang van het verhogen van de maritieme veiligheid in de Britse wateren en op de noodzaak om in de behoefte aan personeel met maritieme achtergrond te voorzien. '*Charting a new course*' lag aan de basis van de invoering van een actief fiscaal maritiem beleid.

Doelstelling is om de positie van de Britse scheepvaartsector te versterken en de sector integraal onderdeel te maken van het Britse transportnetwerk en de Britse economie. Het beleid is daarbij gericht op het ontwikkelen van een kwaliteitsvlag: het Britse antwoord op de mondiale concurrentie in de zeescheepvaart is het verhogen van de kwaliteitsstandaard en het verbeteren van de dienstverlening. Dit geldt niet alleen voor de scheepvaartsector zelf (i.e. veiliger en schonere schepen, klantgerichte en innovatieve bedrijven met uitstekend gekwalificeerd personeel) maar ook voor de maritieme administratie. Daarom heeft de Britse overheid als doelstelling het *Maritime and Coastguard Agency* (MCA) om te vormen tot een efficiënte en klantgerichte organisatie. MCA is onderdeel van de Britse maritieme administratie en verantwoordelijk voor het beheer van het *UK Ship Register* en de uitvoering van het maritieme veiligheids- en milieubeleid.

4.1 Economie

Algemeen

Het Verenigd Koninkrijk heeft een compleet en volledig maritiem cluster. De maritieme economie is van vitaal belang voor de Britse economie en biedt directe werkgelegenheid aan ongeveer een kwart miljoen mensen. Naar volume gemeten wordt 95% van de Britse buitenlandse handel over zee vervoerd. De jaarlijks in het buitenland behaalde netto winst van de Britse maritieme dienstverlening en de zeescheepvaart bedraagt de laatste tijd rond de 2,5 miljard pond. De City van Londen is een toonaangevend internationaal maritiem centrum (o.m. advocatuur, banken, verzekeraars) waar ongeveer 1/5 van de wereldvloot wordt beheerd.

De Britse zeescheepvaartsector was in 2005 naar exportwaarde gemeten de derde dienstensector van het land en had daarmee de luchtvaartsector voorbijgestreefd. Toch kende de sector een neergang na de eerste successen als gevolg van de introductie van de tonnagebelasting in 2000: het *UK Shipping Register* groeide minder snel dan in de eerste jaren na de invoering van het fiscale maritieme beleid. Op het Oslo Shipping Forum 2007 (juni 2007) heeft het voormalig hoofd van MCA de – tot nu zeer succesvolle – reactie van

de Britse overheid op deze relatieve neergang geschetst. De oplossing is vooral gezocht in een ingrijpende aanpassing van de werkwijze van MCA. Als belangrijkste wijzigingen worden genoemd:

- Ontwikkelen van een betere communicatie met de klant waarbij een totaalpakket aan dienstverlening wordt aangeboden;
- Aannemen van een commerciële houding met aandacht voor het gegeven dat scheepvaart een 24-uurs aangelegenheid is;
- Introductie van marktgericht denken waarbij het begrip kwaliteit beter verkocht moet worden.

Om de cultuurverandering te benadrukken werd in februari 2007 ook een naamswijziging doorgevoerd: het *UK Shipping Register* werd het *UK Ship Register*. Inschrijving in het register is via internet 24 uur per dag (24/7) mogelijk en de dienstverlening is op onderdelen ook 24 uur per dag (24/7) beschikbaar. Het MCA-kantoor is nu 12 uur per dag open in plaats van de 8 uur in het verleden. Het afgelopen jaar is het Britse register met 1,2 miljoen GT gegroeid.

Het Verenigd Koninkrijk kent al sinds een aantal jaren een permanente campagne - Sea Vision UK - om de maritieme sector in brede zin onder de aandacht van het publiek te brengen. De campagne wordt geleid door de Britse redersvereniging en wordt in samenwerking met een groot aantal belanghebbenden, w.o. de Britse overheid, gevoerd.

Fiscale faciliteiten

Het Verenigd Koninkrijk kent, evenals België, Denemarken, Duitsland en Nederland, een aantal fiscale stimuleringsregelingen voor de ondernemingen in de zeescheepvaartsector. Het gaat daarbij om fiscale faciliteiten zowel in de winstfeer (tonnagebelasting, afschrijvingsregime) als in de loonsfeer (tegemoetkoming aan werkgever/werknemer).

Tonnagebelasting

Het Verenigd Koninkrijk heeft in 2000 een tonnagebelasting ingevoerd. De keuze voor het toepassen van het tonnageregime moet worden gemaakt binnen een jaar nadat de onderneming zich kwalificeert voor toepassing van het tonnageregime. Dit is iets ruimer dan in Nederland. De keuze voor toepassing van het tonnageregime geldt voor een vaste periode van 10 jaar. Onderzoeksschepen, kabelleggers vallen wat betreft het vervoergedeelte onder het tonnageregime. De groep kwalificerende schepen is in het Verenigd Koninkrijk groter dan in Nederland. Het strategisch en commerciële beheer dient in het Verenigd Koninkrijk plaats te vinden om voor het tonnageregime in aanmerking te komen. In tegenstelling tot de overige hier behandelde landen geldt in het Verenigd Koninkrijk een koppeling tussen de toepassing van het tonnageregime en de opleiding van het personeel aan boord van schepen. Om voor de tonnagebelasting in aanmerking te komen moeten reders jaarlijks een opleidingsplan voor officieren en overige bemanning voor goedkeuring aan het Britse *Department for Transport* voorleggen. Voor toepassing van het tonnageregime geldt de Europese vlagvoorwaarde (i.e. vlag van EU/EER land) met daarop, net als in Nederland, een aantal uitzonderingen. In tegenstelling tot Nederland vallen activiteiten op het gebied van scheepsmanagement in het Verenigd Koninkrijk niet onder het tonnageregime.

Afschrijvingsregime, boekwinst

Het Verenigd Koninkrijk kent een afschrijving van 25% van de balanswaarde voor schepen. Boekwinst valt onder het tonnageregime indien deze is ontstaan gedurende de periode waarin de tonnageregeling van toepassing was. Boekwinst kan onbelast blijven bij herinvestering boekwinst in ander schip. Het afschrijvingsregime in het VK is gunstiger dan in Nederland.

Loonfaciliteit

Het Verenigd Koninkrijk kent een 100% vermindering van loonbelasting voor zeevarenden die woonachtig zijn in het Verenigd Koninkrijk. Evenals in Denemarken komt het fiscaal voordeel direct toe aan de werknemer in plaats van aan de werkgever, zoals in Nederland, maar ook hier geldt dat hierdoor de loonkosten voor de werkgever wel indirect worden gedrukt. De zeevarende die woonachtig is in het Verenigd Koninkrijk betaalt nog wel de sociale verzekeringspremies.

4.2 Veiligheid/Milieu

Het Verenigd Koninkrijk streeft nadrukkelijk naar het bereiken van een kwaliteitsvlag: "*We realised the only place for British shipping was at the top end of the market*", aldus voormalig Minster van Transport, Stephen Ladyman (World Shipping Summit, China, november 2006). Dit wordt ook weerspiegeld in het streven naar een kwaliteitsstandaard op het gebied van veiligheid en milieu. Zo stelt de Britse minister van Transport jaarlijks voor MCA zogenaamde 'Ministerial Targets' vast. In de 'Ministerial Targets' voor 2007-2008 is onder meer opgenomen dat MCA er in samenwerking met reders voor dient te zorgen dat niet meer dan 3% van de Britse schepen die in het kader van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control in het buitenland worden geïnspecteerd worden aangehouden. Verder moet het UK Ship Register een positie op de 'White List' behouden die vergelijkbaar is met de positie van registers van gelijke omvang en reputatie.

In 2006 vond in het kader van de IMO '*Voluntary IMO Member State Audit Scheme*' een audit van de Britse maritieme administratie plaats. Doel van deze vrijwillige audit is om de effectiviteit van de betrokken IMO-partijstaat na te gaan bij de implementatie en handhaving van IMO-regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. De conclusies van de audit zoals weergegeven in het in juni 2007 gepubliceerde rapport zijn positief: het Verenigd Koninkrijk voldoet in ruime mate aan de IMO-verplichtingen en toont zich een verantwoordelijke vlaggenstaat.

Bij de totstandkoming in internationaal kader (IMO, EU) van regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu wil het Verenigd Koninkrijk een proactieve rol blijven spelen. Juist door de goede reputatie van de Britse vlag legt het Verenigd Koninkrijk meer gewicht in de schaal in deze internationale discussie, zo meent het voormalig hoofd van MCA.

Het Verenigd Koninkrijk staat op de 'White List' van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Op de 'White List' van 2006 staat het Britse register op de eerste plaats met het relatief laagste aanhoudingspercentages van schepen na inspectie (zie bijlage). Zoals eerder vermeld staat het Verenigd Koninkrijk daarnaast in 2007 als enige van de hier genoemde landen op de *Qualship 21* lijst, de lijst van kwaliteitsvlaggen zoals samengesteld door de Amerikaanse Kustwacht.

Het Verenigd Koninkrijk behoort tot de landen die al sinds een langere periode steevast zitting in de Raad van IMO hebben. Ook voor de periode 2008-2009 is het Verenigd Koninkrijk gekozen in de Raad van IMO. De Raad van IMO bestaat uit 40 IMO-partijstaten en wordt elke twee jaar gekozen.

BIJLAGE

Geregistreerde handelsvloot

Stand op 1 april 2007 (100 GT en meer)

Vlag	Aantal schepen	GT	DWT
België	73	4 165 275	6 820 575
Denemarken	374	8 692 167	10 602 933
Duitsland	506	11 741 753	13 856 078
Verenigd Koninkrijk	632	11 721 831	12 437 797
Nederland	589	5 009 385	4 999 412

ECSA Annual Report 2006-2007/Bron: Lloyd's Register - Fairplay

Landen met grootste vloot in beheer (top 10)

Stand per 31 december 2006

Land	Aantal schepen	GT (miljoen)	DWT (miljoen)
1. Griekenland	3.084	100,6	170
2. Japan	3.330	99,8	146
3. Duitsland	2.965	62,2	85
4. China	3.184	44,9	70
5. Verenigde Staten	1.764	39,1	45
6. Noorwegen	1.810	34,6	47
7. Hong Kong	689	27,7	44
8. Verenigd Koninkrijk	915	21,8	29
9. Zuid-Korea	1.041	20,9	32
10. Denemarken	790	17,1	21
17. België	226	7,4	12
20. Nederland	742	6,5	7

Verband Deutscher Reeder/Bron: Lloyd's Register

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - White List 2006

De "White List" toont de kwaliteitsvlaggen met een laag aanhoudingspercentage. Gemeten naar het aantal aanhoudingen staan het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Finland in de top 3 van best presterende vlaggen.

White List					
Flag	Inspections 2004-2006	Detentions 2004-2006	Black to Grey limit	Grey to White limit	Excess Factor
United Kingdom	1573	19	127	93	-1,75
Sweden	959	11	81	54	-1,71
Finland	559	6	50	29	-1,63
China	290	2	28	13	-1,60
Bermuda	282	2	27	12	-1,58
Germany	1194	19	99	69	-1,56
France	269	2	26	11	-1,54
Marshall Islands	1365	24	112	80	-1,52
Philippines	200	1	20	8	-1,52
Man Isle of	836	14	71	46	-1,47
Denmark	1245	24	102	72	-1,44
Singapore	892	16	75	49	-1,43
Norway	2686	59	210	166	-1,43
Italy	1150	23	95	66	-1,40
Luxembourg	166	1	18	6	-1,34
Netherlands	2957	74	230	184	-1,33
Liberia	3069	79	239	191	-1,31
Bahamas	3434	98	265	215	-1,21
Hong Kong, China	1125	31	93	64	-1,09
Portugal	548	13	49	28	-1,07
Spain	278	5	27	12	-1,04
Antigua and Barbuda	4407	157	337	280	-0,98
Belgium	161	2	17	5	-0,96
Barbados	346	8	33	16	-0,92
Greece	1513	52	123	89	-0,89
Cyprus	2852	120	223	177	-0,71
United States of America	189	4	20	7	-0,68
Iran Islamic Republic of	262	7	26	11	-0,64
Cayman Islands	403	13	37	19	-0,62
Switzerland	65	0	8	1	-0,57
Estonia	177	4	18	6	-0,57
Gibraltar	800	39	68	44	-0,22
Malta	4226	247	324	268	-0,17
Antilles, Netherlands	740	37	64	40	-0,15
Israel	50	0	7	0	-0,04
Saudi Arabia	49	0	7	0	0,00
Kuwait	32	0	5	0	0,00

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control

MOU port States' individual contribution to the total amount of inspections – 2006

(nb. weergave van 5 van de 25 Paris MOU-partijstaten in 2006, momenteel kent het Paris MOU 27 partijstaten)

	Individual ship calls	Inspections	Inspections with deficiencies	Detentions	% Inspection of MOU total
België	5067	1300	468	69	6,02
Denemarken	2240	606	209	29	2,81
Duitsland	5277	1529	818	53	7,08
Verenigd Koninkrijk	6255	1699	1275	82	7,87
Nederland	5400	1387	728	70	6,43

Bron: Paris MOU on Port State Control, Annual report 2006

Status van ratificatie van een aantal internationale verdragen op het gebied van voorkoming verontreiniging door de scheepvaart en op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade

x = geratificeerd

	LLMC ² Protocol 1996	HNS ³ Convention 1996	BUNKERS Convention 2001 ⁴	AFS ⁵ Convention 2001	Ballast Water 2004 ⁶
België					
Denemarken	X			X	
Duitsland	X		X		
Verenigd Koninkrijk	X		X		
Nederland					

Bron: IMO

² Protocol van 1996 bij het Internationaal Verdrag van 1976 betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars (LLMC 1996)

³ Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-Verdrag 1996)

⁴ Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie, 2001 (Bunkerolieverdrag)

⁵ Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS-Verdrag)

⁶ Internationaal Verdrag inzake het beheer en management van ballastwater en sediment van schepen (Ballastwater verdrag)

VERANTWOORDING

Bij het opstellen van deze Internationale Verkenning is geput uit de informatie zoals beschikbaar op de vermelde overheidssites en rederssites van de onderzochte landen. Daarnaast is gebruik gemaakt van onderstaande publicaties.

- Beleidsmonitor Zeescheepvaart 2005, Deloitte Consulting B.V., 2006
- Dynamic European Maritime Clusters, N. Wijnolst (ed.), 2006
- European Community Shipowners' Associations (ECSA), Annual report 2006-2007
- Het fiscale level playing field zeescheepvaart in de EU, Policy Research Corporation, 2008
- Internationale beleidsbenchmark zeescheepvaart, Policy Research Corporation, 2007
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Annual Report 2006
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Black, Grey and White List 2006
- Response of the Belgian government to the European Commission Green Paper 'Towards a future Maritime Policy for the Union', 2007
- Response of the Danish government to the European Commission Green Paper 'Towards a future Maritime Policy for the Union', 2007
- Response of the government of the United Kingdom to the European Commission Green Paper 'Towards a future Maritime Policy for the Union', 2007
- Shipping Industry Flag State Performance Table, 2007 update
- US Coast Guard Qualship 21 Initiative, 2007 update