



Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

Inleiding en conclusies

In deze zienswijze geeft de KVNR haar reactie op het voorstel voor een nieuwe regime van de loodsplicht en de loodsplichtvrijstellingen/ontheffingen, dat door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) in een formele consultatieronde aan de stakeholders is voorgelegd.

De KVNR vindt dat dit voorstel geen recht doet aan de uitgangspunten van de minister, die ten aanzien van de loodsplicht heeft opgeroepen tot versoepeling, vereenvoudiging en ruimhartigheid.

De KVNR heeft aan de hand van de havenaanlopen op Rotterdam in 2014/2015 berekend dat de financiële lastenverzwaring voor de reders, die met kleine zeeschepen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen staan (registerschepen), ruim anderhalf miljoen euro per jaar gaat bedragen. Bovendien stijgen ook voor de andere schepen de loodskosten fors.

Berekeningen laten een jaarlijkse stijging van de loodskosten zien van krap € 3 mln., naast heel forse eenmalige kosten bij de overgang naar de nieuwe systematiek. Dan gaat het over een bedrag van € 12,5 mln.

Op basis van deze impactanalyse kan de KVNR geen steun verlenen aan dit voorstel. Wij dringen met klem aan op een forse bijstelling van de plannen. Bovendien ontbreekt een analyse van welk veiligheidsprobleem er eigenlijk wordt opgelost met de nieuwe systematiek. Een nadere onderbouwing van uitautische veiligheidsoverwegingen en op basis van objectieve gronden wordt niet gemist.

UITGANGSPUNTEN

Voorstel doet geen recht aan uitgangspunten minister

Het oogmerk van de minister is dat de loodsplicht alleen wordt opgelegd als dat nodig is. Aan dit uitgangspunt wordt met dit voorstel geen recht gedaan. Daar komt bij dat de KVNR in 2012 heeft ingestemd met de nieuwe landelijke loodsgeldtariefstructuur, op voorwaarde dat kleine zeeschepen worden ontzien in de plannen voor de LNS.

Ten aanzien van de PEC kleine zeeschepen roept de KVNR IenM op om inhoudelijk dicht(er) bij de uitgangspunten te blijven, zoals die voor de Loodsplicht Nieuwe Stijl zijn geformuleerd.

“Het is de bedoeling dat deze categorie kleinere zeeschepen op een of andere wijze ook in de PEC-structuur wordt opgenomen. Maar voorkomen moet worden dat deze nieuwe structuur voor deze schepen in vergelijking met de huidige situatie, onevenredig belastend zal zijn”.

Ook heeft de minister in haar beantwoording van Kamervragen aangegeven dat haar streven erop gericht is om geen substantiële negatieve effecten voor de huidige registerschepen op te werpen en de gevolgen voor deze groep schepen zo klein mogelijk te houden.

Op basis van deze toezegging verzet de KVNR zich tegen de gehanteerde definitie van kleine zeeschepen. Deze leidt tot een verzwaring van de loodsplicht en doet kapitein-eigenaren de das om. De financiële consequenties van wel of geen loodsplicht zijn voor reders verstrekkend, zowel voor wat betreft de turn around time van schepen als voor wat betreft de hoogte van de loodsgeldtarieven. Loodsplicht gaat de reders van registerschepen anderhalf miljoen euro per jaar kosten; tienduizenden euro's per schip per jaar. Dit wordt extra bezwaarlijk in de huidige vrachtenmarkten, met tarieven die veelal fors verliesgevend zijn. Bovendien vormt het bijhouden van de PEC-administratie een forse verzwaring van de administratieve lastendruk.



Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

GEWENSTE BIJSTELLING

De KVNR kan geen steun verlenen aan dit voorstel en dringt met klem aan op een forse bijstelling van de plannen, op basis van een gedegen impactanalyse. De KVNR handhaaft haar tegenvoorstel voor kleine zeeschepen en bepleit een versnelling van de doorlooptijden voor het verkrijgen van de overige PEC's, aan de hand van prestatienormen.

Tegenvoorstel KVNR blijft van kracht

De KVNR handhaaft het tegenvoorstel, dat zij in de informele consultatieprocedure kenbaar heeft gemaakt. Dit voorstel voor ziet in:

- Twee lichte PEC-categorieën voor kleine zeeschepen (voor registerschepen resp. overige kleine handelsvaartschepen en kleine short sea containerschepen tot 115 meter);
- een toekomstbestendige, objectieve definitie van kleine zeeschepen;
- Een adequaat overgangsregime voor registerschepen;
- (Daadwerkelijke) flexibilisering en versoepeling van de loodsplicht.

Géén verzwaring voor registerschepen

De KVNR verlangt een overgang van de registerschepen naar de PEC-systematiek zónder verzwaring van de loodsplicht, conform de door IenM beoogde fasering. Dit houdt in dat de eis van de maximale air draft van tafel gaat en dat er géén eis van bezoek □ frequentie aade PEC kleine zeeschepen wordt gesteld als ingangseis.

Wel kunnen wij ons goed voorstellen dat kleine zeeschepen, die in twee jaar tijd nul keer in een Nederlandse zeehaven zijn geweest, niet voor deze PEC in aanmerking komen. Het hanteren van deze eis zal tot gevolg hebben dat circa 17% van de huidige registerschepen niet kwalificeert. Dit betreft grotendeels registerschepen die zijn doorverkocht aan het buitenland; schepen waarvan de reder en de gezagvoerder niet bekend zijn bij de havenautoriteiten.

Vanuit nautische veiligheid bezien is de KVNR er bovendien voorstander van om de taaleis en het kennis □ vereiste ten aanzien van de scheepvaartreglementen gelijk met de introductie van de nieuwe PEC-systematiek in te laten gaan, óók voor de gezagvoerders op registerschepen.

Versnelling doorlooptijden overige PEC-categorieën

Voor alle overige PEC-categorieën dient een versnelling van de doorlooptijden voor het verkrijgen van een PEC de hoogste prioriteit te vormen. De KVNR vindt dat IenM prestatienormen dient te stellen aan de doorlooptijden.

IMPACTANALYSE

Introductie PEC-systematiek heeft forse impact

Met dit wetsvoorstel wordt de introductie van een PEC-systematiek mogelijk gemaakt. Aan de Tweede Kamer werd toegezegd om de gevolgen van dit nieuwe loodsplicht □ regime door te rekenen. De KVNR beschouwt een gedegen impact assessment van essentieel belang om een definitief oordeel over dit wetsvoorstel te kunnen geven.

IenM voert aan dat deze wettelijke kaderstelling niet direct tot financiële consequenties voor reders leidt, onder verwijzing naar de nog vast te stellen lagere wet- en regelgeving. Deze wijze van presenteren van het onderhavige wetsvoorstel onttrekt een forse financiële en administratieve lasten □ verzwaring voor reders aan het zicht □ daarmee aan de besluitvorming.

Derhalve volgt onderstaand onze inschatting van de financiële impact van:

- de 3 uit 2 eis;

Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

- de maximering van de air draft op 14 meter;
- de PEC-systematiek.

I. IMPACT 3 UIT 2 EIS

Voorstel maakt helft registerschepen loodsplichtig

Volgens het voorstel komen gezagvoerders die kunnen aantonen dat zij in een periode van twee jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze nieuwe wetgeving minimaal 3 keer in een bepaalde haven zijn geweest met een registerschip, in aanmerking voor een tijdelijke PEC voor dat schip in de betreffende haven.

De KVNR heeft de consequenties van dit voorstel in kaart gebracht aan de hand van concrete cijfers: de havenaanlopen van registerschepen Rotterdam in de jaren 2014/2015 en concludeert dat sprake is van substantiële negatieve effecten.

Uit deze exercitie blijkt dat 50% van de kleine zeeschepen die in het register staan, minder dan 6x per twee jaar de haven van Rotterdam aanloopt. Dit betekent dat 50% (!) van de gezagvoerders op deze schepen - die 1 op 1 af varen - minder vaak dan 3x per twee jaar in de Rotterdamse haven komen en dus niet aan deze eis kunnen voldoen. Van de “beperkte verzwaring voor de huidige registerschepen”, waarvan in het voorstel wordt gerept, is dus geenszins sprake.

De KVNR is slecht te spreken over deze zeer onjuiste en mager onderbouwde voorstelling van zaken.

Financiële impact 3 uit 2 eis

Het niet kunnen voldoen aan de eis “3 ingaande reizen in 2 jaar tijd” per gezagvoerder in de havenregio Rotterdam-Rijnmond gaat de reders van registerschepen ruim een kwart miljoen euro per jaar kosten (€ 275.000). Op jaarbasis zijn vergelijkbare bedragen te verwachten op basis van de doorrekening van de havenaanlopen van Amsterdam-IJmond en Scheldemonden; derhalve een totaalbedrag van € 750.000 per jaar voor de aanlopen op Nederlandse zeehavens. Dit staat gelijk aan de arbeidsvergoeding van drie senior registerloodsen. Deze financiële last dient grotendeels te worden opgebracht door kapitein-eigenaren met een familiebedrijf, die na acht jaar economische recessie (2008-2016) met de rug tegen de muur staan. Dit is geen boodschap die wij aan onze achterban willen of kunnen verkopen.

II. IMPACT MAXIMERING AIR DRAFT

Voorstel tast gelijke speelveld aan

Gezagvoerders op registerschepen met een vrije hoogte (maximale air draft) hoger dan 14 meter komen volgens het voorstel niet in aanmerking voor een PEC kleine zeeschepen en worden loodsplichtig gemaakt. Het gaat om 62 registerschepen (21%), waarvan bijna tachtig procent (79%) onder Nederlandse vlag vaart. In bijlage 1 volgt een overzicht, waaruit dit aantal af te leiden valt. Het gaat hierbij om moderne, innovatieve en veilige schepen, waarin werd geïnvesteerd door vooraanstaande reders.

Voor deze schepen wordt het gelijke speelveld de komende tien jaar aangetast ten opzichte van:

- de meer traditionele verouderde binnen/buitenschepen, die grotendeels in handen van voor de Rijkshavenmeesters onbekende reders zijn geraakt;
- de (huidige) registerschepen van buitenlandse concullega’s met een hefbaar stuurhuis.

Deze aantasting van het gelijke speelveld betreft een steekhoudend, aanvullend argument ten opzichte van de argumenten die de KVNR in de informele consultatieronde reeds met IenM heeft gedeeld, zie bijlage 2 voor de integrale motivatie tegen deze eis.



Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

Daar komt bij de air draft niet eenduidig af te leiden uit scheeps□certificaten (een nadrukkelijkvens van IenM) en evenmin uit inter□nationale databases. Als hier al een indicatie over wordt afgegeven, blijft onvermeld hoe dit werd gemeten. Ook ontbreekt vaak de essentiële aanvullende informatie, bijvoorbeeld dat de mast omlaag kan, dat sprake is van een hefbaar stuurhuis of dat het schip getrimd kan worden. Deze bevindingen staven onze opvatting dat de maximale airdraft geen geschikt criterium vormt voor een lichte PEC kleine zeeschepen.

Voorstel doet kapitein-eigenaren de das om

Het niet kunnen voldoen aan de eis dat de air draft van het schip maximaal 14 meter mag bedragen hakt er financieel zwaar in. Dit gaat de reders van registerschepen op de haven Rotterdam-Rijn□mond 3,6 ton per jaar kosten. Hiervan komt 93% (€ 3,35 ton) op het conto van Nederlandse reders, waarvan circa de helft voor rekening van kapitein-eigenaren.

Financiële lastenverzwaring loodsplicht ruim € 1½ miljoen per jaar

In combinatie met de voorgaande “3 uit 2 eis” verdubbelen de kosten van het niet kwalificeren voor een PEC kleine zeeschepen naar € 5,35 ton per jaar voor de havenaanlopen op Rotterdam (€ 1,07 miljoen voor de jaren 2014 en 2015 bij elkaar opgeteld). De doorberekening van deze kosten maakt onderdeel uit van het overzicht in bijlage 1. Hierbij is een gemiddeld loodsgeldtarief van € 1.200 per inkomende reis gehanteerd. Voor de schepen van de Noorse reder Wilson geldt, dat zij per inkomende reis gemiddeld ook drie verhaalreizen maken. Voor deze schepen is het tarief derhalve maal vier genomen. Worden hier vergelijkbare bedragen voor de havenregio's Amsterdam-IJmond en Scheldemonden bij opgeteld, dan is sprake van een financiële lasten□verzwaring voor de reders van (loodsplichtige) register□schepen van naar schatting ruim anderhalf miljoen euro per jaar.

III. IMPACT PEC-SYSTEMATIEK

Lastenverzwaring ook met PEC-systematiek

Ook reders met PEC-houders worden in de nieuwe systematiek met een zeer forse financiële en administratieve lastenverzwaringeconfronteerd. Deze lastenverzwaring voor reders komt nog bovenop de financiële lastenverzwaring zoals becijferd in de voorgaande paragrafen.

Voorstel verbindt kosten aan behalen PEC

Dit wetsvoorstel biedt de mogelijkheid om tarieven voor een PEC in rekening te brengen. In de huidige ontheffingssystematiek zijn hier geen kosten aan verbonden. Indien 350 gezag□voerders op kleine zeeschepen PEC-houdeworden op minimaal twee Nederlandse zeehavens,

dan zijn er 840 PEC's benodigd. Gaat hier naar analogie van de vrijstelling voor verklaringhouders een tarief van 4.500 tot 5.000 euro voor gelden, dan lopen deze kosten op tot een (eenmalig) totaalbedrag van 4 miljoen euro en bij gemiddeld 10% (vloot-, traject- of personeels)mutaties per jaar tot 4 ton euro op jaarbasis.

Daarnaast maakt dit wets□voorstel hetnogelijk om alle expertise van het Loodswezen, die benodigd is voor de instructie en beoordeling van kandidaat PEC-houders door te berekenen aan reders.

In onze optiek zet dit de deur open naar een monopoliepositie voor het Loodswezen op het gebied van begeleiding en instructie. De KVNR vindt dat er op dit vlak sprake moet kunnen zijn van vrije marktwerking en maakt bezwaar tegen dit voorstel.



Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

Overige kosten PEC-systematiek

Met de aanvraag voor een PEC zijn zowel tijd als geld gemoeid, in het geval kapiteins (nog) niet aantoonbaar over de kennis van de regionale scheepvaartreglementen beschikken.

Sinds 2012 verlangen de havenautoriteiten hier schriftelijke bewijsvoering van, waarbij weinig coudance wordt betracht. In de afgelopen jaren zijn reders op een halsstarrige weigering van de autoriteiten gestuit om in de praktijk verworven competenties te erkennen. Dit betekent reeds in de huidige praktijk dat gezagvoerders die willen kwalificeren als PEC-houder een examen in de reglementen af moeten leggen.

Eenmalige en structurele kosten

De kandidaat PEC-houders zullen door de reder in staat moeten worden gesteld om zich op deze kennisvereisten voor te bereiden. Hier zijn waarnemingskosten voor een loodsplichtig gezagvoerder mee gemoeid, reis- en transferkosten en overnachtingskosten, maal twee gezagvoerders per schip. Dan zijn er nog de kosten van lesboeken/studiemateriaal, de kosten van een leergang/cursus en de examenkosten (tarieven CbR). Deze overige (eenmalige) kosten bedragen minimaal € 10.000 per PEC, derhalve een (eenmalig) totaalbedrag van 8½ miljoen euro en bij gemiddeld 10% mutaties per jaar nog eens zo'n 8,5 ton euro op jaarbasis.

Doorlooptijd PEC meest begroterlijk

De echte kosten van een PEC-systematiek zitten in de doorlooptijd van de totale (aanvraag)procedure. Een gezagvoerder, die voor het behalen van een PEC B of C moet voldoen aan een eis van bezoekfrequentie, blijft geruime tijd loodsplichtig voordat een PEC kan worden verkregen. In dit opzicht verdient de huidige ontheffingverlening in Nederland geen schoonheidsprijs. Trajecten van een half jaar tot een jaar of meer zijn geen uitzondering. Gedurende deze procedure lopen de kosten van beloodsing door, óók in het geval van hoogfrequente aanlopen. De PEC-verlening in de buitenlandse havens kent vergelijkbare eisen, maar meer klantgerichtheid en een aanzienlijk kortere doorlooptijd, van zes tot acht weken.



Zienswijze KVNR ten behoeve van formele consultatie loodsplicht nieuwe stijl

Bijlage 2: maximering air draft voor Nederlandse reders onaanvaardbaar

Het hanteren van een maximale air draft van maximaal 14 meter bij zomerdiepgang is voor de KVNR onaanvaardbaar aangezien:

- 20% van de huidige (meest moderne en veilige) schepen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen (Register) uitsluit van een lichte PEC voor kleine zeeschepen, waarvan driekwart onder Nederlandse vlag vaart;
- lage kruiplijncoasters – één van de huidige (legitieme) vier categorieën schepen in het register – ook hoger dan 14 meter kunnen zijn, zie bijlage 1;
- de overheid met dit voorstel ingrijpt in de markt. Met deze eis wordt feitelijk gesteld dat een klein zeeschip rijnsvaart moet (kunnen) bezigen, terwijl rijnschepen slechts één van de categorieën schepen in het huidige Register loodsplicht kleine zeeschepen betreft en rijnschepen ook niet langer representatief zijn voor de inmiddels zeer veelzijdige binnenvaart;
- deze eis de concurrentiepositie van de binnen/buitenvloot aantast ten opzichte van de binnen- en buitenvaart. Dit beperkt bijdrage die de binnen/buiten- en vloot kan leveren aan de modal shift.
- Ook stelt dit criterium de moderne, kleine zeeschepen onder Nederlandse vlag achter bij de twee bovengenoemde categorieën registerschepen. binnen/buitenschepen met een hefbaar stuurhuis en Een dergelijk overheidsingrijpen in de markt is voor onze achterban onaanvaardbaar, temeer daar het geen oplossing biedt voor de vermeende veiligheids- en problematiek in Nederlandse zeehavens;
- in het kader van het doel van dit wetsvoorstel nautische veiligheid voorop dient te staan;
- de hoogte van een schip geen nadelige invloed heeft op de manoeuvreerbaarheid van het schip;
- deze eis vanuit nautische veiligheidsoverwegingen in loodsplichtig vaarwater niet valt te rechtvaardigen;
- een hoge vaste brug een goed zicht tijdens het navigeren juist bevordert;
- kleine zeeschepen niet met een hefbaar stuurhuis kunnen worden uitgerust, omdat de constructie dan niet langer zeewaardig is, vandaar de hogere accommodatie;
- deze eis een van oorsprong regionaal (Rotterdams) voorstel behelst, dat geen recht doet aan de wijze waarop kleine zeeschepen gebruik maken van binnenvaarwateren in andere haven- en regio's in Nederland; aaronder de open mastroutes;
- deze eis gedurende de komende tien jaar - in ieder geval gedurende de beoogde overgangstermijn voor het register - leidt tot een ongelijke behandeling van zeeschepen die dezelfde markten bedienen en daarmee tot ongelijke concurrentie tussen reders onderling;
- deze eis tot een ongelijke behandeling van gezagvoerders op binnen/buitenschepen leidt versus binnenschepen en daarmee juridisch aanvechtbaar is;
- versoepeling een uitdrukkelijk oogmerk bij de herziening van de loodsplicht vormt. Dit staat ons inziens los van hoe een binnen/ buitenschip er anno 1995 uitzag;
- dit voorstel vooral de categorie kapitein-eigenaren treft, juist de categorie die voor een deel nog over binnenvaartpapieren beschikt en zich kan beroepen op het gelijkheidsbeginsel;
- de verdeling schepen met een maximale airdraft lager respectievelijk hoger dan 14 meter in de categorie kapitein-eigenaren zelfs redelijk fifty/fifty ligt. Geen van deze schepen heeft een brutotonnage groter dan 3.000 GT;
- deze toelatingseis wordt betwist in een nog lopende bezwaar- en beroepsprocedure.