



Vlaanderen

is internationaal
ondernemen



DE JONES ACT

IN DE VERENIGDE STATEN

FLANDERS INVESTMENT & TRADE MARKTSTUDIE

DE JONES ACT

September 2016

Sector: Maritiem Transport, Baggersector

Flanders Investment & Trade New York

New York Times Building / 620

Eighth Ave. 44th FL

NEW YORK, NY 10018

Tel: 212 664 0930

Fax: 212 664 0944

E-Mail: newyork@fitagency.com

Website: www.flanderstrade.com

Wat is de Jones Act?

De *Merchant Marine Act of 1920*, beter bekend als de *Jones Act*, is een van de Amerikaanse 'coastwise laws'. Deze wetten, die beschreven staan in titel 46 van het Amerikaans Wetboek, reguleren het transport van handelswaar en passagiers in Amerikaanse wateren en stipuleren aan welke voorwaarden schepen moeten voldoen om er te mogen opereren.¹ Het federaal agentschap *US Customs and Border Protection (CBP)* waakt over de naleving van deze wetten.²



De Jones Act specifiek, reguleert het transport van koopwaar. Sectie 883 van titel 46 van het Amerikaans Wetboek zegt *“No merchandise shall be transported by water, or by land and water, on penalty of forfeiture thereof, between points in the United States, including districts, territories, and possessions thereof embraced within the coastwise laws, either directly or via a foreign port, or for any part of the transportation, in any other vessel than a vessel built in and documented under the laws of the United States and owned by persons who are citizens of the United States”*.³

De wet verbiedt dus het gebruik van buitenlandse schepen in de binnenlandse maritieme markt. De motivering van de Jones Act is dat deze wetgeving de ontwikkeling van een Amerikaanse nationale vloot ondersteund en verzekerd door haar af te schermen van buitenlandse, goedkope competitie. Dit is van belang voor commerciële doeleinden maar vooral inzake nationale veiligheid en verdediging in geval van oorlog.⁴

Daarenboven voorziet de wet dat enkel 'coastwise-qualified vessels' mogen deelnemen aan het intra-Amerikaans maritiem transport. Dit betekent dat hetzelfde verbod om handelswaar of passagiers te transporteren geldt voor Amerikaanse schepen die niet erkend zijn als 'coastwise-qualified'.⁵

De Jones Act wordt best samen gelezen met een aantal andere 'coastwise laws'. Zo reguleert *de Passenger Services Act*, federaal statuut 46 USC section 289, het transport van passagiers en limiteert het federaal statuut 46 USC section 12108 het gebruik van buitenlandse schepen in de commerciële visvangst en transport in Amerikaanse waters.⁶

Definiëring van termen⁷:

- **Coastwise trade:** Het transport van een type cargo, zoals handelswaar of passagiers, per water, of per land en water, tussen twee 'coastwise points' in de VS op directe wijze of met een tussenstop in een buitenlandse haven.
- **Coastwise point:** Alle punten in het territoriale zeegebied op 5.556 km (3 nautical miles) van de Amerikaanse kust en alle punten in de binnenlandse waters en bevaarbare waterwegen.

¹ http://www.maritimelawcenter.com/html/the_jones_act.html

² https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/merchandise_3.pdf

³ https://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sec_46a_00000883----000-.html

⁴ <http://tecklaw.net/wp-content/uploads/2015/04/Maritime-vs-Aviation-Laws.pdf>

⁵ <http://www.the-triton.com/2014/02/jones-act-101/>

⁶ http://www.maritimelawcenter.com/html/the_jones_act.html

⁷ http://www.npcarcticpotentialreport.org/pdf/tp/75_Operational_limitations_Due_to_Compliance_with_Jones_Act.pdf

- De Jones Act geldt voor de hele Verenigde Staten, dus ook voor de Amerikaanse eilandgebieden zoals Alaska, Hawaii en Puerto Rico.
 - Uitzonderingen: De Jones Act is echter niet van kracht op enkele afgelegen eilanden, namelijk: 1) American Samoa; 2) de Northern Mariana Islands; 3) Canton Island; en 4) de Maagdeneilanden. Deze eilanden hebben echter gelijkaardige wetgeving aan de Jones Act die oplegt dat enkel schepen die onder Amerikaanse vlag varen en met een Amerikaanse eigenaar en bemanning aan 'coastwise trade' mogen doen. Toch is deze wetgeving iets soepeler omdat de schepen niet in de VS gebouwd moeten zijn.
- Door de *Outer Continental Shelf Lands Act (OCSLA)*, zijn de 'coastwise' wetten uitgebreid naar alle structuren die bevestigd zijn aan het Amerikaanse continentaal plat ten behoeve van onderzoek, ontwikkeling of productie van grondstoffen. Enkele voorbeelden zijn structuren vastgemaakt aan de zeebodem, afmeer systemen en exploratieputten.
- **Merchandise**: Goederen, koopwaren en waardeloze materialen, inclusief schroot, rotsen en modder → De 'coastwise laws' zijn ook van toepassing op sleepboten, zeeloodsen, baggerschepen, etc.
 - Uitzonderingen⁸:
 - De uitrusting van een schip wordt niet beschouwd als handelswaar, noch is dit het geval voor bagage of persoonlijke bezittingen van passagiers. Onder 'uitrusting van het schip' valt al het materiaal dat noodzakelijk is voor de werking, navigatie of onderhoud van een schip en de veiligheid van de passagiers.
 - Ook scheepsbevoorrading, zoals proviand, keukengerei, schoonmaakproducten, etc. wordt niet beschouwd als handelswaar.
- **Passenger**: Elke persoon aan boord die geen deel uitmaakt van de bemanning, of geen eigenaar of charteraar is.
- **Coastwise-qualified vessel**: Een schip dat gebouwd is in de V.S., gedocumenteerd is onder Amerikaanse wetgeving, eigendom is van een Amerikaanse burger en een bekrachtiging van de United States Coast Guard op zijn documentatie papieren heeft staan.
- **Penalties**: De goederen kunnen verbeurd verklaard worden, of een boete kan uitgeschreven worden ter hoogte van de waarde van de goederen of ter hoogte van de vervoerskosten. De CBP is verantwoordelijk voor de interpretatie en handhaving van de wetten.

⁸ https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/merchandise_3.pdf

Vereisten 'Coastwise-qualified' schip⁹:

1. Geregistreerd in de Verenigde Staten¹⁰

De 'United States Coast Guard (USCG)' verzorgt alle scheepsregistraties. Elk schip moet verplicht een 'Certificate of Documentation' behalen om een bepaald soort handel te drijven. Dit certificaat dient ook als bewijs van nationaliteit voor het schip.

Een gekwalificeerd schip, waarvan de applicatie goedgekeurd werd door de 'United States Coast Guard (USCG)', moet daarna ook een bekrachtiging aanvragen voor een bepaalde activiteit.

- Een '*recreational endorsement*' (bekrachtiging als plezierboot): Met deze bekrachtiging kan de boot enkel gebruikt worden voor niet-commerciële doeleinden.
- Een '*registry endorsement*' laat een schip toe om aan buitenlandse handel te doen en handel te drijven met Guam, American Samoa, Wake, Midway en Kingman Reef.
- Een '*coastwise endorsement*' zorgt ervoor dat het schip aan '*coastwise trade*' mag doen: "the transportation of merchandise by water, or by land and water, between points in the U.S. to which the coastwise laws apply, either directly or via a foreign port".¹¹
- Een '*fisheries endorsement*' laat een schip toe om te vissen in Amerikaanse wateren. De bekrachtiging geldt voor: "processing, storing, transporting, planting, cultivating, catching, taking, or harvesting fish, shellfish, marine animals, pearls, shells, or marine vegetation in the navigable waters of the U.S.".¹²

Elk schip van minimum 5 ton met een Amerikaanse burger als eigenaar, komt in aanmerking om documentatie te verkrijgen van de 'USCG'. Indien een schip echter aan '*coastwise trade*' of visvangst wil doen, komt er nog een vereiste bovenop: het schip moet ook gebouwd zijn in de Verenigde Staten.

Schepen die vrijgesteld zijn van U.S. Coast Guard documentatie zijn:

- Schepen die niet opereren in Amerikaanse wateren of aan visvangst doen in de Amerikaanse Exclusieve Economische Zone (EEZ).
- Schepen, gebouwd en beheerd door Amerikanen, die niet zelf-voortstuwend zijn en gebruikt worden in '*coastwise trade*' in een haven, rivier of meer (Uitgezonderd, de *Great Lakes*) van de Verenigde Staten of in de binnenlandse waters of kanalen van elke Amerikaanse staat.

⁹ <http://www.trans-inst.org/jones-act.html>

¹⁰ <http://www.uscg.mil/nvdc/nvdcfaq.asp>

¹¹ 46 U.S. Code § 55102

¹² 46 USC 108

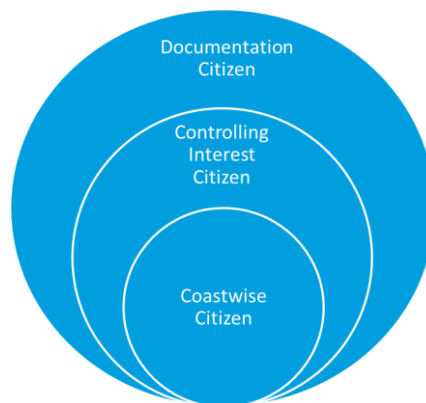
2. Eigendom van een Amerikaans bedrijf dat onder leiding staat van Amerikaanse burgers en waarvan minimum 75% van de aandelen in handen zijn van Amerikaanse burgers.¹³

Een schip dat geïnteresseerd is in een 'coastwise endorsement' van de USCG, mag enkel onder Amerikaanse vlag geregistreerd zijn en moet eigendom zijn van een in aanmerking komende eigenaar.

- "An eligible owner is a U.S. citizen: either an individual who is a U.S. citizen, or an association, trust, joint venture, partnership, or corporation that qualifies as a U.S. citizen".¹⁴

Amerikaans burgerschap van de eigenaars wordt officieel vastgesteld door een goedgekeurd CG – 1258 formulier. Er bestaan drie soorten van Amerikaans burgerschap voor scheepsregistratie: (1) *documentation citizen* (2) *controlling-interest citizen* (3) *coastwise of "Jones Act" citizen*.

Afhankelijk van het soort burgerschap de eigenaar kiest, kunnen de vereisten strenger of milder zijn.



- (1) Een schip met *documentation citizenship* komt in aanmerking voor een *registry endorsement* en mag deelnemen aan de handel tussen de V.S. en het buitenland.

Voorwaarden:

- In het geval van een partnership moet elke algemene partner een Amerikaanse burger zijn en moet het grootste aandelenbelang bij Amerikaanse burgers liggen.
- Een corporatie moet geïncorporeerd zijn onder Amerikaans recht, de CEO en voorzitter van het directiecomité moeten beide Amerikaanse burgers zijn en enkel een minderheid van de directeurs die een quorum kunnen vormen mogen buitenlanders zijn.
- Voor andere entiteiten geldt dat elk lid of elke eigenaar die financiële voordelen ontvangt, een Amerikaanse staatsburger moet zijn om als entiteit beschouwd te kunnen worden als Amerikaans staatsburger.

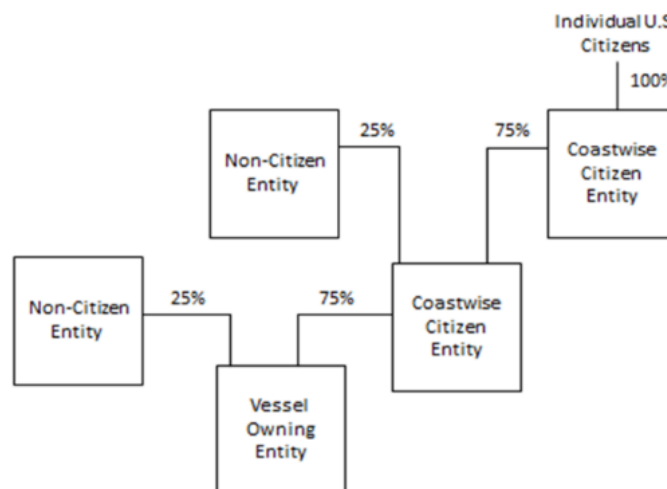
¹³ <http://tecklaw.net/wp-content/uploads/2015/04/Maritime-vs-Aviation-Laws.pdf>

¹⁴ <http://tecklaw.net/wp-content/uploads/2015/04/Maritime-vs-Aviation-Laws.pdf>

(2) Een schip met *controlling-interest citizenship* moet aan de voorwaarden van een *documentation citizen* voldoen en daarenboven moet de meerderheid van de aandelen (50.1%) eigendom zijn van Amerikaanse burgers.

(3) De *Coastwise or "Jones Act" citizen* is het enige soort burgerschap dat dat de eigenaar machtigt om schepen te beheren die aan U.S. coastwise trade, of visvangst doen.

- De eigenaar (individu of entiteit) moet een *documentation citizen* zijn en aan alle voorwaarden daarvan voldoen.
- Minstens 75% van de aandelen moeten in handen zijn van Amerikaanse burgers.
 - De moedermaatschappij in een typische bedrijfsstructuur moet zelf ook voldoen aan de voorwaarden om een coastwise endorsement te verkrijgen voor een schip. Indien dit niet het geval is, kan een dochtermaatschappij ook niet in aanmerking komen om een schip te registreren. Dit betekent in andere woorden dat de 75%-regel in verband met aandelen geldt voor alle entiteiten in de bedrijfsstructuur.



Bron afbeeldingen:

<http://www.tradewindsnews.com/incoming/article349373.ece/binary/CharliePapavizas.PPT>.

Charters¹⁵:

Een charterpartij is een bevrachtingsovereenkomst/huurcontract voor een schip tussen een eigenaar en een charteraar, waarbij de charteraar het schip in gebruik neemt voor een bepaalde periode.¹⁶ Er bestaan twee soorten charterpartijen: een *demise charter*-overeenkomst (ook bekend als een *bareboat charter*-overeenkomst) en een *time and voyage charter*-overeenkomst (ook wel bekend als een *commercial charter*-overeenkomst).

1. De hoofdeigenschap van een *demise charter*-overeenkomst is dat het eigendomsrecht van het schip bij de charteraar ligt, want vanaf het moment dat het contract ingaat, draagt de

¹⁵ <http://www.yachtsinternational.com/money/money-legal/charter-law/>

¹⁶ <http://tecklaw.net/wp-content/uploads/2015/04/Maritime-vs-Aviation-Laws.pdf>

eigenaar zijn eigendomsrecht over aan de charteraar. De charteraar kan dan zijn eigen bemanning selecteren en het schip opereren en leiden.

2. Bij een *time and voyage charter*-overeenkomst daarentegen, blijft de eigenaar het schip bemannen en opereren; het contract verhuurd enkel de ruimte op het schip voor een bepaalde tijd.

De douane heeft consequent geoordeeld dat een schip gecharterd onder een *time and voyage charter*-overeenkomst dat gebruikt wordt in Amerikaanse wateren, beschouwd wordt als een handelsschip. Dit soort schip moet daarom gebouwd en geregistreerd zijn in de VS, de eigendom zijn van een Amerikaans staatsburger en een Amerikaanse bemanning tewerkstellen. Een schip met een *bareboat charter* dat enkel gebruikt wordt als plezierboot wordt daarentegen niet gezien als een handelsschip. Dit betekent dat jachten die geregistreerd en gebouwd zijn in het buitenland wel toegelaten zijn om te varen in de VS, zolang als ze geen commerciële taken vervullen.¹⁷

3. Minimum 75% van de bemanning Amerikaanse burgers

Slechts 25% van de bemanning mag van niet-Amerikaanse origine zijn en enkel Amerikaanse burgers mogen dienst doen als hoge officieren op het schip, zoals bijvoorbeeld de kapitein.¹⁸

4. Bouw en verbouwingen van schip moeten in de VS gebeurd zijn

Het schip moet in de VS gebouwd zijn en mag nooit in het buitenland verkocht zijn.



¹⁷ <http://rulings.cbp.gov/detail.asp?ru=111731&ac=pr>

¹⁸ <http://tecklaw.net/wp-content/uploads/2015/04/Maritime-vs-Aviation-Laws.pdf>

Uitzonderingen op de Jones Act¹⁹:

1. *Het transport van gevaarlijk afval*—Sec. 55105(b): Ook al wordt het vervoer van gevaarlijk afval beschouwd als handelswaar onder sectie 55102, in bepaalde gevallen bestaat er een uitzondering op het verbod van het vervoeren van gevaarlijk afval door buitenlandse schepen.
 - “Does not apply to transportation performed by a foreign ocean incineration vessel owned by or under construction on May 1, 1982, for a corporation wholly owned by citizens of the United States.”

2. *Een ‘nieuw en ander product’*—19 CFR § 4.80b (a): Onder de regelgeving van de CBP, wordt het vervoer van handelswaar dat vervaardigd of verwerkt wordt tot een 'nieuw en ander product' in een tussenliggende haven niet beschouwd als coastwise trade.
 - “Merchandise is not transported coastwise if at an intermediate port or place other than a coastwise point (that is at a foreign port or place, or at a port or place in a territory or possession of the United States not subject to the coastwise laws), it is manufactured or processed into a new and different product, and the new and different product thereafter is transported to a coastwise point.”

3. *Overdraging handelswaar tussen binnenschepen* - Sec . 55106 : Onder bepaalde omstandigheden, kan handelswaar worden overgedragen tussen binnenvaartschepen als wederzijdse privileges verleent worden aan Amerikaanse schepen.
 - “Merchandise that is transferred, when moving in the foreign trade of the United States, from a barge certified by the owner or operator as designed specifically for carriage on a vessel and carried regularly on a vessel in foreign trade, to another such barge owned or leased by the same owner or operator.”
 - “However, this subsection does not apply to transportation between the continental United States and noncontiguous States, territories, or possessions to which the coastwise laws apply.”

4. *Voortijdig geloste handelswaar* - 19 CFR § 4.34 : In uitzonderlijke omstandigheden, kunnen voortijdig geloste goederen worden herladen op een niet-coastwise gekwalificeerd schip en vervoerd worden naar de originele bestemming.
 - “A vessel establishing that cargo was prematurely landed and left behind by the importing vessel through error or emergency, the port director may permit inward foreign cargo remaining on the dock to be reloaded on the next available vessel owned or chartered by the owner of the importing vessel for transportation to the destination (...) of the first vessel, provided the importing vessel actually entered the port of destination of the prematurely landed cargo”.

¹⁹ https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/merchandise_3.pdf

5. *Lege containers en binnenvaartschepen*—Sec. 55107:

- “Does not apply to the transportation of empty cargo vans, empty lift vans, or empty shipping tanks; equipment for use with cargo vans, lift vans, or shipping tanks; empty barges specifically designed for carriage aboard a vessel and equipment (except propulsion equipment) for use with those barges; empty instruments for international traffic (IIT); stevedoring equipment and material.”
- Exceptions “apply only if the items named are owned or leased by the owner or operator of the vessel and transported for its use in handling its cargo in foreign trade, and when the government of the nation of the vessel’s registry extends reciprocal privileges to vessels of the United States.”

6. *Onderstel van diepzeeplatforms - Sec. 55.108 : Section 55.108 (b) laat het vervoer van bepaalde platformpoten toe.*

- “Does not apply to the transportation of a platform jacket in or on a non-coastwise qualified launch barge between two points in the United States, at one of which there is an installation or other device within the meaning of section 4(a) of the Outer Continental Shelf Lands Act, if—
 - (1) the launch barge was built before December 31, 2000, and has a launch capacity of at least 12,000 long tons; and
 - (2) the Secretary of Transportation makes a determination, (...) that a suitable coastwise qualified vessel is not available for use in the transportation and, if needed, launch or installation of a platform jacket.”

7. *Gebruik van gedocumenteerde buitenlandse olie-opruimingsschepen - Sec. 55113:*

- “An oil spill response vessel documented under the laws of a foreign country may operate in waters of the United States on an emergency basis, for the purpose of recovering, transporting, and unloading in a U.S. port oil discharged as a result of an oil spill in or near those waters.”
- Only if an adequate number and type of U.S. coastwise-qualified oil spill response vessels are unavailable and the foreign country extends reciprocal privileges to U.S. vessels.

8. *Canadese spoorwegen*—Sec. 55116:

- “Section 55102 does not apply to the transportation of merchandise between points in the continental United States, including Alaska, over through routes in part over Canadian rail lines and connecting water facilities if the routes are recognized by the Surface Transportation Board and rate tariffs for the routes have been filed with the Board.”

9. *Great Lakes spoorwegverbinding*—Sec. 55117:

- “Section 55102 generally does not apply to the transportation of merchandise loaded on a railroad car when the railroad car is transported in a railroad car ferry operating between fixed terminals on the Great Lakes as part of a rail route under certain circumstances.”

10. *Yukon River*—Sec. 55119: “Section 55102 currently does not apply to the transportation of merchandise on the Yukon River, until the Alaska Railroad is completed.”

11. *Transport van handelswaar en passagiers op Canadese schepen*—Sec. 55121(b)(2):

- “The prohibitions of section 55102 currently do not apply to the transportation of merchandise on Canadian vessels between Hyder, Alaska, and other points in southeastern Alaska or in the U.S. outside Alaska, until the Secretary of Transportation determines that service by vessels of the U.S. is available to provide such transportation.”

Waivers²⁰

Er kan alleen van de Jones Act worden afgeweken wanneer de nationale noodtoestand van kracht is of wanneer het in het belang is van de landsverdediging. Volgens artikel 46 U.S.C. § 501, kan de minister van Defensie de secretaris van het Departement Nationale Veiligheid (Department of Homeland Security - DHS) verzoeken om de Jones Act op te heffen, indien de minister van Defensie dit nodig acht om de landsverdediging te verzekeren. Het CBP zal in dat geval de opheffing verlenen.

Alle andere aanvragen tot ontheffing worden op een case-by-case basis verleent door de secretaris van het Departement Nationale Veiligheid.

Een verzoek tot ontheffing moet beschrijven waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd, welke havens geïmpliceerd zullen zijn en voor welke termijn.

- Zo werd er voor ongeveer twee weken van de Jones Act afgezien in de nasleep van de orkanen Katrina en Rita om het vervoer van olie en aardgas te bespoedigen.

²⁰ https://www.cbp.gov/sites/default/files/documents/merchandise_3.pdf

Effecten op de baggermarkt in de Verenigde Staten

Technisch gezien is het niet correct om naar de enkel naar de Jones Act te verwijzen wanneer men over de beschermde baggerindustrie spreekt in de VS.²¹ Het weerspiegelt eerder de gangbare praktijk om te verwijzen naar alle Amerikaanse maritieme cabotage wetten als de 'Jones Act'. Er zijn echter een aantal andere wetten die invloed hebben op de baggerindustrie. Deze wetten zijn ondermeer de *Foreign Dredge Act of 1906*, de *Towing Statute of 1940*, de *Passenger Vessel Services Act of 1886* en de *Cargo Preference Act of 1954*.²²

Vooraf de *Foreign Dredge Act of 1906* (ook bekend als de "Dredging Act") en de *Merchant Marine Act van 1920* ("Jones Act") verbieden specifiek dat buitenlandse baggerschepen of buitenlandse baggerbedrijven mogen opereren in de VS (34 Stat . 204 ; 46 USC 55109).

Zo bepaalt de *Dredging Act* dat: "a foreign-built dredge shall not, under penalty of forfeiture, engage in dredging in the United States unless documented as a vessel of the United States".²³ Daarnaast beperkt de *Jones Act* het baggeren in Amerikaanse wateren tot Amerikaans gebouwde baggerschepen die varen onder Amerikaanse vlag en met een Amerikaanse eigenaar en bemanning door het stellen van volgende voorwaarden:

- (1) het schip is volledig eigendom van burgers van de Verenigde Staten en houdt zich bezig met coastwise trade;
- (2) in het geval dat er een charteraar is, moet de charteraar ook een Amerikaanse staatsburger zijn;
- (3) het schip in het bezit is van een *certificate of documentation* met een *coastwise endorsement* of het schip heeft een vrijstelling gekregen van de documentatie voorwaarde, maar voldoet desalniettemin wel aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een *certificate of documentation* en een *coastwise endorsement*.

Strafsanctie: Als een schip in overtreding is met de wet, kan het schip en de uitrusting ervan verbeurd verklaart worden en in beslag genomen worden door de Amerikaanse overheid.²⁴

Het overheidsdepartement *US Army Corps of Engineers (USACE)* is verantwoordelijk voor het onderhoud van de waterwegen en havens in de VS. Zij delen de vergunningen uit en controleren alle baggerprojecten op de Amerikaanse wateren.

Voordat een baggerproject kan beginnen wordt er een kosten-batenanalyse uitgevoerd door de USACE genaamd 'Net Economic Benefits' (NED) om te bepalen of het project interessant genoeg is voor de overheid om er geld in te pompen. De volgende stap is een aanbesteding uitschrijven en offertes van aannemers werven. Daarna moet men bijkomende sponsors vinden om het project te financieren. De overheid financiert



²¹ <http://www.hawaiifreepress.com/ArticlesMain/tabid/56/ID/15689/European-Trade-Negotiators-Push-Jones-Act-Reform.aspx>

²² <http://www.winston.com/en/thought-leadership/index.html#!/en/thought-leadership/papavizas-discusses-the-jones-act-s-impact-on-european-dredging.html?aj=ov>

²³ <http://www.faqs.org/rulings/rulings1992HQ0112132.html>

²⁴ <http://uscode.house.gov/view.xhtml?req=granuleid:USC-prelim-title46-section55109&num=0&edition=prelim>

de USACE onder de Water Resources Development Act (WRDA), maar vaak is extra financiering nodig. De laatste stap in het vergunningsproces is het uitvoeren van een milieu-effectenstudie. Dit kan een tijdrovend en lastig proces zijn waarin de federale overheid, de staten en lokale overheden de baggerplannen moeten goedkeuren alvorens het project van start kan gaan.²⁵

Zelf heeft het korps een minimum vloot beschikbaar om te reageren op noodsituaties en oorlog. Ze voeren onderhoudsbaggerwerken uit met hun vier hopperdreggen en contracteren ook vijftien private hopperdreggen. Daarnaast is het korps ook in het bezit van een kleine sidecasting dredge voor kustwerken, een cutterhead dredge, drie dustpan dredges en twee special purpose dredges.²⁶

Uitzonderingen²⁷:

- (A) Baggeren van goud in Alaska: Een gedocumenteerd schip met een *registry endorsement* mag goud baggeren in Alaska.
- (B) Sectie 55109 van titel 46 is niet van toepassing op het schip STUYVESANT , officieel nummer 648540;
- Deze uitzondering geldt ook voor elke andere hopperzuiger gedocumenteerd onder hoofdstuk 121 van titel 46, vóór de ingangsdatum van deze wet [november 4 , 1992] dat gecharterd werd door 'Stuyvesant Dredging Company' of een entiteit waarin zij een eigendomsbelang hebben → deze uitzondering verstrijkt echter op 3 december 2022 of wanneer het vaartuig STUYVESANT niet langer gedocumenteerd is onder hoofdstuk 121, welke eerst geschiedt...
 - Elke andere niet-hopperzuiger gedocumenteerd onder hoofdstuk 121 van titel 46 dat gecharterd werd door 'Stuyvesant Dredging Company' of een entiteit waarin zij een eigendomsbelang hebben, zijn ook uitgezonderd wanneer er nood is aan:
 - Het uitvoeren van baggerwerken onder een specifiek contract
 - Een vervangende capaciteit voor een vaartuig dat tijdelijk niet in gebruik kan genomen worden, totdat het schip terug in staat is om de baggerwerkzaamheden volledig te hervatten;
 - Deze uitzondering vervalt op 8 december 2022 of wanneer het vaartuig STUYVESANT niet langer gedocumenteerd is onder hoofdstuk 121, welke eerst geschiedt...
- (C) Sectie 55109 van titel 46 is niet van toepassing op het schip COLUMBUS, met officieel nummer 590658. De bekrachtiging op het '*certificate of documentation*' van het schip verbiedt echter dat het handelswaar zoals waardevol baggermateriaal mag transporteren tussen plaatsen binnen de bevaarbare wateren van de Verenigde Staten. Enkel waardeloos materiaal mag wel vervoerd worden.
- (D) Sectie 55109 van titel 46 is niet van toepassing op schepen die zand en slib afgraven, indien de afgraving een minderheid van de totale kosten van het bouwcontract uitmaakt en het schip aan de volgende voorwaarden voldoet:
- gebouwd in de Verenigde Staten;

²⁵ <https://www.aimu.org/aimupapers/Dredging&MarineContractors.pdf>

²⁶ <http://www.aapa-ports.org/Issues/USGovRelDetail.cfm?ItemNumber=893>

²⁷ https://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sec_46a_00000292----000-notes.html

- een niet-zelf-voortstuwende mechanisch grijperbaggerschip (non-self-propelled mechanical clamshell dredging vessel);
- eigendom van, of gecharterd door een bedrijf dat op 1 augustus 1989, in het bezit was van een certificaat van de Secretaris van Vervoer dat gespecificeerd staat in Sectie 27A van de Merchant Marine Act, 1920 (46 App. U.S.C. 883-1)

(E) Sectie 55109 van titel 46 is niet van toepassing op elk ander baggerschip onder een *time charter* overeenkomst met een entiteit die sinds 1 augustus 1989, het moederbedrijf is gebleven en op 1 augustus 1989 in het bezit was van een certificaat van de Secretaris van Vervoer dat gespecificeerd staat in Sectie 27A van de Merchant Marine Act, 1920 (46 App. U.S.C. 883-1). Dit geldt enkel indien het schip:

- niet deelneemt aan een door de staat gesubsidieerd navigatiebaggerproject
- enkel baggeractiviteiten doet die binnen het moederbedrijf haar reguliere bedrijfsactiviteiten liggen.

TTIP onderhandelingen

Hoewel het onwaarschijnlijk is dat de Jones Act wordt ingetrokken, kan het opvoeren van binnenlandse druk op de baggersector de huidige TTIP onderhandelingen helpen om verandering te brengen in de 95-jaar oude wet en bepaalde beperkingen verlichten. Men mag echter de maritieme lobby in de VS niet onderschatten, want deze blijft zich standvastig verzetten tegen elke wijziging van de Jones Act.²⁸



TTIP chief negotiators EU's Ignacio Garcia Bercero (R) and U.S. Dan Mullaney (L)

²⁸ <http://www.lloydslist.com/II/sector/regulation/article458309.ece>

Stand van zaken TTIP onderhandelingen m.b.t. baggerindustrie (september 2015):

De Europese baggerfederatie, België en Nederland doen de nodige acties (vergaderingen, lobby werk, onderzoek...) bij Amerikaanse belangengroepen, vakbonden, lobbyisten... om hen ervan te overtuigen dat deze aanpassing van de wet een positieve impact zou kunnen hebben.

Visie van Patrick Verhoeven, secretaris-generaal van de Europese redersvereniging ECSA:

http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/41570/ArticleName/Europap_robbeertJonesActzachtjesteveerdrinken/Default.aspx

Opportunities voor Belgische bedrijven

(A) De strenge Jones Act eisen creëren onzekerheden met betrekking tot installatie- en onderhoudsschepen van **offshore windmolenparken** aangezien dit recente technologie is die niet specifiek in de Jones Act is opgenomen. Uit de huidige formulering van de Jones Act kan men echter afleiden dat de installatie (en de benodigde schepen) van een windtoren waarschijnlijk niet onder de term "coastwise trade" of "transportation of merchandise" valt.²⁹

- Speech Cecilia Malmström (EU-Commissaris voor Handel) voor Vlaams Parlement op 12 januari, 2016: *"TTIP will not end the Jones Act. But we hope to improve conditions in specific parts of the market, like dredging for offshore wind parks or other energy-related activities"*.³⁰

(B) Op dit moment vallen **commerciële ijsbrekers** niet onder de Amerikaanse maritieme cabotage-wetten. Schepen die onder buitenlandse vlag varen kunnen daardoor gebruikt worden binnen de Amerikaanse Exclusieve Economische Zone (EEZ). De nood voor 'heavy duty' ijsbrekers stelt zich echter enkel in Alaska en de vraag daar zal enkel toenemen indien er offshore olie- of gasvelden ontdekt worden.³¹

(C) Vrijstellingen/ontheffingen vanwege de Amerikaanse overheid worden op dit moment overwogen voor buitenlandse schepen, geschikt voor **Arctische energie-exploratie** in het buitenste continentale plat van de VS. Zodra er echter interessante vooruitzichten ontdekt worden, zal de overheid de nieuwe vraag signaleren aan de Amerikaanse scheepsbouwindustrie. Deze zullen dan overgaan tot het ontwerpen, ontwikkelen en produceren van de nodige schepen die wel voldoen aan de Jones Act/coastwise trade eisen.³²

(D) **Bescherming van de Oostkust:** MIT Joint Program on the Science & Impact of Global Change

²⁹ http://www.squirepattonboggs.com/~media/files/insights/events/2010/09/offshore-wind-seminar/files/jones-act-paper/fileattachment/jones_actone_more_variable_in_the_offshore_equat__.pdf

³⁰ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/january/tradoc_154159.pdf

³¹ <https://www.princeton.edu/~ota/disk1/1989/8908/890809.PDF>

³² http://www.npcarcticpotentialreport.org/pdf/tp/7-5_Operational_limitations_Due_to_Compliance_with_Jones_Act.pdf

(E) Heropbouw kustlijn Golfstaten

Er is een akkoord tussen BP, de federale overheid en lokale autoriteiten m.b.t. compensatie voor de olieramp in de Golf van Mexico uit 2010 welke tegen eind 2016 gelegaliseerd zou worden.

In deze overeenkomst praat men over een tegemoetkoming van 18 miljard USD voor de getroffen gebieden: Louisiana, Mississippi, Alabama, Florida en Texas.

Bijna 90% van dit bedrag zal gespendeerd worden aan milieuprojecten en projecten voor lokale economische ontwikkeling.

Een overzicht per staat, inclusief de relevante lokale autoriteiten voor de aanwending van de fondsen:

Voor Louisiana:

http://www.nola.com/environment/index.ssf/2015/08/identifies_tentative_restorati.html#incart_river

<http://coast.noaa.gov/digitalcoast/partners/news/louisiana-spend-bp-settlement-money-coastal-master-plan>

http://coastal.la.gov/wp-content/uploads/2015/07/FinalAnnouncement_07022015.pdf

Voor Alabama: <http://www.restorealabama.org/>

Voor Mississippi: <http://www.restore.ms/>

Voor Florida:

[http://www.myfloridalegal.com/newsrel.nsf/pv/AEFD2434315B3E3E85257E760047DF9Bhttp://myfloridalegal.com/webfiles.nsf/WF/KMAN-9Y2H9C/\\$file/BP+Fact+Sheet.pdf](http://www.myfloridalegal.com/newsrel.nsf/pv/AEFD2434315B3E3E85257E760047DF9Bhttp://myfloridalegal.com/webfiles.nsf/WF/KMAN-9Y2H9C/$file/BP+Fact+Sheet.pdf)

<http://www.dep.state.fl.us/deepwaterhorizon/default.htm>

Deze plannen rond heropbouw en bescherming van de kust scheidt mogelijkheden voor Vlaamse bedrijven met expertise op dat vlak.

(F) Investerings in haveninfrastructuur en kustbeheer:

De federale Water Resources Reform and Development Act of 2014 (WRRDA), voorziet middelen voor werken aan haveninfrastructuur en kustbeheer. WRRDA voorziet eveneens ca. \$12 miljard voor 'coastal defense projects' in Louisiana en Mississippi.

Contactpersonen:

Wouter BORGHIJS - Sr. Area Manager Americas DEME Group

T +32 3 250 55 34 - F +32 3 250 55 87 - M +32 478 88 63 65 - borghijs.wouter@deme-group.com

Andrew DURANT - US lobbyist voor de Europese baggerfederatie EuDA

202.862.950 - mail@samuelsinternational.com - <https://www.linkedin.com/in/andrew-durant-13b337>

Chiang C. MEI - Professor Emeritus of Engineering in MIT's Dept. of Civil & Environmental Engineering

617.253.2994 - ccmei@mit.edu - OCEANSATMIT@GMAIL.COM

Adam SCHLOSSER - Assistant director for science research at MIT's Joint Program on the Science and

Policy of Global Change - 612.253.3983 - casch@mit.edu - <https://www.linkedin.com/in/adam-schlosser-a53b9818>

Ken STRZEPEK - Research scientist at MIT's Joint Program on the Science and Policy of Global Change

617.715.5187 - strzepek@mit.edu - <https://www.linkedin.com/in/kenneth-strzepek-57a8375>

Interessante artikels:

Nieuwswebsite: bekendmaking publieke aanbestedingen: <http://www.dredgingtoday.com/>

Toekomstanalyse Amerikaanse baggermarkt: <http://www.marinelink.com/news/dredging-growth-budget371913.aspx>

Artikel studieopdracht bescherming Oostkust:

<https://www.technischweekblad.nl/nieuws/nederlandse-bedrijven-winnen-ontwerpcompetitie-voor-oostkust-vs/item4075>

De informatie die u in deze publicatie vindt is bedoeld als achtergrondinformatie die u moet in staat stellen een beeld te vormen met betrekking tot de hierin behandelde materie. Zij is met de grootste zorg verzameld op basis van de beschikbare data en documentatie op het ogenblik van de publicatie. Deze publicatie heeft bijgevolg niet de ambitie van volledigheid of geldigheid voor uw specifieke situatie. Zij kan bijgevolg nooit beschouwd worden als een juridisch, financieel of ander gespecialiseerd advies. Flanders Investment & Trade (FIT) kan in die zin nooit verantwoordelijk gesteld worden voor gebeurlijke foutieve vermeldingen, weglatingen of onvolledigheden in deze publicatie. FIT kan evenmin verantwoordelijk worden gesteld voor het gebruik of de interpretatie van de informatie in deze publicatie. De verwijzingen in deze publicatie naar bepaalde entiteiten, bedrijven en/of personen houden geen bijzondere aanbevelingen in die voor Flanders Investment & Trade enige verantwoordelijkheid zou kunnen teweegbrengen.