



# INTERNET CONSULTATIE WTBK

## INLEIDING

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de inhoud van de WtBK die middels de internetconsultatie van 19 oktober j.l. publiekelijk is gemaakt. Na alle documentatie goed te hebben doorgenomen heb ik de volgende opmerkingen:

## REGELING BESCHERMING KOOPVAARDIJ (RBK) ARTIKEL 8

In artikel 8 van de RBK worden de te heffen leges voor het aanvragen en verlengen van de PMSC-vergunning genoemd, respectievelijk €17.220 en € 14.190. Omgerekend in USD (t.b.v. vergelijking): \$19.630 en \$16.176. Ik neem aan dat deze leges gelden voor de gehele vergunningsperiode, t.w. 3 jaar. M.a.w. de leges voor een PMSC zijn omgerekend ongeveer \$6.643 en \$5.392 per jaar.

Behalve de leges, verplicht Nederland ook het gebruik van een helmcamera. De meeste PMSCs zijn niet in het bezit van dit soort camera's en zullen die speciaal voor de NL-vlag moeten aanschaffen. Weliswaar zijn de kosten per camera relatief laag maar een PMSC zal toch een redelijk aantal sets moeten aankopen om deze flexibel te kunnen inzetten en om de vervangen indien deze stuk gaan. Het gebruik van camera's kan op die manier een aanzienlijke extra kostenpost vormen.

In 2019 voeren volgens de KNVR 1.211 schepen onder de Nederlandse vlag. Daarmee is Nederland qua omvang (een stuk) kleiner dan bijvoorbeeld Panama (9.367 schepen), de Marshall Islands (3.682 schepen) of zelfs Cyprus (2.200 schepen). Deze landen hebben ook een (soms beperkt) vergunningstelsel voor PMSCs ingericht waarvoor zij leges heffen. Hun tarieven zijn:

- Panama: Jaarlijks ongeveer \$7.500 (opgebouwd uit \$5.000 leges + advocaatkosten + een variabele fee afhankelijk van het aantal operators dat wordt ingeschreven).
- Cyprus: \$2.280 Euro voor een vergunning die 2 jaar geldig is (ofwel \$1.140 per jaar). Wel geldt dat individuele Maritime Security Operators elk apart moeten worden ingeschreven, waarvoor de kosten ongeveer \$60 per persoon bedragen.
- Marshall Islands: gratis (maar een PMSC moet wel ISO 28007 gecertificeerd zijn). Overigens, veel zogenaamde *flags of convenience* zoals Liberia, Malta, Singapore en de Bahama's heffen, net als de Marshall Islands geen leges.

PMSCs zullen allereerst een business case opstellen op basis waarvan zij besluiten om wel of geen NL-vergunning aan te vragen. Uiteindelijk is het doel dat het verkrijgen van een vergunning hen in staat stelt om meer winst te maken. Zij zullen daarbij een inschatting maken over de kans dat zij hun geld kunnen terugverdienen. Als zij die kans te laag inschatten c.q. denken dat zijn verlies zullen draaien zullen zij naar verwachting geen aanvraag indienen. Daarbij kan worden aangetekend aan dat de winstmarges in deze industrie momenteel erg laag zijn en PMSCs een dergelijke beslissing daarom niet lichtzinnig zullen nemen.

Mijn indruk is dat de leges (gepaard met de aanschaf van helmcamera's) momenteel te hoog zijn daarom naar beneden moeten worden bijgesteld. Als dat niet gebeurt denk ik namelijk dat de kans groot is dat slechts enkele PMSCs daadwerkelijk een aanvraag zullen indienen.



Hoe hoog de leges wel kunnen zijn is moeilijk te beoordelen maar een benadering zou kunnen zijn om die vergelijkbaar te maken met die van Panama en/of Cyprus. Wanneer de leges recht evenredig worden verlaagd tot aan het niveau van Cyprus en Panama komen de jaarlijkse bedragen dan uit tussen \$650 (Cyprus, 75% groter dan de NL-vlag) en \$860 (Panama, 770% groter dan de NL-vlag).

Wellicht dat Nederland alsnog kan overwegen om hogere leges te heffen maar die zouden dan per jaar (gevoelsmatig) niet boven \$1.250 moeten uitkomen. Verder marktonderzoek zou kunnen uitwijzen wat de bestaande prijselasticiteit voor leges is.

## **BIJLAGE 8 - OPLEIDINGS- EN TRAININGSVEREISTEN EX ARTIKEL 15.3 - RBK**

In bijlage 8 zijn bepalingen opgenomen t.a.v. de opleiding- en trainingsvereisten. Ik neem aan dat de 40 lesuren die worden vereist als minimaal noodzakelijk worden geacht om de algemene bevoegdheid om op te mogen treden als Maritime Security Operator (MSO) te verkrijgen. Hetgeen is vermeld onder artikelen 1.2.a en 1.2.e is derhalve niet afwijkend van de internationale norm. Tevens neem ik aan dat in artikel 1.2.b wordt verwezen naar het Nederlandse straf- en strafprocesrecht en dat t.b.v. artikel 1.2.c en 1.2.d moeten worden aangeleerd wat de specifiek Nederlandse procedures zijn bij het aanhouden en vervolgens aanleggen van handboeien bij piraten.

Mijn vragen en opmerkingen zijn als volgt:

- Welke instantie wordt belast met het samenstellen van het Nederlandse deel van het lespakket (didactisch materiaal)?
- Welke instantie ziet erop toe dat het lespakket correct wordt uitgedragen c.q. aangeleerd? Hoe wordt dit ge-audit?
- Wie stelt de vragen t.b.v. examinering en certificering op?
- Worden NL-gecertificeerde MSOs opgenomen in een Nederlands MSO-register?
- Er worden geen eisen gesteld t.a.v. de schietvaardigheid (zog. *firearms competency*). Dit zou voor de volledigheid van de pakketeis wel moeten.
- De EU-richtlijn 2008/106/CE waarnaar wordt verwezen betreft trainingsinstanties die personeel opleiden voor de STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Tijdens de trainingen leren zeevarenden (waaronder de MSO) de basis veiligheidsvaardigheden die zij nodig hebben om veilig aan boord van een zeevarend schip te kunnen werken. De MSO-opleiding zelf valt niet onder deze EU-richtlijn.
- Ik denk dat het raadzaam is om vast te stellen welke STCW-opleidingsinstituten daadwerkelijk in staat (willen) zijn om een MSO-opleiding te verzorgen en dat een lijst daarvan wordt gepubliceerd om zodoende onduidelijkheid te voorkomen.
- Veel MSO-opleidingen worden vanwege kosten en toegang tot *training ranges* buiten Europa (veelal in Ukraine en India) gegeven. Indien slechts trainingen worden erkend die in Europa worden gegeven zal dit voor PMSCs waarschijnlijk (significant) extra kosten meebrengen, waarmee de NL-vlag mogelijk minder aantrekkelijk wordt (zie mijn opmerkingen onder punt 1).

Mocht u vragen of opmerkingen hebben dan verneem ik die graag.

**Amersfoort, 15 nov 2021**

**H.C.L. Blom**

**Eigenaar Antaeus Risk Management**

**WTBK - INTERNET CONSULTATIE**