



PLAN VOOR DUURZAME SCHEEPVAART

4 juli 2018



PHILIPPE DE BACKER

*Secrétaire d'Etat à la Lutte contre la fraude maritime
et la Protection de l'Environnement et du Climat*



Service public fédéral
Mobilité et Transports
DG Navigation



Union
Royale des
Armateurs Belges

Partnerschapsovereenkomst tussen:

- De Koninklijke Belgische Redersvereniging, vertegenwoordigd door de heer Ludwig Criel, voorzitter KBRV en de heer Wilfried Lemmens, directeur
- Directoraat-generaal Scheepvaart, FOD Mobiliteit en Vervoer, vertegenwoordigd door de heer Eugeen Van Craeyvelt, directeur-generaal
- De Staatssecretaris bevoegd voor Noordzee, de heer Philippe De Backer

De scheepvaart is van groot belang voor de wereldwijde handel en onmisbaar voor de welvaart in België. Jaarlijks varen er gemiddeld 150.000 schepen door het Belgische deel van de Noordzee. Het betreft zowel het transitverkeer van het zuiden naar het noorden en omgekeerd, als het verkeer van en naar de Belgische havens dat aansluit op het wereldwijd koopvaardijverkeer.

De handelsvloot die onder Belgische vlag vaart, vertegenwoordigt een brutotonnenmaat (GT) van meer dan 5,4 miljoen en een draagvermogen (DWT) van meer dan 7,8 miljoen, waarmee ze tot de top 25 van de IMO lidstaten behoort.

De door België gecontroleerde vloot is goed voor plaats 18 van zeevarende naties. De vloot van de Belgische reders is anderhalf keer meer gegroeid dan de wereldvloot. Aan boord van de Belgische zeeschepen werken dagelijks meer dan 5.500 mensen.

België is een maritieme natie en dit al meer dan 180 jaar. Als lid van de Council van IMO verdedigen wij de visie van duurzame scheepvaart, eerlijke concurrentie en gelijk speelveld. Om deze voortrekkersrol te kunnen blijven spelen is het nodig dat we blijven inzetten op vernieuwing en modernisering.

Dit partnerschapsakkoord stelt maatregelen voor op volgende vlakken:

- Administratieve vereenvoudiging door digitalisering
- Verbetering en vereenvoudiging door wetgevende initiatieven
- Creëren van een gelijk speelveld
- Internationale samenwerking
- Vergroening van de scheepvaart

I. Administratieve vereenvoudiging door digitalisering

(1) Digitalisering certificaten

Het gebruik van elektronische certificaten aan boord van schepen is sinds enkele jaren goedgekeurd binnen IMO. Denemarken is als eerste land begonnen met het afleveren van digitale certificaten en uit de resultaten blijkt dat de Deense vloot hier geen hinder van heeft ondervonden, wel integendeel.

Er zijn vele voordelen gekoppeld aan het gebruik van elektronische certificaten.

Als eerste belangrijke punt kan België zich door dit project profileren als een vernieuwende en vooruitstrevende vlag die mee is met de laatste technologieën. Dit kan de reputatie en aantrekkingskracht van de Belgische vlag enkel ten goede komen.

Er gaat ook een groot gebruiksgemak gepaard met het afleveren van elektronische certificaten. De certificaten worden nu op veiligheidspapier afgedrukt, getekend en

opgestuurd naar de rederij. Dit alles neem tijd in beslag. De scheepvaartsector is een hoogtechnologische sector waar snelheid van groot belang is. Door het gebruik maken van elektronische certificaten worden wachttijden door het versturen van de papieren certificaten per post vermeden en heeft de rederij meteen de juiste certificaten aan boord zonder wachttijden.

Door ook de aanvraag elektronisch te laten verkopen, via elektronische toepassingen van DG Scheepvaart, kan de reder nog sneller en eenvoudiger het hele certificatieproces opvolgen. Verder kan het gehele proces volledig gestroomlijnd worden. Zo kan voor de betaling van de retributie voor een certificaat of meerdere certificaten het totale bedrag van de retributie automatisch berekend worden en zou het systeem meteen ook een factuur kunnen verzenden naar de rederij. Ook voor de rederij levert dit voordelen daar zij voor meerdere schepen tegelijk een aanvraag kunnen doen, verwarring omtrent bedragen van retributies wordt vermeden en ze een onmiddellijk een bewijsstuk hebben voor de boekhouding.

Tot slot laten elektronische certificaten een betere en accuratere controle toe. Zo kan voor een schip dat niet meer aan de voorwaarden voldoet, een elektronisch certificaat onmiddellijk ingetrokken worden. Buitenlandse havenstaatcontroles die toezien op de veiligheid van schepen kunnen ook eenvoudiger en sneller controleren of alle certificaten voor een schip werden afgeleverd én nog geldig zijn en dit door gebruik te maken van het nummer en datum van het certificaat en het IMO nummer van het schip. Fraude met certificaten kan op deze manier ook volledig worden uitgesloten.

Actie:

DG Scheepvaart zal het gebruik van elektronische certificaten samen met de KBRV verder uitwerken en zorgen voor de nodige wettelijk omkadering en een functionele analyse op het gebied van ICT toepassing laten uitvoeren.

Naast het systeem van elektronische certificaten zal DG Scheepvaart in overleg met KBRV de mogelijkheden onderzoeken om elektronische logboeken te gebruiken in overeenstemming met de richtsnoeren die momenteel worden besproken binnen de Internationale Maritieme Organisatie.

(2) Elektronische verzending van arbeidsovereenkomsten (E-crew)

Art. 37 van de wet van 3 juni 2007 houdende diverse arbeidsbepalingen bepaalt dat Bij het sluiten van de arbeidsovereenkomst zal

- een exemplaar overhandigd worden aan de zeevarende,
- een ander exemplaar zich aan boord van het zeeschip dienen te bevinden waar de zeevarende het op elk ogenblik moet kunnen inkijken
- een derde exemplaar onverwijld moeten overgezonden worden aan de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar die daartoe is aangesteld van de thuishaven van het zeeschip

Met het project E-crew zal het overmaken van de arbeidsovereenkomst voor zeevarende op elektronische wijze kunnen overgemaakt worden aan hogergenoemde met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaar.

De elektronische verzending van arbeidsovereenkomsten voor zeevarende biedt opnieuw vele voordelen: opnieuw worden administratieve lasten verlaagd voor de klant en heeft de bevoegde ambtenaar onmiddellijk de juiste gegevens ter zijner beschikking.

Op deze manier kan automatisch gecontroleerd worden of de minimumbezetting en de kwalificaties van de bemanningsleden, zoals opgenomen in het bemanningsplan opgesteld en goedgekeurd overeenkomstig art. 91 van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement gerespecteerd werden.

Actie:

DG Scheepvaart zal een functionele analyse uitvoeren om dit project in de praktijk uit te rollen.

(3) Belgian Maritime Single Window (BMSW)

Richtlijn 2010/65/EU verplicht de lidstaten om een maritiem single window te hebben zodat deze meldingen elektronisch en eenmalig gebeuren. Op grond van deze richtlijn worden 2 categorieën van meldingen aangemerkt als verplicht te melden, nl. de meldingen die voortkomen uit rechtshandelingen van de Europese Unie en deze die voortkomen uit nationale wetgeving.

Concreet worden in België gegevens van zowel de federale en Vlaamse overheid als van de havensystemen met elkaar gelinkt via de uitbouw van bestaande structuren en het CBS en FSB systeem. Een aantal meldingen hierin nog niet raadpleegbaar.

Europa werkt momenteel aan een herziening van de richtlijnen gelet op de vele moeilijkheden waarmee de verschillende lidstaten worstelen bij de uitvoering ervan, kan een Europees Maritime Single Window een mogelijke verder te exploreren piste zijn.

Als vooruitstrevende maritieme natie wenst België geen tijd te verliezen en reeds intern na te gaan op welke manier de uitwisseling van bestaande als nieuwe gegevensstromen sneller en efficiënter kan opgezet worden via een vlot toegankelijk platform en dit met de nodige aandacht voor de veiligheid van de gegevens en bescherming van de privacy.

Hierbij kan ook de piste van de publiek-private samenwerking onderzocht worden.

Actie:

Kabinet De Backer zal samen met DG Scheepvaart alle betrokken federale instanties rond de tafel brengen en een behoefte analyse en stappenplan opstellen om het BMSW verder uit te bouwen en de nodige voorbereidingen te treffen om te kunnen voldoen aan de voorschriften van de nieuwe Europese regelgeving. Met de bevoegde Vlaamse minister(s) zal bekeken worden om hieromtrent een gezamenlijk project op te zetten.

II. Verbetering en vereenvoudiging via wetgevende initiatieven

(4) Ratificatie Verdrag aangaande de identiteitsdocumenten van zeevarenden¹ (ILO 185)

Het in- en ontschepen van bemanning van vreemde schepen in Belgische havens of van Belgische schepen in vreemde havens brengt de nodige formaliteiten met zich mee waaronder het beschikken over een geldig visum.

(1) ¹ Seafarers' Identity Document Convention

De ratificatie van dit verdrag faciliteert en vereenvoudigt bemanningswissels tussen ratificerende landen gezien deze landen zich er onderling toe verbinden om zeevarenden binnen de kortst mogelijke tijd, toegang te geven tot hun grondgebied voor zover deze beschikt over een geldig identiteitsbewijs vergezeld van een paspoort en dit voor

- inschepen op een schip of overgaan naar een ander schip;
- transit om in te schepen op hun schip in een ander land of voor repatriëring of voor redenen toegelaten door de overheid van dat land.

Actie:

Kabinet De Backer en DG Scheepvaart zullen in overleg met de bevoegde administraties van Werk en Binnenlandse Zaken, de nodige stappen ondernemen om dit verdrag te ratificeren.

(5) Ratificatie van het protocol tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen het de veiligheid van de zeevaart (SUA-protocol)²

Veiligheid is een prioriteit voor deze regering en dit zowel op land als op water.

Belgie is reeds lid van het SUA Verdrag : Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (1971), die een aantal gedragingen zoals het overnemen van een schip met geweld, geweld tegen personen op een schip die de veiligheid van het schip in het gedrang brengen, vernietiging of beschadiging van het schip of de lading of het verspreiden van valse informatie zodat het schip niet meer veilig kan varen, ... strafbaar stelt.

Het SUA protocol uit 2005 stelt bijkomende daden strafbaar waaronder het gebruik van schepen om biologische, chemische of nucleaire wapens te vervoeren of het lozen van olie, radioactieve materialen, gas of andere schadelijke stoffen in dergelijke hoeveelheden dat zij de dood, of ernstige verwondingen of schade tot gevolg hebben. Ook het gebruik van deze wapens of schadelijke stoffen tegen zeeschepen wordt uitdrukkelijk verboden.

Dit protocol werd gesloten om terrorisme tegen schepen te voorkomen en te onderdrukken en om de veiligheid aan boord en aan land te verhogen en de risico's voor passagiers, bemanning, havenpersoneel en schepen te beperken. Bovendien worden extra mogelijkheden geboden om vb. personen uit te leveren of de lading van schepen op volle zee reeds te gaan controleren. Dit kadert volledig in de scope van de nieuwe cel maritieme beveiliging die recent werd opgericht met het oog op de beveiliging van onze Belgische schepen en wateren, waardoor de ratificatie noodzakelijk geacht wordt.

Door de ratificatie van dit protocol zal België zijn reputatie van maritieme natie nogmaals aantonen doordat we nu de nodige stappen zetten om in 2021 het eerste land te zijn dat alle IMO-verdragen geïmplementeerd zal hebben.

Actie:

Kabinet De Backer en DG Scheepvaart zullen het nodige doen om een snelle ratificatie van het SUA protocol te bewerkstelligen.

(2) ² Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

(6) Belgisch Scheepvaartwetboek (BSW)

In 2007 werd de Koninklijk Commissie voor de herziening van het maritiem recht opgericht. Meer dan 10 jaar en 11 blauwboeken later werd een ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek op 22 december 2017 goedgekeurd op de ministerraad.

Om België het wetboek te geven dat aangepast is aan de noden van het moderne scheepvaartlandschap, is het belangrijk dat dit wetgevend proces afgerond wordt.

Actie:

Kabinet De Backer verbindt zich ertoe het Belgisch Scheepvaartwetboek nog dit jaar in het parlement in te dienen.

III. Creëren van een gelijk speelveld

(7) Versterken van de havenstaatcontroles (PSC) op schepen in Belgische havens

De controles aan boord van schepen wordt opgelegd door de Europese richtlijn 2009/16/EG (KB 22 december 2010) en houden verband met de internationale maritieme bepalingen rond:

- veiligheid van schip en opvarenden;
- beveiliging van het schip;
- bescherming van het mariene milieu;
- leven en werkomstandigheden aan boord.

Met het oog op een effectieve en eenduidige toepassing van de havenstaatcontrole, hebben de Europese landen, IJsland, Noorwegen, Canada en Rusland gemeenschappelijke afspraken gemaakt en vastgelegd in de Paris MOU. Deze afspraken hebben o.a. betrekking op het minimum aantal te controleren schepen, het risicomodel waarop deze geselecteerd worden en bepaalde specifieke vereisten.

De dienst havenstaatcontrole bestaat uit 11 personen waaronder 9 inspecteurs die samen jaarlijks een 1000-tal schepen controleert.

De versterking van de controles zal naast preventieve acties, zoals het sensibiliseren en informeren van zeevarenden over hun rechten en plichten, ook repressieve acties omvatten.

Zo zal bij controles aan boord een PV opgesteld worden wanneer vastgesteld wordt dat:

- de MLC wetgeving niet gerespecteerd wordt;
- tijdelijk opgelegde maatregelen geen effect sorteren;
- bewust inbreuken worden gepleegd om economisch voordeel te bekomen;
- herhaaldelijk nalatigheden worden vastgesteld.

Actie:

Kabinet De Backer zal samen met DG Scheepvaart het toepassingsgebied van de wet administratieve geldboetes uitbreiden met overtredingen van de MLC-wet. Om inbreuken vlot en eenvormig te kunnen vaststellen zal ten behoeve van de inspecteurs een basisvragenlijst opgesteld en guidelines uitgewerkt worden.

IV. Bevorderen van de internationale samenwerking

(8) Afsluiten van bilaterale akkoorden

In maart 2017 ontving België het tweevoudig verzoek van Panama om een bilateraal akkoord te sluiten betreffende de wederzijdse erkenning van de opleiding en diplomering van zeevarenden en om Panama voor te dragen bij Europa met het oog op een Europese erkenning.

Door het sluiten van het bilateraal akkoord krijgen de Panamese zeevarenden dezelfde toegang tot het beroep op Belgische schepen en dit onder dezelfde loon- en arbeidsvoorwaarden als de Belgische zeevarenden en omgekeerd. De bevoegde Belgische diensten dienen hiertoe een audit uit te voeren bij de Panamese zeevaartscholen.

Overeenkomstig de Europese richtlijn 2012/35/EU, kan België Panama voordragen bij Europa om alzo een Europese erkenning van de opleidings- en diplomeringssystemen te bekomen. Op die manier kan Panama op de white list van zeevarenden van de EU komen. Om een dergelijke erkenning te bekomen zal een audit dienen te gebeuren door EMSA.

Panama is de grootste vlaggenstaat en een vermelding op de white list komt hun reputatie ten goede. Het feit dat hiervoor België aangezocht werd benadrukt nogmaals de hoge kwaliteit van onze vlag en bevoegde diensten.

Actie: Kabinet de Backer en DG Scheepvaart zullen de nodige audits uitvoeren en aanvragen met het oog op sluiten van een bilateraal akkoord en het bekomen van de Europese erkenning.

V. Vergroening van de scheepvaart

(9) High Ambition Coalition voor scheepvaart

België heeft samen met de Marshall Islands en de Solomon Islands een leidende rol binnen de HAC voor scheepvaart om zo te streven naar een hoog ambitieniveau en strategie om de uitstoot van broeikasgassen door de scheepvaartsector te verminderen.

Op 13 april 2018 werd op MEPC72 een akkoord gesloten om de uitstoot van broeikasgassen met 50% zal verminderd worden ten opzichte van 2008. Deze initiële strategie zal in 2023 herzien worden waarbij rekening zal gehouden worden met de technologische ontwikkelingen en de resultaten van de data collectie die binnen IMO werd opgestart.

Actie:

Kabinet De Backer en DG Scheepvaart zullen blijven streven naar een verdere vergroening en decarbonisatie van de scheepvaart. Als lid van de Raad van de IMO blijft België een voortrekkersrol spelen in dit debat. De KBRV zal door middel van de denktank de nodige input geven om dit debat op technologisch en operationeel vlak te ondersteunen.

(10) Kwaliteit van scheepsbrandstoffen

Sinds 1 januari 2015 is de Noordzee een gebied waarbij het zwavelgehalte in de brandstof beperkt wordt tot maximaal 0,1 %, tenzij er systemen worden gebruikt die de zwavel uit de uitlaatgassen filteren alvorens deze worden geloosd. DG Scheepvaart is bevoegd om de

controles uit te voeren op de gebruikte brandstoffen. Voor de reders is het evenwel van groot belang om ook de brandstoffen te krijgen die voldoen aan de vereiste standaarden.

Binnen MARPOL wordt enkel een verwijzing opgenomen naar de ISO standaarden voor scheepsbrandstoffen. Deze standaarden bevatten echter niet voor alle stoffen relevante parameters. Echter kan een bepaalde hoeveelheid van schadelijke stoffen in de scheepsbrandstoffen defecten veroorzaken aan de motoren van de schepen. Naast de schade aan de motor, moet de reder de getankte brandstof debunkeren en nieuwe brandstof aankopen wat een ernstig financieel nadeel is.

Op initiatief van de KBRV is er een werkgroep opgericht waarbij de reders, administraties en haven uit Nederland, Duitsland en België betrokken zijn om een gezamenlijke aanpak van deze problematiek uit te werken. Ook andere stakeholders zoals de bunkerleveranciers en ISO zijn betrokken in deze werkgroep.

Actie:

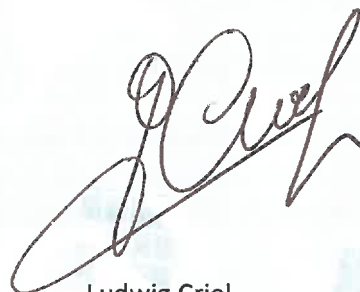
Kabinet De Backer en DG Scheepvaart zullen samen met de bevoegde administraties onderzoeken hoe een controlesysteem op scheepsbrandstoffen die in België worden geleverd uitgewerkt kan worden. DG Scheepvaart en de KBRV zullen samenwerken binnen de werkgroep voor scheepsbrandstoffen en eventuele resultaten van deze werkgroep op de agenda van IMO plaatsen.

Dit partnerschapsakkoord zal jaarlijks geëvalueerd worden .

Op gemaakt te Antwerpen op 4 juli 2018.



Philippe De Backer
Staatssecretaris bevoegd voor Noordzee



Ludwig Criel
Voorzitter KBRV



Eugeen Van Craeyvelt
Directeur-generaal DG Scheepvaart



Wilfried Lemmens
Directeur KBRV