



Nederlandse zeevaart zit niet te wachten op Amerikaanse havenheffingen

Nieuws

10 april 2025

#Onbelemmerd ondernemen

Gedownload op 12-05-2026

In de ban van een handelsoorlog

Wereldwijd zijn de beurzen en de politiek in de ban van een handelsoorlog die vanuit de Verenigde Staten is aangezwengeld. Al in zijn campagne gaf president Trump met regelmaat aan dat hij het invoeren van importtarieven ziet als het middel om de Amerikaanse economie een boost te geven.

“I always say 'tariffs' is the most beautiful word to me in the dictionary,”

DONALD J. TRUMP

Sinds zijn inauguratie in januari zet president Trump alles op alles om deze belofte waar te maken en volgen de aankondigen voor nieuwe importtarieven elkaar in rap tempo op. Deze handelsoorlog lijkt niet uitsluitend te worden gevoerd met importtarieven op allerlei goederen en producten, maar ook met de mogelijke invoering van havenheffingen tot wel 1,5 miljoen dollar op in China gebouwde schepen, schepen met een Chinees belang en schepen die onder de Chinese vlag varen. Dit heeft niet alleen enorme gevolgen voor China, maar heeft ook op de internationale zeevaart een enorme impact. Ook op de Nederlandse reders.

Impact op Nederlandse zeevaart

18-04-2025


Havenheffing een aangepast voorstel

Al enige tijd hebben mogelijke havenheffingen vanuit Amerika de aandacht van de zeescheepvaart in zijn greep. Op 27 februari kwam de eerste voorstel voor deze havenheffingen gepubliceerd. De havenheffingen zouden volgens dit voorstel gelden voor in



Havenheffingen

Het idee voor de havenheffingen komt uit de koker van de vakbonden in de VS en onder de onder president Biden was al een eerste aanzet gegeven voor deze havenheffingen voor schepen met een Chinees belang. Trump pakt nu snel door en het voorstel is op 27 februari gepubliceerd. Dit voorstel is een onderdeel van een breder pakket, genaamd "Make Shipbuilding Great Again".

Het lijkt erop dat dit bredere voorstel gefinancierd moet gaan worden met deze havenheffingen. De nog bredere Executive Order die op 9 april door Trump werd getekend, vindt er geen doekjes om als het gaat om de algehele doelstelling: 'Restoring America's Maritime Dominance'. In dit decreet moet de USTR  binnen 210 dagen een maritiem actieplan uitwerken. De havenheffingen zullen onderdeel zijn van dat maritieme actieplan. De havenheffingen uit het hieronder toegelichte voorstel van de USTR van 27 februari zijn niet opgenomen in de door de president ondertekende Executive Order, dit omdat deze naar verwachting nog worden aangepast.

Voorstel van de USTR over havenheffingen (07/02/2025): (EN)

Fees on Services

A vessel operator of China to be charged a fee on the international maritime transport being provided

- At a rate of up to \$1,000,000 per entrance of any vessel of that operator to a U.S. port; or
- Per entrance of any vessel of that operator to a U.S. port, at a rate of up to \$1,000 per net ton of the vessel's capacity.

Service Fee on Maritime Transport Operators with Fleets Comprised of Chinese-Built Vessels:

Upon the entrance of a Chinese-built vessel to a U.S. port, a fee to be charged to that vessel's

operator on the international maritime transport provided via that vessel

- At a rate of up to \$1,500,000;
- Based on the percentage of Chinese-built vessels in that operator's fleet: for operators with 50 percent or greater of their fleet comprised of Chinese-built vessels, the operator will be charged up to \$1,000,000 per vessel entrance to a U.S. port; for operators with greater than 25 percent and less than 50 percent of their fleet comprised of Chinese-built vessels, the operator will be charged a fee up to \$750,000 per vessel entrance to a U.S. port; for operators with greater than 0 percent and less than 25 percent of their fleet comprised of Chinese-built vessels, the operator will be charged a fee up to \$500,000 per vessel entrance to a U.S. port; or
- Based on the percentage of Chinese-built vessels in an operator's fleet: an additional fee of up to \$1,000,000 will be charged to a vessel operator per vessel entrance to a U.S. port if the number of Chinese-built vessels in the operator's fleet is equal to or greater than 25 percent.

Service Fee on Maritime Transport Operators with Prospective Orders for Chinese Vessels:

An additional fee based on the percentage of vessels ordered from Chinese shipyards:

- For operators with 50 percent or greater of their vessel orders in Chinese shipyards or vessels expected to be delivered by Chinese shipyards over the next 24 months, the operator will be charged up to \$1,000,000 per vessel entrance to a U.S. port; for operators with greater than 25 percent and less than 50 percent of their vessel orders in Chinese shipyards or expected to be delivered by Chinese shipyards over the next 24 months, the operator will be charged up to \$750,000 per vessel entrance to a U.S. port; for operators with greater than 0 percent and less than 25 percent of their vessel orders in Chinese shipyards or expected to be delivered by Chinese shipyards over the next 24 months, the operator will be charged up to \$500,000 per vessel entrance to a U.S. port; or
- A fee of up to \$1,000,000 per vessel entrance to a U.S. port will be charged to a vessel operator if 25 percent or more of the total number of vessels ordered by that operator, or expected to be delivered to that operator, are ordered or expected to be delivered by Chinese shipyards over the next 24 months.

Service Fee Remission for Maritime Transport via U.S.-built Vessels:

Additional fees on the maritime transport services charged to an operator addressed in this section, may be refunded, on a calendar year basis, in an amount up to \$1,000,000 per entry into a U.S. port of a U.S.-built vessel through which the operator is providing international maritime transport services.

De USTR (US Trade Representative, het Amerikaanse agentschap voor handelspolitiek) had het voorstel vervolgens opengesteld voor reacties tot 24 maart 2025. In totaal zijn er 523 reacties ingediend waaronder reacties van onze koepelorganisaties International Chamber of Shipping, European Shipowners (ICS), maar ook van bijv. BIMCO, de World Shipping Council (WSC), en de Chamber of Shipping of America (CSA). Deze reacties zijn onderling afgestemd, waarbij ook de KVNR en haar leden waren betrokken. De Europese Unie heeft ook een submittie ingediend.

Op 24 en 26 maart vonden hoorzittingen plaats in Washington D.C. ICS, WSC en CSA hadden zich hiervoor aangemeld en kregen de mogelijkheid om hun reacties op het voorstel toe te lichten.

Wat nu?

Op dit moment bestudeert de USTR de ingediende reacties. Het lijkt erop dat het voorstel inzake de havenheffingen wordt aangepast. Naar verwachting wordt het aangepaste voorstel op 17 april a.s. gepubliceerd.

Gezien de complexiteit van de maatregelen en de mogelijk vergaande gevolgen voor de zeescheepvaart is het verstandig om de ontwikkelingen nauwlettend te volgen en, voor zover mogelijk, op de verschillende scenario's voor te bereiden.

Impact op de Nederlandse zeevaart

Ondanks dat de havenheffingen 'enkel' zijn gericht op Chinese schepen, schepen met een Chinees belang of varende onder de Chinese vlag raken deze havenheffingen de gehele wereldwijde zeescheepvaart.

In China worden heel veel zeeschepen gebouwd, het gaat zelfs om de helft van alle schepen. Landen van over de hele wereld varen dus met in China gebouwde schepen. Als we kijken naar Nederland blijkt uit de data van de KVNR dat van de zeeschepen die onder Nederlandse vlag varen 67% is gebouwd in Europa (waarvan de helft in Nederland) en 15,8% in China. Daarnaast varen Nederlandse reders ook met veel schepen onder een andere vlag. Vaak zijn dit grotere schepen die buiten Europa worden ingezet. Deze schepen zijn, anders dan de meeste kustvaartschepen, vaak wel in Azië gebouwd.

Het lijkt dan een simpele oplossing om de in China gebouwde schepen te weren. Zo eenvoudig is dat niet. Zeeschepen zijn niet zomaar onderling uitwisselbaar, onder meer vanwege de specificaties van het schip voor het soort lading dat ze vervoeren en de havens die ze aandoen. Het voorstel neemt alleen in ogenschouw dat het zeeschip een link met China heeft (gehad).

Zelfs voor operators (het is nog niet duidelijk hoe de term operators straks zal worden gedefinieerd) waarbij de vloot van 0% tot 25% bestaat uit Chinees-gebouwde schepen kan een heffing verwachten van op tot \$500.000 bij het aandoen van een haven in de VS.

Wij volgen de ontwikkelingen dan ook gespannen af en houden je op de hoogte van ontwikkelingen.

Neem contact op met...

Auteur



Lodewijk Wisse

JURIDISCH, FINANCIËEL EN FISCAAL ONDERNEMINGSKLIMAAT

06 8397 8355

wisse@kvnr.nl



Andere interessante items...

Artikel



