

STEL JE ZEEVRAAG



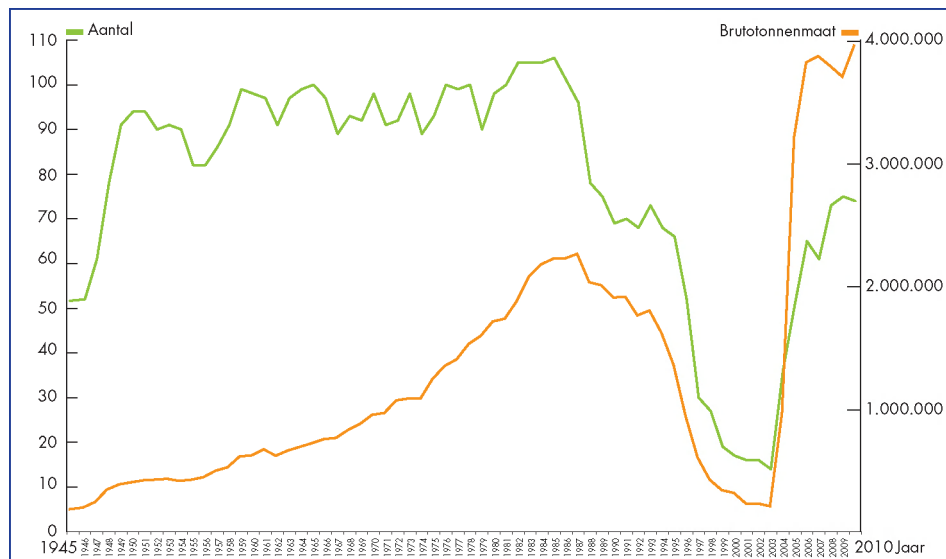
HOVEEL SCHEPEN VAREN ONDER BELGISCHE VLAG?

Toen België zich in 1830 afscheurde van het Koninkrijk der Nederlanden, ontstond voor het eerst een nationale koopvaardijvloot. Samen met Luxemburg, telde de vloot der Zuidelijke Nederlanden in 1829 nog 182 schepen, met een gezamenlijke bruto tonnenmaat van 27.000 register ton. Maar ten gevolge van de revolutie en de daaropvolgende Scheldetol, zocht een groot deel van de reders al snel hun heil in Vlissingen. Een tweede belangrijke terugval kende onze vloot meer dan 150 jaar later zodat rond de eeuwwisseling nog nauwelijks schepen onder Belgische vlag voeren. Intussen is het tij echter gekeerd en wappert de driekleur opnieuw op meer dan 80 koopvaardij schepen. Het hoe en waarom lees je verder.

DE OORZAKEN VAN DE WEDEROPSTANDING

Na WO II ging het nochtans de goede kant uit, met in de periode 1950-1985, 80-100 schepen onder Belgische vlag (zie figuur). Door de schaalvergroting nam ook de bruto tonnenmaat (BT) gestaag toe. Vanaf 1986 ging het echter bergaf. Het schepenaantal daalde tot een absoluut dieptepunt in 2003 (nog 14 vaartuigen). Oorzaak van deze tendens is het verschijnen van de zogenaamde goedkope-vlaglanden (ook 'FOC's' of 'Flags Of Convenience' genoemd) die de markt destabiliseren door het aanbieden van voordelige fiscale regimes en minder stringente sociale wetgeving.

De Belgische staat reageert met een aantal maatregelen ten voordele van de maritieme sector. Een gunstiger belastingregime wordt ingevoerd. De zogenaamde "tonnage tax" houdt in dat de verschuldigde belasting bepaald wordt op basis van de tonnenmaat van de schepen in plaats van op de reële winst. Voordelige registratierechten, verminderte sociale bijdragen, de mogelijkheid om schepen versneld af te schrijven, een vrijstelling van meerwaarde bij verkoop van zeeschepen, evenals een belastingaftrek bij de aankoop van zeeschepen maken scheepsexploitatie onder een nationale vlag opnieuw aantrekkelijk. Deze maatregelen hebben hun doel niet gemist, ook al blijft de Belgische koopvaardijvloot een kleine speler op de internationale markt. Per 20 april



■ De Belgische vloot valt vanaf 1986 van 80-100 schepen terug op nauwelijks 14 koopvaardij schepen varende onder Belgische vlag in 2003. De bruto tonnenmaat kent een gestage toename, enkel onderbroken door deze belangrijke uitvalbeweging (FOD mobiliteit)

2010 voeren 85 koopvaardij schepen onder Belgische vlag met een totale tonnenmaat van meer dan 4.000.000 BT.

HET BELANG VAN EEN DEGELIJKE VLAGGENSTAAT

Voor een reder is het belang van het varen onder een bepaalde vlag voldoende duidelijk. Maar is er ook enige beweegreden voor de natie zelf? Vooreerst kun je er niet onderuit dat de vlag van een schip een belangrijk onderdeel blijft binnen de maritieme traditie. Als je een kind vraagt een schip te tekenen dan zal het zeker een vlag toevoegen. Daarnaast biedt een vlag een visuele bescherming en recht op steun en bijstand van de vlaggenstaat in de strijd tegen individuen of derde landen met minder eerbare bedoelingen. Ook impliceert het toekennen van een nationaliteit dat de vlaggenstaat een vergaande rechtsmacht krijgt over het betreffende schip en bijvoorbeeld de relatie tussen de verschillende leden van de bemanning kan bepalen.

Verder heeft de vlaggenstaat een belangrijke invloed op de manier waarop internationale conventies (bv. inzake inspectie, certificering en het uitreiken van veiligheids- en pollutiepreventie documenten) worden opgevolgd, soepel of strikt. Het belangrijkste internationale wetgevende orgaan binnen de maritieme wereld, de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), heeft immers geen enkele rechtstreekse autoriteit aan boord van schepen. Zo bepaalt de

vlaggenstaat hoeveel bemanningsleden er minimum aan boord moeten en is het verantwoordelijk voor het uitreiken van de nodige vaartbevoegdheidsbewijzen in overeenkomst met de STCW-code. De werk- en levensomstandigheden aan boord worden tevens in ruime mate beïnvloed door de vlag die het schip voert. Vlaggenstaten kunnen grofweg verdeeld worden in twee groepen: (1) landen met een maritieme traditie die veiligheid en betrouwbaarheid hoog in het vaandel dragen en; (2) landen die kortzichtig winstbejag beogen door het aanbieden van lakse inspectie- en controle-regimes met als gevolg dat de veiligheid van schip, bemanning en het mariene milieu ernstig bedreigd wordt. Akkoorden werden afgesloten tussen de maritieme autoriteiten van de havenstaten om de strijd aan te binden tegen deze 'Flags Of Convenience'. Door een stelselmatige en systematische controle van de schepen die hun havens aandoen hoopt men de mazen van het net zodanig klein te maken dat ontsnappen moeilijk wordt. Dit inspectiesysteem staat bekend onder de naam "port state control".

Kris De Baere & Helen Verstraelen

Bronnen

- www.belgischekoopvaardij.net/maritieme_geschiedenis.htm
- FOD mobiliteit, 20/04/10, Officiële lijst van de Belgische Zeeschepen en de vloot van de Marine: www.mobiliteit.fgov.be/data/aqua/GE_prof_sea_shipslist.pdf