KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

2011

Noodzaak tot toekomstperspectief in turbulente tijden

JAARVERSLAG

KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

Inhoud

Voorwoord 4

1 Maritieme Arbeidsmarkt 9

1.1 Nautisch onderwijs 11
1.2 Bemanning 15

2 Duurzaamheid 23

2.1 Emissiereducties en innovatie 25
2.2 Kwaliteit en veiligheid 31

3 Ondernemingsklimaat 41

3.1 Vloot- en marktontwikkeling 43
3.2 Scheepvaartpolitiek 47

Webdossiers 55

Voorwoord

De recessie deelt in 2011 harde klappen uit. Pijnlijke klappen. Zeker voor het zeetransport dat de voorgaande crisisperiode nog niet te boven was. Er is - nog steeds - te weinig economische activiteit; er worden veel nieuwbouwschepen besteld en afgeleverd tijdens de hausse van een aantal jaren geleden. Er is te weinig lading voor te veel schepen. Vervoerders concurreren daardoor op ongezonde tarieven.

Transporteurs van bulkgoederen en containers houden zich met moeite staande. En zelfs transporteurs die het voor de wind gaat, hebben last van de economische malaise. Van prijzen die onder druk staan en van banken die steeds zuiniger worden met kredieten. De situatie is nijpend. Vooral omdat rederijen tegelijkertijd worden gedwongen excessief te investeren. In maatregelen die de vloot duurzamer moeten maken en in maatregelen die hun schepen - met bemanning en vracht - tegen piraten moeten beschermen.

Er is geen quick fix voor het roofzuchtige geweld van piraten uit landen waar armoede en wetteloosheid heersen. En de wereldwijde recessie is, helaas ook nu nog, een gegeven. De KVNR verwacht echter van de overheid - ook van de Europese - dat zij zich rekenschap geeft van het precaire spanningsveld waarin de koopvaardij zich bevindt.

Belastingdruk

De Europese koopvaardij kan zónder de al sinds 1997 bestaande State Aid Guidelines niet concurreren met rederijen buiten de Europese Unie. Deze richtsnoeren geven Europese reders dezelfde belastingdruk als reders uit Liberia, Bahama's en van andere registers. Daarom is het van groot belang dat beleidsmakers in Brussel en de Lidstaten vasthouden aan de mogelijkheden voor loonkostensubsidies en de tonnagebelasting. De tonnagebelasting behoudt reders voor Nederland, de loonkostensubsidie houdt Nederlandse zeevarenden betaalbaar, die onmisbaar zijn voor de

cluster. Evaluatie van de State Aid Guidelines kan hooguit leiden tot verduidelijking van de richtsnoeren, niet tot versobering ervan.

Zwaveluitstoot

Daarnaast kan van de zeescheepvaart - zeker onder de huidige slechte marktomstandigheden - niet worden verlangd dat zij investeert in kostbare innovaties die zich nog moeten bewijzen. In dit verband is vermindering van de zwaveluitstoot in Noordwest-Europa tot 0,1% in 2015 onhaalbaar. De scrubbers zijn nog onvoldoende betrouwbaar en voor een massale overstap op een alternatieve brandstof, LNG, is het nog veel te vroeg. Het inrichten van een adequate infrastructuur, met voldoende bunkerplaatsen, vergt geld en tijd. De omschakelingsperiode naar de 0,1%-norm moet daarom met minstens vijf jaar worden verlengd. Wij vragen dit niet uit onwil maar uit onmacht. De strengere regelgeving mag niet leiden tot kostenstijgingen die de koopvaardij terrein doen verliezen. De sector zou zijn toch al wankele concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer dramatisch zien verzwakken.

Piraterij

Een derde 'dossier' waarin de koopvaardij een beroep doet op pragmatisme van de overheid - hier met name de Nederlandse - is bescherming tegen piraterij. Sinds maart 2011 kan een reder een verzoek indienen om een kwetsbaar schip te laten beschermen door een team van zwaarbewapende mariniers. Als het verzoek wordt gehonoreerd betaalt hij daarvoor dan wel de hoofdprijs: twee- tot driehonderdduizend euro per passage. In andere landen beveiligen reders zich voor een fractie van dat bedrag: maximaal zestigduizend euro per transport; met bewapend personeel van een gecertificeerd beveiligingsbureau. Ook Nederland moet zijn vlagschepen die faciliteit willen bieden. Het moet en het kan, zegt ook prof. mr. Pieter van Vollenhoven van Stichting Maatschappij Veiligheid en Politie (zie verderop in dit jaarverslag).

Voor het behoud van de Nederlandse koopvaardij is het te hopen dat het Kabinet deze opvatting snel overneemt. De status quo - onevenredig hoge beveiligingskosten op toch al nauwelijks winstgevende trajecten - brengt de reder ertoe zijn schip om te vlaggen naar een land dat zich minder rigide opstelt als het gaat om het beschermen van zijn onderdanen op zee.

Investeringen

In de maritieme cluster zijn partijen sterk afhankelijk van elkaar, van gezonde ondernemingslust en van een overheid die zorgt voor een level playing field. Als redersvereniging blijven we bij de overheid aandringen op dat level playing field. Daarnaast doen we concrete suggesties. Als sector bieden we ook wat aan. Ondanks de crisis blijven we investeren in innovatieve nieuwbouwschepen; in typen en categorieën waarin we wereldleider zijn. Ik noem de zware-ladingvaart, de scheepvaart ten behoeve van offshore-windenergie, de sleepvaart, het koel- en vriestransport en de gas- en tankvaart. We zien kansen en durven te investeren in nieuwe markten, in zeevarenden en in werkgelegenheid aan de wal.

Stage- en baangarantie

Ik blijf dan ook optimistisch. De instroom naar de zeevaartscholen neemt in 2011 met 4% toe. Het is goed om te constateren dat Nederlandse reders, ondanks de crisis, investeren in de toekomst door veel energie te stoppen in opleiding van jonge mensen. De campagne Zeebenen Gezocht is meer dan populair en ook het aantal jongeren dat als snuffel-stagiair meevaart op onze schepen neemt gestaag toe. Reders geven nog steeds een stage- en baangarantie aan jonge mensen die naar de zeevaartschool gaan. Dit onderstreept dat Nederlandse reders blijven werken aan een sterke Nederlandse zeevaartsector, de kraamkamer voor de gehele Nederlandse maritieme cluster.

Versterking van de sector

Een gelukkige constatering is ook dat - wederom ondanks de crisis - het aantal leden van de KVNR nog steeds toeneemt, waardoor we onze rol in het maritieme debat stevig kunnen voeren. We verenigen vierhonderd Nederlandse reders, en honderd geassocieerde leden, met meer dan duizend schepen onder Nederlandse vlag.
Een heel positieve ontwikkeling is ook dat de maritieme cluster zich als geheel consolideert en versterkt. Dat gebeurt in 2011 op twee fronten. Van Oord, een van de grootste waterbouwers ter wereld, sluit zich bij ons aan voor samenwerking bij onder meer het invoeren van de vernieuwde regels voor arbeidsomstandigheden aan boord van zijn zeevloot.
Stichting 'Nederland Maritiem Land' (NML) krijgt nieuw leven in geblazen en vindt tezamen met de KVNR onderdak in gebouw de Willemswerf aan de Boompjes in Rotterdam. Ook Scheepsbouw Nederland en HME hebben zich hier gevestigd. Vanuit dit Maritime House werken we aan het consolideren van partnerschappen met alle maritieme bedrijfstakken en opleidings- en kennisinstituten. En dat is van onschatbaar belang. Niet alleen voor onze eigen sector en voor de maritieme cluster maar voor het herstel van de Nederlandse economie als geheel.

Tineke Netelenbos
Voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

DONAUGRACHT
AMSTERDAM
spliethoff

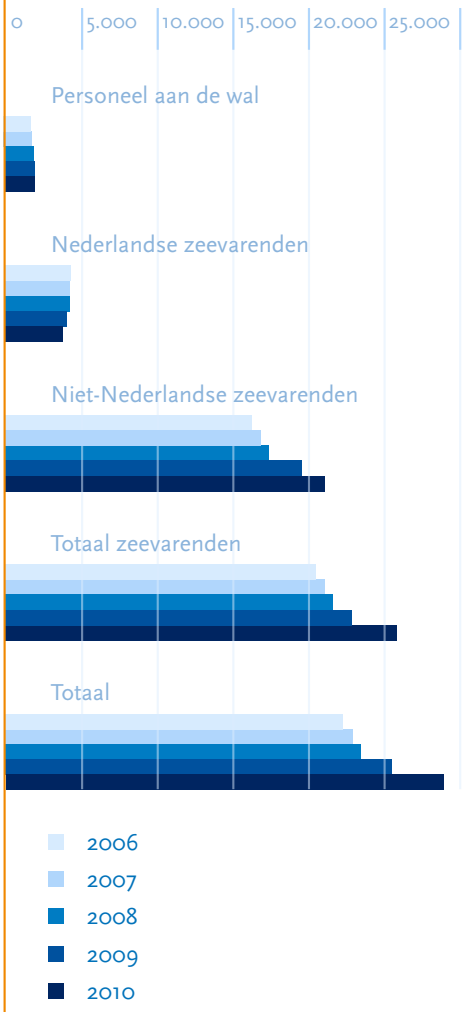
Maritieme Arbeidsmarkt

1

Van een duurzaam herstel van de vrachtenmarkten is sinds de crisis van eind 2008 nog geen sprake. Desondanks is in 2011 de vraag naar Nederlandse zeevarenden groot gebleven. Nederlandse zeevarenden zijn niet alleen voor reders van groot belang. Omdat veel zeevarenden na hun carrière op zee doorstromen naar een hoogwaardige functie in de Nederlandse maritieme cluster hebben ook de andere delen van de cluster belang bij voldoende Nederlanders op de vloot. Nederlandse zeevarenden dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit en concurrentiekracht van de maritieme cluster in Nederland. Het aantal Nederlandse zeevarenden loopt ondanks alle inspanningen van de sociale partners echter nog steeds, zij het licht, terug.

De zeevaart kent een relatief jong personeelsbestand en weinig vergrijzing. Een groot deel van de werknemers heeft een opleiding op mbo-niveau. Het aandeel kapiteins en officieren met een afgeronde hbo-opleiding stijgt ten opzichte van hun collega's met een mbo-diploma. De laatst bekende werkgelegenheidscijfers dateren van 2010. De zeevaart biedt dan werkgelegenheid aan 27.320 personen. Het aantal walfuncties is stabiel en bedraagt 1.890 werknemers. Het totaal aantal zeevarenden op Nederlandse vlagschepen is 25.430 waarvan het aantal Nederlanders licht afneemt van 4.040 tot 3.990.

Werkgelegenheid in de zeevaart 2006-2010



Bron: Ecorys,
De Nederlandse maritieme cluster monitor 2011

Nautisch onderwijs

1.1

Voor de KVNR is kwalitatief goed zeevaartonderwijs met een substantiële instroom van studenten - en uitstroom van gediplomeerden naar de vloot - een belangrijke randvoorwaarde voor zowel een gezonde maritieme cluster als een kwalitatief hoogwaardig presterende Nederlandse koopvaardijvloot. Ook in 2011 spant de KVNR zich samen met andere sociale partners in om de instroom naar het zeevaartonderwijs in Nederland te vergroten. Het aantal ingeschreven studenten aan de Nederlandse zeevaartscholen (hoger beroepsonderwijs en middelbaar beroepsonderwijs op de niveaus 4 en 3) stijgt per 1 oktober 2011 ten opzichte van 2010 met bijna 4 procent van 2154 naar 2239. Dit blijkt uit statistieken die de KVNR verzamelde bij de zeevaartscholen.

Stijging instroom laatste jaren

In de laatste jaren stijgen de aantallen eerstejaarsstudenten en de aantallen afgestudeerden. In 2001 schrijven 174 hbo-studenten zich in voor het eerste jaar; tien jaar later zijn dat 295 studenten. In het mbo (niveaus 3 en 4 regulier onderwijs) telt de instroom in 2001 328 en in 2011 460 eerstejaarsstudenten. Ook de verhouding tussen de instroom van studenten en de afgifte van diploma's vertoont een stijgende lijn. In het hbo stijgt het percentage in tien jaar tijd van 60% naar 69%. In het mbo is sprake van een toename van 66% naar 79%.

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2011

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
hbo	871	134
mbo-4 (alle schepen)	1159	210
mbo-3 (kleine schepen)	209	67
Totaal	**2239**	**411**

Bron: KVNR, cijfers van de nautische opleidingen per 1 oktober 2011

Meevaren op de Stena Hollandica in de Maritime Week

De KVNR organiseert in de eerste editie van de Maritime Week in november 2011 een snuffelstage voor acht jongeren aan boord van de superferry Hollandica van Stena Line. De jongeren zijn geselecteerd voor de reis van Hoek van Holland naar Harwich en retour, op studiebeurzen en via de website Zeebenengezocht.

13
15

Kwalificatiedossiers

De KVNR is in 2011 actief betrokken bij het aanpassen van de kwalificatiedossiers voor de mbo-opleidingen aan de gewijzigde internationale beroepsvereisten (STCW Manila Amendments). De verwachting is dat ook het hbo-onderwijs deze aangepaste kwalificatiedossiers als uitgangspunt zullen nemen bij het tijdig conformeren van hun zeevaartopleidingen aan de STCW Manila Amendments.

Goede spreiding zeevaartopleidingen

Binnen het totale pakket aan opleidingen is het zeevaartonderwijs relatief klein. Om een voldoende kritische massa van studenten te waarborgen, met een goede spreiding van opleidingen over het gehele land, is de KVNR sterk voorstander van een verregaande samenwerking tussen de onderwijsinstellingen voor zeevaartonderwijs. Het gaat hierbij zowel om horizontale samenwerking (samenwerking op het niveau van zowel hbo als mbo) als verticale samenwerking (samenwerking van vmbo tot hbo).

Samenwerking

In 2011 bespreken het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschappen (OC&W) en de betrokken onderwijsinstellingen de structuur van het maritieme onderwijs. De KVNR spreekt de verwachting uit dat deze gesprekken in 2012 tot concrete vormen van - verregaande - samenwerking zullen leiden. Daarnaast pleit de KVNR ervoor dat de overheid een structuur in stand houdt die het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige opleidingen in het zeevaartonderwijs mogelijk blijft maken. Het gaat hier om de bekostiging van de opleidingen en om het behoud van een vierjarige opleiding voor het zeevaartonderwijs op mbo-niveau 4.

Stage- en baangarantie blijft van kracht

Nederlandse reders geven sinds 2008 een stage- en baangarantie aan jongeren die naar de zeevaartschool gaan. Ook in 2011 is deze garantie van kracht. Dit illustreert dat zelfs in deze moeilijke economische tijd Nederlandse reders belang hechten aan het werven van Nederlands personeel voor de Nederlandse vloot.

Tien jaar zeevaartonderwijs in Palompon

Van 3 tot en met 20 mei 2011 vindt in Palompon, de Filippijnen, de selectie plaats van de tiende lichting stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filipijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVNR. Twaalf van de bij de KVNR aangesloten rederijen selecteren 142 stagiairs, 70 leerling-stuurlieden en 72 leerling-werktuigkundigen. Sinds het begin van de samenwerking, waarbij de KVNR zich laat ondersteunen door de STC-Group, in 2001 zijn ruim 1000 stagiairs geselecteerd. Ter gelegenheid van de tienjarige samenwerking overhandigt KVNR-voorzitter Tineke Netelenbos een plaquette aan PIT-directeur Delia Combista.

NAGENBORG

wijnne barends
LADY ANNA

ARKLOW BROOK

Bemanning

1.2

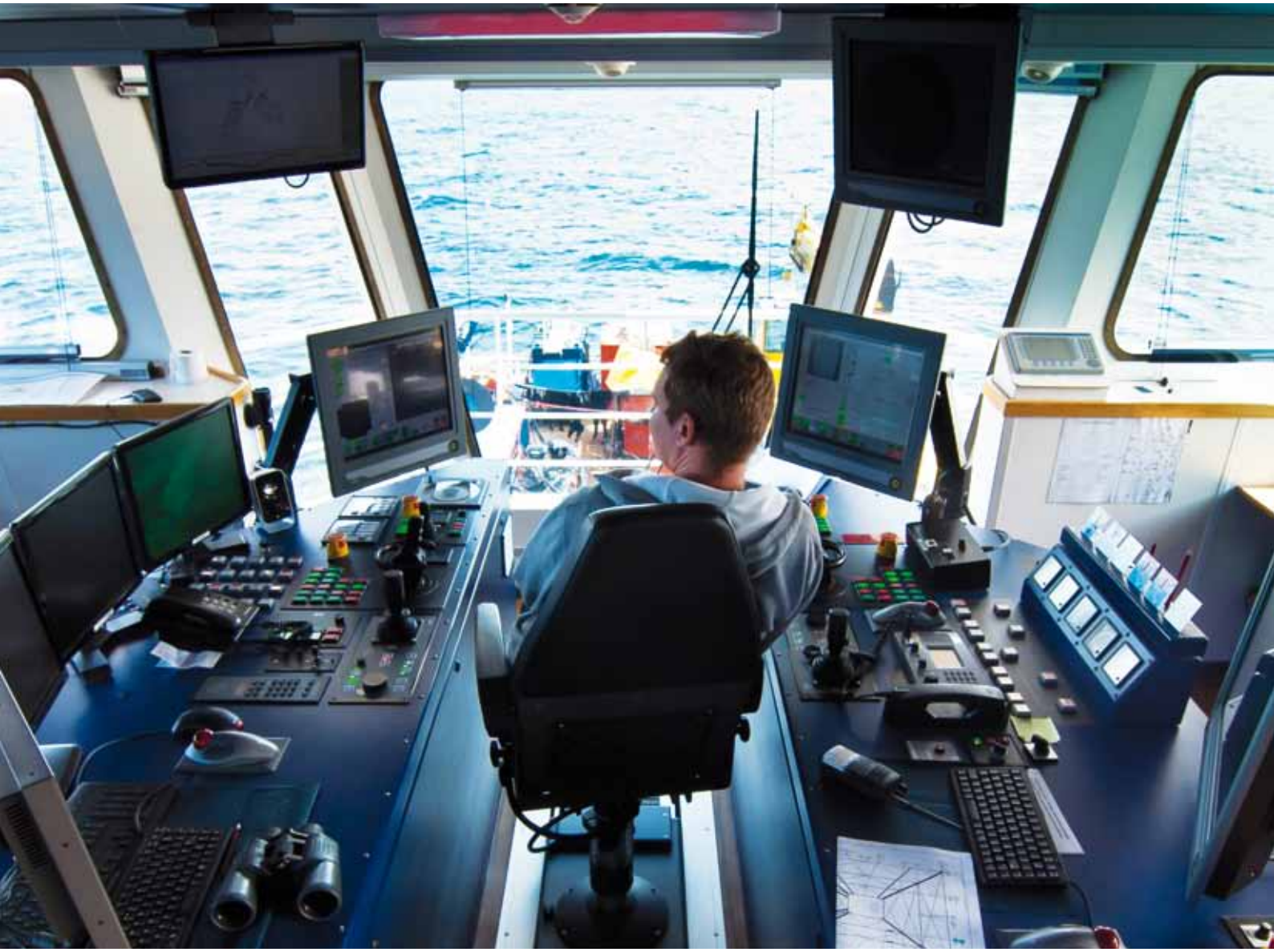
Maritieme Arbeidsverdrag

De International Labour Organization (ILO) stelde in 2006 de Maritime Labour Convention (MLC) vast. Dit Maritieme Arbeidsverdrag regelt de internationale minimumnormen voor de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen.
De MLC treedt definitief in werking twaalf maanden nadat het verdrag is geratificeerd door dertig landen die tezamen ten minste 33 procent van het gross tonnage (GT) van de wereldvloot vertegenwoordigen. Eind december hebben 22 landen het verdrag geratificeerd en is de GT-drempel van 33 procent gehaald. Het is daarmee de verwachting dat het verdrag halverwege 2013 in werking zal treden. Met de MLC wordt een level playing field gecreëerd omdat de afspraken ook van toepassing zijn op schepen van niet-verdragslanden op het moment dat zij een haven aandoen van een land dat partij is bij het verdrag. De KVNR heeft samen met de andere sociale partners een substantiële inspanning geleverd om de overheid te ondersteunen bij het tijdig aanpassen van de relevante Nederlandse wetgeving.

Toezicht op naleving door middel van inspectie en certificering vindt plaats op scheepsniveau. Zeeschepen vanaf 500 GT ingezet in internationale vaart dienen te worden voorzien van het Maritime Labour Certificate en krijgen te maken met een verlengingsinspectie om de vijf jaar en een tussentijdse inspectie in het derde jaar. Ook op schepen onder de 500 GT ingezet in internationale vaart is het verdrag van toepassing, maar is certificering vrijwillig. Met het oog op havenstaatcontroles adviseert de KVNR schepen uit deze categorie ook te laten certificeren.

Betere teamprestatie in shortsea door Shore Support

In combinatie met gestructureerde onderhoudssystemen en 24-uurs ondersteuning vanaf de wal kunnen beginnende maritiem officieren op een veilige wijze de taken overnemen van een hoofdwerktuigkundige. Dit is de conclusie van een TNO-onderzoek in het kader van het innovatieproject Shore Support. TNO vergeleek de nieuwe bemanningsopzet met een internationaal voorgeschreven traditionele samenstelling. Bij de studie zijn 25 shortsea-schepen betrokken van bij de KVNR aangesloten rederijen Wagenborg, Flinter en Amasus. Martin Bloem (rechts), de toenmalige directeur van Scheepsbouw Nederland, overhandigt namens de samenwerkende partijen in Shore Support het onderzoeksrapport aan Rob Huyser, directeur Maritiem van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.



De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, voorheen IVW) zal de inspecties en de afgifte van het Maritime Labour Certificate uitbesteden aan Recognised Organisations (RO's of klassenbureaus). De KVNR dringt er bij de ILT op aan om zowel het kader voor certificering als de aanwijzing van de RO's uiterlijk in het tweede kwartaal van 2012 te hebben afgerond. Als het verdrag inderdaad halverwege 2013 in werking treedt zal er een relatief korte periode van circa één jaar beschikbaar zijn voor de certificering van ruim 1.000 schepen.

Implementatie STCW-Manila Amendments

Het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) is in 2010 in Manila op een groot aantal punten gewijzigd. Er werd overeenstemming bereikt over onder meer een vijfjaarlijks verplichte 'refresher' voor veiligheidscursussen, de normen voor medische keuringen van zeevarenden en nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging.

De overheid streeft ernaar om de wijzigingen van het STCW-verdrag per 1 juli 2013 in de Nederlandse wetgeving te hebben verwerkt. De KVNR dringt aan op spoedige duidelijkheid over de eisen die zullen gaan gelden met betrekking tot aanvullende trainingen voor huidige zeevarenden. Ook is het van belang dat ILT zorgt voor een kader waarbij bestaande trainingen tijdig kunnen worden aangepast aan de Manila Amendments en nieuwe trainingen tijdig kunnen worden geïntroduceerd. De Zeevaartbemanningswet zal naar aanleiding van de gelijktijdig lopende implementatie van het Maritieme Arbeidsverdrag worden omgedoopt tot de Wet Zeevarenden. De KVNR dringt verder aan op een goede en tijdige communicatie naar de sector over zowel de implementatie van MLC als de STCW Manila Amendments.

Keuze voor zeevaartopleiding na volgen 'snuffelstage'

Er is nog altijd een groot gebrek aan jong talent in de scheepvaartsector. Een goede manier om jongeren te interesseren voor het beroep van zeevarende is hen zelf te laten ervaren hoe het eraan toegaat in de praktijk. Daartoe krijgen jongeren gelegenheid mee te varen op een groot zeilend zeeschip of koopvaardijschip of een bezoek te brengen aan een waterbouwproject. De Tijdelijke Subsidieregeling Kennismakingsstages Scheepvaart van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ondersteunt dit initiatief. In 2011 varen 180 jongeren van 14 en 15 jaar mee op de Eendracht, 86 jongeren van 16 jaar en ouder op een koopvaardijschip en 257 scholieren bezoeken een waterbouwproject. Van de koopvaardijstagiairs kiezen maar liefst 54 jongeren voor een maritieme opleiding.

Bemanningsdocumenten

In het kader van het overheidsstreven naar reductie van het aantal ambtenaren droeg de ILT in juni 2010 een aantal vergunningverlenende taken over aan Kiwa Register, waaronder de uitgifte van monsterboekjes en vaarbevoegdheidsbewijzen zeevaart en zeevisvaart. Kiwa Register overlegt in 2011 met de KVNR over verdere verbetering van de kwaliteit en servicegerichtheid om het varen onder Nederlandse vlag aantrekkelijker te maken. Ook de tarieven dienen transparant en in principe kostendekkend te zijn en op basis van (inter)nationale benchmarks getoetst te worden aan aanvaardbare niveaus. In 2012 komt er een nieuw aanvraag- en afgiftesysteem beschikbaar, na aandringen van de KVNR in de Engelse taal.

Grote animo voor 'Zeebenen in de klas' op basisscholen

In het schooljaar 2011-2012 vinden in het kader van de campagne Zeebenen in de Klas bijna vijfhonderd gastlessen plaats op basisscholen in het hele land. In de groepen 7 en 8 vertellen (ex)zeevarenden - kapiteins, loodsen, werktuigkundigen en stuurlieden - over de zeescheepvaart. De campagne is een gezamenlijk project van de KVNR, vakbond Nautilus International, het Nederlands Loodswezen en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Tijdens de Maritime Week is er op 11 november 2011 een speciale gastles bij het Educatief Informatie Centrum (EIC) in Europoort. Tineke Netelenbos, voorzitter van de KVNR, onthult er de 'koopvaardijwereldbol' in het bijzijn van vijftig leerlingen van basisschool Annie M. G. Schmidt in Spijkenisse.

interview **Mr. Wim Bel**

“Nederlandse reder gaat blij zijn met het Maritieme Arbeidsverdrag”

Naar het zich laat aanzien is in de tweede helft van 2013 het regime van het nieuwe Maritieme Arbeidsverdrag wereldwijd van kracht. Vanaf dat moment dient élk koopvaardijschip zich in de havens van élk verdragsland te houden aan dezelfde regels voor de leef- en arbeidsomstandigheden van de bemanning. Reders die het niet zo nauw nemen, kunnen met sancties worden bestraft.

Vooral dit laatste is een steuntje in de rug van rederijen in Nederland. Die voldoen immers al jaren aan de relatief strenge normen voor goede leef- en werkomstandigheden aan boord van hun schepen. Het nieuwe Verdrag creëert op dat terrein, gelukkig, een mondiaal level playing field. Maar er is vrees voor meer regels en meer inspecties.

Wim Bel, tot voor kort plaatsvervangend directeur-generaal Internationale Zaken van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, was in Geneve één van de architecten van het Maritieme Arbeidsverdrag. Hij is ervan overtuigd dat juist de Nederlandse reder er uiteindelijk blij mee zal zijn. Al was het maar omdat het nieuwe verdrag een einde maakt aan het stuwmeer van wetten, regels en amendementen op regels waar de koopvaardij tot op de dag van vandaag mee te maken heeft.
Oké, er zal nog heel wat water door de Rijn stromen eer het bouwwerk perfect functioneert. Ook in Nederland moet nu in hoog tempo van alles worden aangepast: de arbeidsregelgeving in onder meer het Burgerlijk Wetboek, het Wetboek van Koophandel en de Zeevaartbemanningswet. Dat gaat op tijd lukken, zegt Bel.

Lastiger is dat van de bijna duizend koopvaardijschepen onder Nederlandse vlag moet worden aangetoond dat zij aan de nieuwe, internationale regels voldoen. Dit vereist een proces van inspectie en certificering; taken die de overheid uitbesteedt aan de erkende klassenbureaus, die zich daar nog op moeten voorbereiden.

Intussen voelen reders dat de tijd dringt. Ze zitten met vooral praktische vragen. Er komen straks ‘scheepsgebonden’ inspecties. Moet je dan je hele personeelsadministratie - met arbeidscontracten en al - aan boord bewaren? Wie garandeert mij straks dat de

scheepsbemiddelaar van wie ik mijn personeel rekruteer zich aan het Verdrag houdt? En wat betekenen de nieuwe regels voor een reder in de offshore-industrie, die regelmatig werkt met personeel met wie hijzelf geen arbeidsrelatie heeft?

Bel erkent dat er nog veel onduidelijk is. Hij begrijpt de onzekerheid, de irritatie daarover. Maar alles komt goed, zegt hij. Zijn ministerie zal samen met particuliere arbeidsrechtdeskundigen en samen met sociale partners zorgen voor tijdige voorlichting aan alle betrokkenen. Binnen enkele maanden zal de wereld er anders uitzien. Daar wordt in elk geval met man en macht aan gewerkt. Bij zijn eigen ministerie, bij Infrastructuur & Milieu én in nauwe samenwerking met de bedrijfstak.

“Zeker, het certificeringsproces vergt ook een investering van de reders. Maar dat is een eenmalige grootschalige operatie. En natuurlijk, om de twee of drie jaar krijgt hij een inspectie voor her-certificering voor zijn kiezen. Maar toch. Het is puur eigenbelang om je daaraan te onderwerpen.”

Het leven wordt er namelijk gemakkelijker op, denkt Bel. In ieder geval komt er nu een écht level playing field. Omdat iedereen aan dezelfde regels moet voldoen. Ook de reder onder de vlag van een land dat niet ratificeert. Want zodra deze reder een land aandoet dat wél partij is bij het Verdrag moet hij aan de normen voldoen, en moet hij zich onderwerpen aan inspecties daarop. Concurrentie op slechte arbeidsomstandigheden is er dan niet meer bij. Het Arbeidsverdrag geeft ons dus juist een uitstekend handvat om de positie van de Nederlandse reder versterken.”

Mr. W. Bel nam per 1 april 2012 afscheid van het ministerie van Sociale Zaken. Hij is benoemd tot rechter bij de Centrale Raad van Beroep, die in hoger beroep oordeelt in sociale-zekerheidsgeschillen en ambtenarenzaken.

Ratificatie Maritime Labour Convention

Op 13 december 2011 bekrachtigt Wim Bel, dan nog plaatsvervangend Directeur-Generaal Internationale Zaken van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, namens Nederland het Maritieme Arbeidsverdrag. Bij de ILO in Genève schudt Bel de hand van Cleopatra Doumbia-Henry, directeur van het International Labour Standards Department van de ILO. Aanwezig zijn onder andere ook de vertegenwoordigers van Nautilus International, KVNR, Vereniging van Waterbouwers, ILO en International Chamber of Shipping.

Holland America Line

2 Duurzaamheid

De KVNR en haar leden spannen zich in om de milieuprestaties van de zeevaart verder te verbeteren. De uitdaging is milieuverantwoord te varen terwijl de sector gezond en krachtig blijft. Voorwaarde is dat milieuregelgeving ook rekening houdt met de concurrentiepositie van de reders.

De zeescheepvaart is een sterk gereguleerde sector, mogelijk de meest gereguleerde ter wereld. Dit geldt ook ten aanzien van de bescherming van het mariene milieu. De afgelopen decennia zijn hiertoe tal van verdragen, conventies, wetten en regelgeving opgesteld en van kracht geworden. Op veel fronten heeft dit geleid tot een spectaculaire daling van de belasting van het (mariene) milieu. De laatste jaren is de nadruk komen te liggen op vermindering van de uitstoot naar de lucht van stikstof (NO_x), zwavel (SO_x), fijnstof (PM) en natuurlijk kooldioxide (CO_2).

Betrouwbaar en transparant overheidsbeleid is een essentiële voorwaarde om een duurzame zeescheepvaart aan Nederland te binden. Nieuwe regelgeving dient daarom te zijn gebaseerd op goede impact assessments en te worden opgesteld in nauwe samenwerking met de sector. Zo kunnen tijdig effecten van beleid in kaart worden gebracht – bijvoorbeeld het verschuiven van lading van de zee naar de weg - en minder gunstige of zelfs negatieve uitkomsten van regelgeving worden voorkomen.

KVNR Shipping Award 2011 voor Dockwise

Dockwise wint de KVNR Shipping Award 2011 voor het boegloze half-afzinkbare zware-ladingschip Dockwise Vanguard. Dit schip (275 meter lang en 70 meter breed) voldoet aan de toenemende vraag van de olie-industrie voor het vervoer van complete constructies naar dieper water en meer afgelegen gebieden. Bestaande schepen hebben daarvoor te weinig draagvermogen en onvoldoende dekruimte omdat de boeg en de accommodatie meestal in de weg zitten. Tijdens het Maritime Awards Gala in Hilversum overhandigt Thecla Bodewes, zakenvrouw van 2011, de KVNR Shipping Award aan Dockwise-CEO André Goedée.

CORAL METHANE
L N G

Emissiereducties en innovatie

2.1

Zwavel

Het zwavelgehalte van scheepsbrandstof wordt de komende jaren in stappen teruggebracht tot 0.5% in 2025. Daarnaast is in de International Maritime Organization afgesproken om per 2015 te varen op 0.1% in de Emission Control Areas in Europa: de Oostzee, de Noordzee en het Engelse Kanaal. Deze wetgeving wordt ook onderdeel van een EU-richtlijn die in 2012 wordt herzien. Laagzwavelige brandstof is echter 70% tot 100% duurder dan de huidige brandstof. Overstappen op ontzwavelingstechnieken als scrubbers in de schoorsteen of op een schone brandstof als LNG is voor veel reders geen optie omdat deze alternatieven niet tijdig beschikbaar zijn. De veel duurdere brandstof zal daarom per 2015 leiden tot een veel slechtere concurrentiepositie van de zeescheepvaart ten opzichte van het wegvervoer en tot een modal back shift van zee- naar landtransport. De milieuwinst van minder zwaveluitstoot kan daarmee geheel teniet worden gedaan; onder meer vanwege de toenemende CO2-uitstoot door het wegvervoer. De KVNR vraagt in 2011 aandacht voor dit probleem en dringt ernstig aan op aanpassingen van de regels zodat reders meer tijd hebben om te voldoen aan de 0,1%-norm.

CO_2

In 2011 worden nieuwe stappen gezet om de CO_2-emissies van de zeescheepvaart te reguleren. In het voorjaar van 2011 verleent de IMO, met steun van de scheepvaartsector, goedkeuring aan de Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) en Energy Efficiency Design Index (EEDI). De zeescheepvaart is hiermee de eerste wereldwijde sector met bindende afspraken voor het reduceren van CO_2. De discussie over verdere maatregelen, de zogenoemde Market Based Measures (MBM's), duurt voort. De Europese Unie dreigt met eigen regionale regels als de IMO niet tot acceptabele afspraken komt met maatregelen (Market Based Measures) zoals

Convenant voor verdere vergroening zeevaart

De Nederlandse zeevaart wil vanaf 2020 energieneutraal groeien en vanaf 2050 50% minder CO2 uitstoten dan in 2020. Dit staat in het "Convenant Energie Efficiency en CO2-reductie zeevaart" dat minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu), reders, verladers, scheeps- en waterbouwers op 14 december 2011 ondertekenen. Met het convenant nemen partijen verantwoordelijkheid voor een duurzamer milieu en verdere vergroening van de zeevaart. Dit versterkt de concurrentiekracht van de zeevaart, scheepsbouw en waterbouwsector. Op de foto van links naar rechts Martin Dorsman, directeur KVNR, Sjef van Doorematen, voorzitter Scheepsbouw Nederland, Melanie Schultz van Haegen, minister van Infrastructuur en Milieu, Chris Bruggink, voorzitter EVO en Jan Schaart, vice-voorzitter van de Vereniging van Waterbouwers.

PRINCE de BRETAGNE

Seatrade

een heffing op brandstof, een emissiehandelssysteem of een compensatiefonds. De KVNR roept de EU op het IMO-proces te eerbiedigen en geen regionale regels te introduceren omdat die de Europese zeescheepvaart ernstig in gevaar kunnen brengen door verstoring van het level playing field.

Milieuprestaties Nederlandse scheepvaart

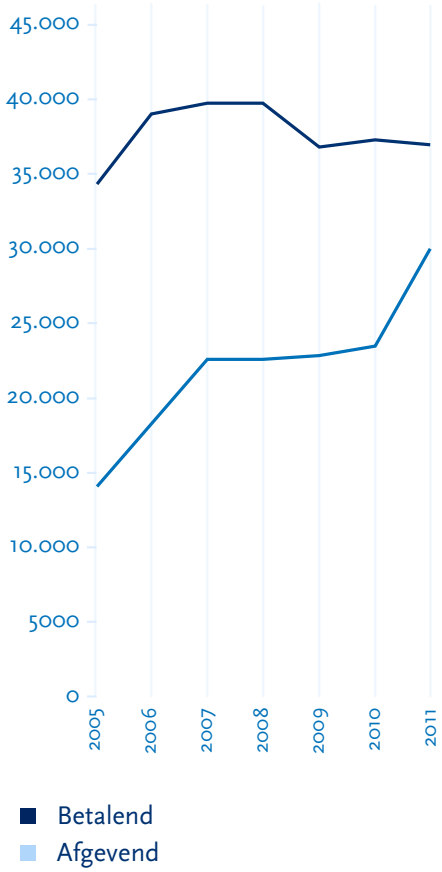
De ILT publiceert in juli 2011 de Milieurapportage Zeevaart 2010. Hieruit blijkt dat de naleving op alle te inspecteren onderdelen van de Havenontvangstvoorzieningen zich op of boven de 90% bevindt. Dit is consistent met voorgaande jaren. Ook houden Nederlandse schepen zich goed aan de meldingsplicht die op 96% is uitgekomen. Er is in Nederland een toename te constateren van de afvalafgifte door de zeescheepvaart zo blijkt uit cijfers van de Nederlandse havens.

Op het gebied van brandstofkwaliteit en zwavelpercentage is de naleving van Nederlandse schepen over de afgelopen jaren eveneens structureel zeer hoog (>97%). De brandstofkwaliteit blijft ook de komende jaren een belangrijk onderdeel van de inspecties omdat de zwavelnorm wordt aangescherpt.

Milieu-indices

Een toenemend aantal organisaties stelt indices op om te kunnen beoordelen hoe ´schoon´ een schip is. Voorbeelden hiervan zijn de Environmental Ship Index, de Clean Shipping Index en de Green Award. De KVNR staat positief tegenover deze instrumenten maar maakt zich zorgen over het grote aantal indices, waardoor de transparantie afneemt. Ook is van belang dat de administratieve lasten laag blijven, dat milieuvriendelijk gedrag daadwerkelijk wordt beloond, en dat een juist beeld wordt verkregen van de feitelijke prestaties van een schip. De KVNR neemt in 2011 het initiatief om te

Afvalafgifte: aantal betalende en afgevende schepen in Nederlandse zeehavens



Bron: Klankbord Havenontvangstvoorzieningen 2011

Type 2060
SN: 8266

komen tot een index waarmee ook de duurzaamheid van andere delen van de logistieke keten kunnen worden beoordeeld, zoals bijvoorbeeld de haven. Schone scheepvaart is immers niet mogelijk zonder een schone logistieke keten.

Innovatie

De maritieme cluster geeft in 2011 met het Maritieme Innovatiecontract invulling aan het topsectorenbeleid van de overheid. Een groep van ruim zestig vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de kennisinstellingen komen met een overkoepelende strategie, evenwichtig, op behoeften van de markt toegesneden, en met een mix van fundamentele en toegepaste wetenschap. De innovatiethema's zijn uitgewerkt in vier business cases: Schone schepen, Slimme schepen, Winnen op zee en Slimme havens. De KVNR zal bijdragen aan de invulling van de business cases.
Daarnaast is de KVNR actief betrokken bij de Maritieme Innovatie-Impuls Projecten. Een goedgekeurd project waaraan de KVNR een bijdrage levert, is de ontwikkeling van een 'ballastwaterbehandelingsbarge'. Dit schip biedt een praktische oplossing aan schepen die geen (werkend) ballastwaterbehandelingssysteem aan boord (kunnen) hebben en het ballastwater in de haven moeten afgeven.
De KVNR zal een Branche Innovatie Contract sluiten met kennisinstituut TNO op het gebied van LNG (Liquified Natural Gas). LNG heeft de potentie om als alternatieve brandstof voor schepen te dienen. Het bevat geen zwavel en kent een fors lagere uitstoot van stikstofoxides. Vooralsnog zijn er drempels voor toepassing van LNG. Er is voor reders nog te veel onduidelijk om een goede afweging te kunnen maken. Daarom gaat TNO kennis delen met KVNR-leden die daardoor een gefundeerde strategie kunnen bepalen.

Modelcursus van Stichting ProSea krijgt eervolle vermelding

Op initiatief van de KVNR start Stichting ProSea in 1999 met natuur- en milieueducatie van zeevarenden. Sinds januari 2011 geldt haar cursus Marine Environmental Awareness wereldwijd als 'modelcursus' voor het Standards of Training, Certification & Watchkeeping Verdrag (STCW). Na een tien jaar lange lobby is de cursus opgenomen in de STCW-code, de internationale regelgeving voor maritieme kennisinstituten. De jury van de KVNR Shipping Award geeft ProSea in 2011 een eervolle vermelding omdat de IMO-erkenning positief afstraalt op de hele Nederlandse maritieme sector.

mpi

Kwaliteit en veiligheid

2.2

Piraterij

Piraterij is ook in 2011 een zeer knellend en urgent probleem. De dreiging is groot maar de overheid staat schepen met een Koninkrijksvlag niet toe zich met private, bewapende beveiligers tegen piraten te beschermen. Omdat reders wettelijk verplicht zijn hun bemanningen een veilige werkomgeving te bieden, bevinden zij zich in een spagaat. Bescherming door de Nederlandse marine schiet tekort, ondanks al haar inspanningen die door de KVNR zeer worden gewaardeerd. Veel landen, ook in Europa, komen in 2011 met wet- en regelgeving of kondigen aan dat snel te doen die het hun reders mogelijk maakt private beveiliging in te schakelen. In de visie van de KVNR is de inzet van private, gecertificeerde, bewapende beveiligers aan boord van Nederlandse schepen een absolute noodzaak.

Op 15 juni 2011 stelt het ministerie van Defensie het beleidskader vast voor een Vessel Protection Detachment (VPD). Dit beleidskader regelt de inzet van militairen voor de bescherming van koopvaardijschepen. Dit is een forse stap vooruit in vergelijking met het beleid van vorige kabinetten. Bij de eerste toepassing van VPD's stuiten Defensie en reders echter al gauw op grote problemen. Het blijkt geen eenvoudige opgave om wapens en manschappen snel aan boord van een zeeschip in het buitenland te krijgen. Een tijdspanne van ten minste zes weken is noodzakelijk vanaf het moment van aanvragen van bescherming tot aan daadwerkelijke inzet van bescherming. Voor veel schepen blijkt de omvang van het militaire team (18 man) te groot. Daarnaast zijn de kosten die het ministerie van Defensie in rekening brengt (€ 200.000 tot € 300.000) voor de meeste reders niet op te brengen. Een ander probleem is dat alleen 'zeer kwetsbare' schepen voor een VPD in aanmerking komen maar dat niet duidelijk is welke criteria Defensie hiervoor hanteert. Het gevolg is dat veel aanvragen voor een VPD door Defensie worden afgewezen. Indien wel een VPD aan boord wordt geplaatst, wordt de

L N G

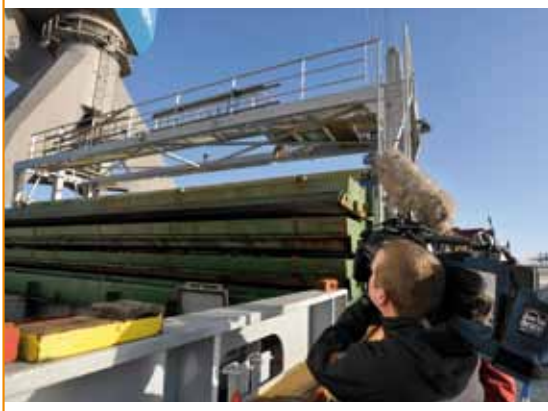
MAERSK KIMI

MIGHTY SERVANT 1

reder door Defensie contractueel aansprakelijk gesteld ingeval door derden kosten en/of schade worden verhaald na het (onterecht) in actie komen van een VPD. Dit wringt aangezien de kapitein juist wel door Defensie wordt gevrijwaard van vervolging. Bovendien zal de reder zich voor deze contractuele aansprakelijkheid, die verplicht wordt opgelegd, moeten verzekeren.
Onder druk van de KVNR wordt een VPD-werkgroep opgericht die bestaat uit reders, KVNR en Defensie. Deze werkgroep krijgt van de minister de opdracht de voorwaarden voor de inzet van VPD's aan te passen aan Nederlandse schepen. In 2011 overlegt de werkgroep over de belangrijkste knelpunten: de duur van de aanvraagtermijn, de kosten van een VPD en omvang van het militaire team. Er worden stappen in de goede richting gezet. Zo start Defensie in 2011 met het inrichten van wapendepots in een aantal strategisch gelegen landen, zodat een VPD veel sneller na het indienen van een aanvraag kan worden ingezet. Dit zou ook de kosten die aan de reder worden doorberekend aanzienlijk moeten verlagen. Er blijven echter knelpunten, zoals de omvang van een VPD-team. In 2012 komt de werkgroep met definitieve conclusies. Dan zal ook de KVNR haar positie over de inzet van bewapende, private beveiligers opnieuw bezien.

Rapport van Commissie De Wijkerslooth

Volgens het rapport Geweldsmonopolie en Piraterij van de Commissie-De Wijkerslooth van 1 september 2011 is het in beginsel mogelijk private beveiligers in te schakelen bij de bescherming van koopvaardijschepen tegen piraterij. Dat vraagt wel om vormen van regulering en toezicht door de overheid, waarvoor nationale regelgeving dient te worden aangepast. Gaan steeds meer landen over tot het toestaan van private beveiligers dan wordt het ook voor Nederland verantwoord reders toe te staan die in te huren, aldus De Wijkerslooth.



Voorlichtingsmateriaal over luikenwagens

De Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ) waarin sociale partners vertegenwoordigd zijn, buigt zich al enige jaren over ongelukken met luikenwagens aan boord van zeeschepen. In 2011 wordt een dvd gemaakt met een instructieve film over het veilig gebruik van luikenwagens. Deze dvd komt beschikbaar voor rederijen, scholen en trainingsinstituten.

BRO GAZELLE

Rapport van Prof. Mr. Van Vollenhoven en Prof. Mr. Knoops

In opdracht van voorzitter Van Vollenhoven van Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie toetst Prof. Mr. Knoops in 2011 de private beveiliging van zeeschepen aan het internationaal juridisch kader. Het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) bepaalt dat de Nederlandse Staat de plicht heeft zijn burgers te beschermen. Indien de Staat hierin tekortschiet, dan kan de burger een beroep doen op het recht op zelfverdediging en - onder strikte voorwaarden - voor zichzelf adequate bescherming regelen.

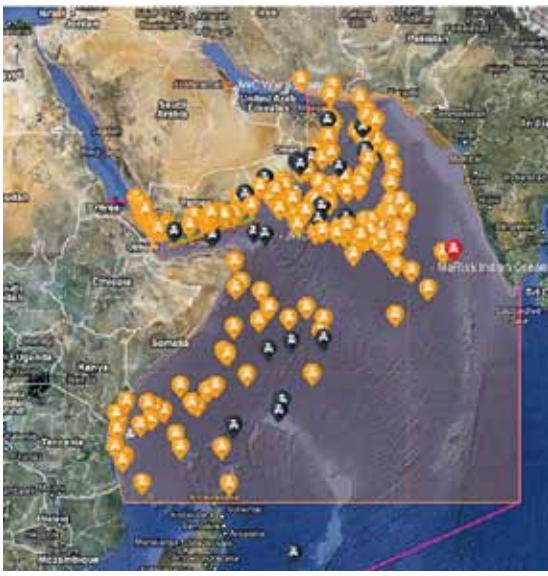
Statistieken piraterij, Golf van Aden (GvA) en de Indische Oceaan (IO)

Het aantal kapingen daalt sterk van 61 in 2010 tot 33 in 2011. Deze daling is toe te schrijven aan:

- Betere implementatie van de Best Management Practices (4) aan boord;
- Betere toepassing van bewapende beveiliging aan boord van koopvaardijschepen;
- Betere melding van doorvaarten en incidenten door de koopvaardij aan de militaire instanties;
- Betere coördinatie van militaire eenheden bij een aanval op de koopvaardij.

In 2011 krijgen 497 bemanningsleden op 33 schepen te maken met een kaping. Hierbij komen tien bemanningsleden om het leven.

Piraterij 2011 in de Golf van Aden en de Indische Oceaan



Zwart: Gekaapt
Oranje: Mislukt
Rood: Beroving

Piraterij in de Golf van Aden en de Indische Oceaan 2008 – 2011

	Totaal aantal kapingen	Kapingen Golf van Aden	Kapingen Indische Oceaan	Mislukte Kapingen	Berovingen	Totaal Incidenten	Geslaagde pogingen
2008	46	39	7	95	0	141	33%
2009	52	22	30	175	1	228	23%
2010	61	18	43	180	1	242	25%
2011	33	7	26	168	1	202	14%

Bron: Risk Intelligence

Stena Line
STENA BRITANNICA
Stena Line
Making good time

Horizontaal toezicht

De KVNR is voorstander van een inspectiesysteem dat bedrijven met een goede track record beloont met minder inspecties. Een belangrijke ontwikkeling is het invoeren van horizontaal toezicht in de scheepvaart. Spliethoff sluit hiertoe in 2011 als eerste reder een convenant met de ILT. Marin Shipmanagement bereidt zich voor om in 2012 als tweede reder een convenant af te sluiten.

De KVNR streeft naar een continu hoge positie van de Nederlandse vloot op de ranglijsten van de Port State Control-inspectieregio's van Paris MoU (Europa en Canada), Tokyo MoU en US Coast Guard. Deze PSC-inspecties geschieden op grond van afspraken in een Memorandum of Understanding (MoU). Het nieuwe PSC-inspectie-regime wordt van kracht op 1 januari 2011 voor de havens die deel uitmaken van het Paris MoU. De selectie voor inspectie en de frequentie van de inspecties hangen vanaf dat moment af van het 'risicoprofiel' van de bezoekende schepen. Hiermee komt de voorheen gebruikte 'target factor' te vervallen. Het risicoprofiel verdeelt schepen in drie categorieën, een laag, standaard of hoog risico. Het Paris MoU voldoet hiermee aan de wens van de KVNR om havenstaatcontroles meer te richten op substandaard scheep-vaart en kwaliteitsreders te belonen met minder inspecties.

interview **Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven**

“Bescherming van schepen met een Nederlandse vlag zal voor de overheid een grote opgave zijn”

“Bescherming van schepen met een Nederlandse vlag zal voor de overheid zeker een grote opgave zijn, maar eigenlijk is dat geen onderwerp van discussie. Het is immers de taak en de verantwoordelijkheid van de staat om zijn burgers te beveiligen. Deze verantwoordelijkheid is niet overdraagbaar, maar dat belet de staat niet om naast eigen middelen hierbij ook middelen van derden in te schakelen. Dus als de overheid de bescherming een te grote opgave zou vinden, dan kunnen derden – onder regie van de overheid – hierbij worden ingeschakeld.

Ik vind het op dit gebied wel principieel onjuist als de overheid zich voor deze bescherming laat of zou laten betalen. Dit kan namelijk forse consequenties voor het reilen en zeilen in ons eigen land tot gevolg hebben. Naar mijn mening zou het daarom ook verstandiger zijn als de overheid op korte termijn zou overgaan tot het erkennen en inschakelen van beveiligingsbedrijven die deze taak – tegen betaling – op zich zouden kunnen nemen en dat onder toezicht van de overheid.

Natuurlijk kunnen onder private bedrijven ook ‘rambo´s’ zitten. Maar de inschakeling van private bedrijven valt of staat met de woorden ‘erkenning’ en ‘toezicht’. Ik denk dat de ingeschakelde private bedrijven niet graag hun verkregen vergunning zouden willen verliezen, omdat zij zouden worden gezien als rambo’s.

Het kabinet moet nu fors bezuinigen en het lijkt mij voor de overheid niet passend om zich voor het geven van wettelijke verplichte bescherming te laten betalen. Kortom, deze gegevens zullen het de overheid duidelijk maken om dan maar zo snel mogelijk over te gaan tot de erkenning van bedrijven die bij de bescherming een rol kunnen spelen. Een regietaak van de overheid op dit gebied laat zich goed realiseren en de overheid kan bij een degelijke gang van zaken alleen bij ernstige dreigingen zelf de bescherming op zich nemen.”

Prof. Mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie.

Flinter
EVERGREEN

IS BORDEAUX
ABIS BREMEN

Ondernemingsklimaat

3

Om de mondiale concurrentie aan te kunnen dient het Nederlandse maritieme ondernemingsklimaat tot de top van Europa te behoren. Cruciaal onderdeel daarvan is het fiscale ondernemingsklimaat, dat zowel in Nederland gevestigde reders als nieuwkomers duurzaam aan Nederland moet binden. Op dit punt behoort Nederland nu tot de middenmoters van Europa, na een koploperspositie in de jaren '90 van de vorige eeuw. Daarnaast is nog een groot aantal factoren van belang om aantrekkelijk te zijn als vestigingsland, waaronder een hoogwaardig Nederland register met tijdige implementatie van internationale verdragen, goede dienstverlening door de ILT, en een krachtige vertegenwoordiging van Nederland bij internationale instituties als de IMO en de EU. De KVNR zal zich inspannen om de Nederlandse overheid bij deze taken zo goed mogelijk terzijde te staan maar moet constateren dat mede door de bezuinigingen op het ambtenarenapparaat het Nederlands register onder druk staat. Gezien het belang van de zeescheepvaart voor de totale maritieme cluster is dit een ongewenste ontwikkeling.

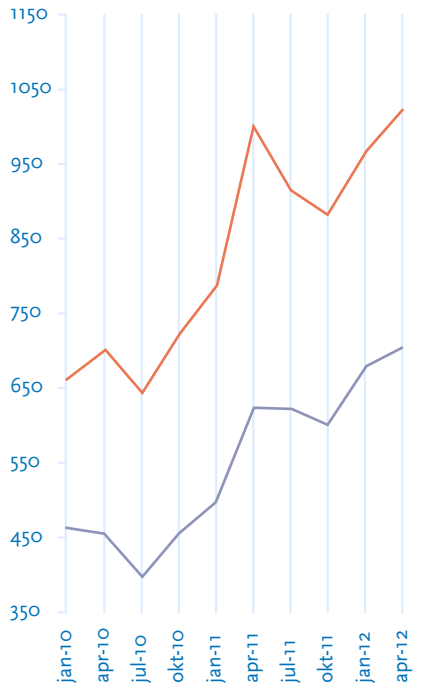
WAGENBORG

Vloot- en marktontwikkeling 3.1

Prijsval scherp in mondiale scheepvaartmarkten
Economisch herstel blijft uit in 2011. De crisis is langdurig. De groei van de wereldhandel zwakt af naar 5,8%. De gevolgen hiervan zijn voor de zeescheepvaart groter dan voor andere logistieke sectoren, aangezien er veel nieuwbouw op de markt komt. Hierdoor is de wereldwijde overcapaciteit sterk gegroeid. In vrijwel alle scheepvaartmarkten dalen de vrachttarieven bij fors stijgende bunkerkosten. Marges staan daardoor flink onder druk. In het segment van de droge bulk wreekt de overcapaciteit zich het meest. De containervaart trok aan in 2010, maar in 2011 slaat de markt weer om. Reders hebben in nieuwe, grotere containerschepen geïnvesteerd maar de vraag blijft achter en de overcapaciteit blijft ook de komende jaren nog bestaan.
Contracten voor algemene vracht (general cargo) worden zwaar bevochten. In deze markt neemt de concurrentie toe met droge-bulkschepen en containerschepen en vallen niet alle kosten door te berekenen.

De vraag naar specifieke koelschepen neemt af door de komst van de gekoelde container. Hier staat tegenover dat nieuwe, modernere schepen in 2011 een redelijke bevrachtingsgraad realiseren en dat de vloot naar verwachting gaat krimpen.
De tankervaart is in 2011 redelijk stabiel. In de gasvaart is van veel innovatieve ontwikkelingen sprake, met winstkansen voor kleinere gasschepen in subsectoren.
De Europese offshore-markt trekt aan dankzij de bouw van windmolenparken uit de kust. Vooral de vraag naar installatiecapaciteit is groot. Zowel de zeesleepvaart als de zware-ladingvaart kunnen met de inzet van gespecialiseerde schepen van deze ontwikkeling profiteren. De exploitatie van ferryschepen staat blijvend onder druk, als gevolg van de lagere bezettingsgraad en de hogere brandstofkosten.

Prijsontwikkeling scheepsbrandstof, zware stookolie (380 CST) en laagzwavelig (MGO) US $ per ton



Rotterdam Marine Gasoil Midpoint
Rotterdam 380 CST Midpoint

Bron: Platts 2012-05-08

Doop Smit Panther door Prinses Margriet

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet en prof. mr. Pieter van Vollenhoven brengen op 5 april een werkbezoek aan de KVNR. Bij maritiem dienstverlener SMIT in de Rotterdamse Waalhaven verricht prinses Margriet de doop van de 'Smit Panther', één van de sterkste havenslepers ter wereld met een trekkracht van 90 ton.

Nog geen hersteljaar voor Nederlandse reders

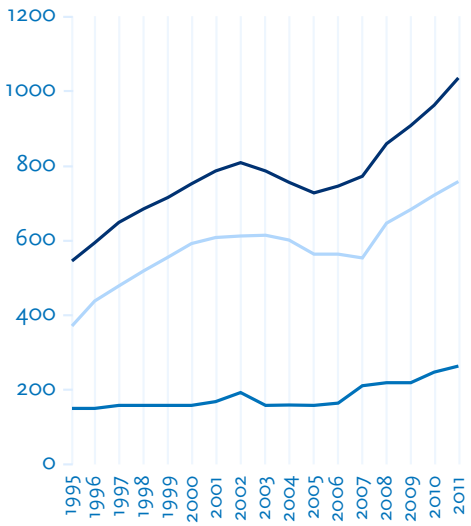
2011 is niet het hersteljaar geworden waar veel reders op hadden gehoopt. Hoewel er uiteraard verschillen zijn tussen reders en sommige markten goed presteren, waarbij vooral de offshore (en met name de activiteiten voor windmolenparken) genoemd kan worden, geldt dat veel reders rode cijfers moeten schrijven. Na een optimistisch eerste kwartaal vertoont 2011 het beeld van wegzakkende markten en sterk onder druk staande tarieven. Ook de sterk stijgende bunkerkosten, als gevolg van de hoge olieprijs, zetten de rendementen onder forse druk. Het aantal faillissementen en opgelegde schepen blijft in Nederland vooralsnog bescheiden. Maar in veel gevallen worden operationele verliezen gefinancierd met vreemd vermogen waardoor bij een - hopelijk snel - herstel van markten en tarieven veel reders nog jaren bezig zullen zijn de opgebouwde financiële last te reduceren.

De moeilijke marktomstandigheden van de laatste jaren zien we ook terug in de cijfers over de toegevoegde waarde van de scheepvaart. Deze is in het crisisjaar 2009 gedaald met 30%, om in 2010 verder te dalen met nog eens 20% tot 0,9 miljard euro. Cijfers over 2011 zijn nog niet beschikbaar.

Omvang Nederlandse vloot

In 2011 groeit de handelsvloot onder Nederlandse vlag; het betreft voornamelijk schepen die nog tijdens de piek, tot aan het vierde kwartaal van 2008, zijn besteld. Ook het aantal schepen in de zeesleepvaart en offshore groeit, zij het in een lager tempo.
De handels- en zeesleepvaartvloot onder Nederlandse vlag omvat ultimo 2011 1033 schepen. De verwachting is uiteraard dat de groei van de vloot in de komende jaren afzwakt; nieuwbouworders zijn gezien de huidige overcapaciteit in de vrachtmarkten vaak niet rendabel.

Vloot onder Nederlandse vlag



Bron: Vlootboek Databestand 2011, Ministerie van Infrastructuur en Milleu

Scheepvaartpolitiek

3.2

Inzet op ongewijzigde verlenging Europese richtsnoeren voor de zeevaart

In november 2010 kondigt de Europese Commissie een evaluatie aan van de State Aid Guidelines. Dit zijn de richtsnoeren waarbinnen de Europese lidstaten staatssteun mogen verstrekken aan de zeescheepvaart. Eind 2011 wordt duidelijk dat de evaluatie de vorm krijgt van een uitgebreide, publieke consultatie in 2012.
De KVNR is van mening dat het concurrentievermogen van de Europese vloot de toetssteen van de evaluatie dient te zijn. Samen met de European Community Shipowners' Associations (ECSA) zet de KVNR zich in voor ongewijzigde verlenging van de richtsnoeren, hoewel die op onderdelen ruimte laten voor interpretatie. Om die reden zijn in 2011 vier gezamenlijke notities opgesteld: over de positie van werkschepen; de verhouding tussen eigen/bareboat-schepen en gecharterde schepen; de afbakening van de voor de tonnageregeling kwalificerende 'aanpalende activiteiten'; en de behandeling van rente-inkomsten onder de tonnageregeling. De vier notities vragen om verheldering van de positie van de Europese Commissie op deze punten, zonder evenwel te pleiten voor een aanpassing van de richtsnoeren zelf.

Herstel level playing field voor Nederlandse reders noodzakelijk

De KVNR blijft het belang benadrukken van een vestigingsklimaat dat zich kan meten met de top van Europa. Uit eerdere analyses blijkt dat er verbeteringen gewenst zijn, zeker nu de marktomstandigheden zo moeilijk blijven. De tonnageregeling kan op een aantal punten verbeterd worden. Dit verbetert het ondernemingsklimaat waardoor kantooractiviteiten voor Nederland behouden blijven dan wel kunnen worden aangetrokken. Ook het uitvlaggen van schepen wordt hierdoor voorkomen en invlaggen bevorderd. Ook de regeling afdrachtvermindering zeevaart kan beter. De effectiviteit van deze fiscale regeling ligt op een aanzienlijke lager niveau dan in de ons

Schultz van Haegen doopt nieuwe RoRo ferry van Stena Line
Melanie Schultz van Haegen, Minister van Infrastructuur en Milieu, doopt op 19 april de nieuwe RoRo ferry van Stena Line, de Stena Transporter. De doopplechtigheid vindt plaats in Hoek van Holland. "Dit schitterende nieuwe schip markeert de durf en daadkracht van Stena Line. Ondanks de moeilijke economische periode wil zij een sprong voorwaarts maken. Stena Line toont het ondernemerschap waar we onze economie weer vlot mee kunnen trekken", aldus minister Schultz van Haegen. De Stena Transporter vaart onder Nederlandse vlag op de vrachtroute Hoek van Holland - Killingholme ter vervanging van het charterschip Finnarrow.

omringende landen. De concurrentiekracht van reders en de arbeidsmarktpositie van Nederlandse zeevarenden worden daardoor negatief beïnvloed. Gezien het grote belang van deze zeevarenden voor de maritieme cluster is er ook voor de verbetering van de afdrachtvermindering een clusterbreed belang. Een verbetering van de afdrachtvermindering zeevaart staat dan ook onverkort hoog op de prioriteitenlijst van de KVNR.

Topgebiedenbeleid moet concurrentiekracht versterken
In februari 2011 kondigt het kabinet een nieuw bedrijvenbeleid aan dat meer ruimte moet geven aan ondernemen, investeren, innoveren en exporteren. Het kabinet vraagt negen topsectoren voorstellen te doen die de Nederlandse concurrentiekracht kunnen versterken. Voor de zeescheepvaart is vooral het topgebied 'water' van belang, waarin de maritieme cluster is ondergebracht, en de topgebieden 'logistiek' en 'hoofdkantoren'.
De topgebieden dienen eind december een zogenoemd innovatiecontract in bij het kabinet. Het topgebied water heeft voor de maritieme cluster de volgende prioritaire innovatiethema's gedefinieerd: Winnen op zee; Schone schepen; Slimme schepen en Slimme havens Hierbij is voortgeborduurd op de in november 2010 gepubliceerde nota 'Nederland, de maritieme wereldtop'. De KVNR neemt deel aan het tot stand komen van het innovatiecontract. Het belangrijkste doel is relocatie van onderzoeksgelden en onderzoekscapaciteit van de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Extra budget is nauwelijks beschikbaar. Ook het beïnvloeden van regelgeving maakt onderdeel uit van voorgenomen activiteiten. Het kabinet formuleert in 2012 een reactie op de innovatiecontracten.

Voortgang Actieplan Zeevaart
Het Nederlandse scheepsregister moet aantrekkelijk blijven. Daarom starten het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de

KVNR in 2010 het Actieplan Zeevaart. Onderdeel van dit meerjarenplan is actualisering van de vlagbrochure in 2011. Deze nieuwe Engelstalige brochure is gericht op het aantrekken van buitenlandse reders en zet de Nederlandse maritieme cluster in de etalage. De nieuwe editie verschijnt in 2012.

Huidige vrijstellingen loodsplicht behouden

Eenzelfde tarief voor eenzelfde loodsverrichting, dat is wat de Minister van Infrastructuur en Milieu voor ogen staat. Zij vraagt hierover advies aan de sector maar in 2011 blijkt dat geen van de doorgerekende scenario's op voldoende draagvlak kan rekenen. De rekenexercities worden voortgezet en dienen begin 2012 tot een aanvaardbaar voorstel te leiden. Het bezwaar dat de KVNR samen met andere marktpartijen in 2010 indiende tegen de exorbitante tariefstelling voor 2011 loopt nog en blijft gehandhaafd. In de zomer van 2011 doen het Loodswezen en de Rijkshavenmeesters een gezamenlijk voorstel voor een Loodsplicht Nieuwe Stijl. Dit voorstel maakt meer kleine zeeschepen loodsplichtig en leidt tot forse

Maritime House aan de Willemswerf

In 2011 pakt het maritieme bedrijfsleven de uitdaging aan om 'Nederland Maritiem Land' een nieuwe doorstart te geven; voor een steeds groter deel op kosten van de betrokken branches en bedrijven.
De KVNR verhuist in augustus 2011 van de Wijnhaven naar het gebouw de Willemswerf in Rotterdam. Scheepsbouw Nederland en Nederland Maritiem Land volgen begin 2012.
De organisaties vestigen zich onder de vlag van het Maritime House.

Samenwerking KVNR en Van Oord

KVNR en Van Oord, wereldwijd actieve en toonaangevend aannemer van bagger-, waterbouwkundige en offshore-projecten, besluiten in 2011 samen te werken op specifieke zeevaartgerelateerde terreinen. Dit past bij de wens van Van Oord om zijn belangen als reder zo goed mogelijk te kunnen behartigen en bij het streven van de KVNR om haar activiteiten te verbreden tot alle organisaties die zeeschepen exploiteren.

kostenverhogingen voor reders. De KVNR vindt dat de huidige vrijstellingen van de loodsplicht voor kleine schepen behouden moeten blijven en maakt dit kenbaar in een position paper aan de Tweede Kamer. In 2012 krijgt deze politieke lobby een voortzetting.

Witboek Transport 2050 van de Europese Commissie

Europese overheden en instellingen moeten zich ervan bewust zijn dat de zeescheepvaart een mondiale bedrijfstak is die mondiale regels nodig heeft, die eenduidig geïnterpreteerd, geïmplementeerd en gehandhaafd moeten worden. Daarbij zal de Europese zeescheepvaart, die zo'n 41 % van de wereldhandelsvloot omvat, in staat moeten zijn om te concurreren op wereldniveau.
Het is verheugend dat de Europese Commissie met haar in maart 2011 uitgebracht White paper over de transportpolitiek tot 2050 deze voor de zeescheepvaart belangrijke doelstellingen heeft herbevestigd. Eerder waren ze al opgenomen in de nota van de Europese Commissie inzake het zeescheepvaartbeleid 2009 – 2018.

Internationale scheepvaartpolitiek

KVNR en ECSA streven naar een vrije toegang tot de zeevervoersmarkt. Protectionisme, discriminatie en door overheden ingestelde procedurele belemmeringen worden hiermee afgewezen. Door gebrek aan vooruitgang in het verband van de World Trade Organization (WTO) sluit de Europese Unie de afgelopen jaren een groot aantal Free Trade Agreements met andere landen, waaronder op 1 juli 2011 met Zuid-Korea. De onderhandelingen over het op te stellen Europese scheepvaartverdrag met India verlopen in 2011 moeizaam.
Europese sanctiemaatregelen zijn gebaseerd op resoluties van de Verenigde Naties maar ze zijn meestal niet gelijk aan sanctiemaatregelen van landen buiten de EU, zoals die van de Verenigde Staten.

In 2011 heeft de zeevaart te maken met sanctiemaatregelen tegen Ivoorkust, Libië, Syrië en Iran.

Verbetering van de efficiency in Europese havens

Eén van de actiepunten in het Witboek Transport 2050 betreft de liberalisering en modernisering van de dienstverlening in Europese zeehavens. De KVNR hoopt dat de herleving van een Europees beleid leidt tot concrete resultaten en verbetering van de efficiency in Europese havens.

Rotterdam Rules

Het Witboek Transport 2050 besteedt tevens aandacht aan de Rotterdam Rules, het verdrag ter modernisering van de internationale regelgeving voor het goederenvervoer over zee. Internationale redersorganisaties als ECSA en International Chamber of Shipping (ICS) sporen alle landen aan om dit nieuwe VN-verdrag te ratificeren.

Verdrag van Athene

Ten behoeve van passagiersvervoer over zee is in Europees verband (Verordening 392/2009) afgesproken dat de bepalingen van het verdrag van Athene inzake aansprakelijkheid voor het vervoer van passagiers over zee in alle lidstaten vóór 1 januari 2013 bindend zullen zijn.

Marnix van Overklift erelid van de KVNR

Marnix van Overklift, links op de foto, draagt op 30 juni 2011 de voorzittershamer van de Board of Directors van de European Community Shipowners' Associations (ECSA) over aan Juan Riva, CEO van de Suardiaz Group. De overdracht vindt plaats in de Beurs van Berlage in Amsterdam. Marnix van Overklift is 37 jaar bestuurslid van de KVNR en haar rechtsvoorgangers. Tijdens de Algemene Ledenvergadering op 6 juni 2012 wordt afscheid van hem genomen. Voor zijn verdiensten wordt Van Overklift onderscheiden met het erelidmaatschap van de KVNR.

interview **drs. Arie Kraaijeveld**

De maritieme lobby is 'alive and kicking'

'Nederland Maritiem Land' is een stichting ter promotie van de maritieme cluster. In 2012 maakt ze een herstart, met een volledig vernieuwd team en een nieuwe voorzitter: drs. Arie Kraaijeveld.

Nederland Maritiem Land (NML) werd opgericht in 1997, in aansluiting op het Zeescheepvaartbeleid dat destijds was gestoeld op erkenning van de sleutelpositie van de maritieme sector; zijn bijdrage aan het succes van de Nederlandse economie. Die initiatiefnemers van NML - het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de KVNR - wilden die sleutelpositie profileren. De relaties verduidelijken tussen de grote variatie aan ondernemers op het water (zeevaart, binnenvaart, waterbouw, offshore-industrie, visserij, watersport), Koninklijke Marine en de grote variatie aan vaartgebonden bedrijven en instellingen op het land (havens, scheepsbouw, producenten en leveranciers van scheepsbenodigdheden als brandstof, pompen, kranen). NML moest zichtbaar maken hoe die gevarieerde maritieme wereld functioneert als motor in het economische systeem van Nederland én van Europa.

De maritieme sector bestaat uit twaalf branches met twaalfduizend bedrijven, 186 duizend werknemers en een productiewaarde van 34,5 miljard euro, waarvan 15,6 miljard uit de export. De maritieme sector staat op de kaart. Zijn bijdrage aan de economie is evident.
Missie geslaagd? Het ministerie van Infrastructuur en Milieu vindt het mooi geweest en schrapt de bijdrage aan NML. Maar de achterban - de variatie aan ondernemers en publieke en private instellingen in het maritieme - wil niet minder maar juist méér NML. Meer oog voor het unieke karakter, en de unieke behoeften. En dus méér profilering en méér lobby. Dan maar zonder bijdrage van de overheid.

"Líever zonder subsidie", verbetert Arie Kraaijeveld, oud-voorzitter van FME-CWM, de werkgeversorganisatie in de metalektro, die werd gevraagd handen en voeten te geven aan de transformatie naar méér NML. "Eind 2013 zijn we volledig onafhankelijk van de overheid. Des te beter. Dat is een belangrijke kanteling ten opzichte van het verleden. Met meer private investeringen, en meer bestuurlijke betrokkenheid vanuit het bedrijfsleven, hebben we onze handen vrij om te doen wat we moeten doen: het behartigen van de belangen van de totale cluster."
Dat méér NML mogen we overigens niet verkeerd opvatten, zegt Kraaijeveld. "We zijn een kleine organisatie, een licht parapluutje

boven de sector. Elke branche heeft en houdt zijn eigen karakter, met zijn eigen structuren en belangenorganisaties. Die gaat NML niet voor de voeten lopen. Wij maken ons alleen sterk voor de belangen van de sector als geheel."

Voor die taak lijkt hij de spreekwoordelijke 'juiste man'. Kraaijeveld is tevens voorzitter van de Raad van Toezicht van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Net als de zeevaart is de luchtvaart een uiterst gevarieerde mondiale bedrijfstak, met mondiale concurrentie gebonden aan mondiale regelgeving. Als het over de luchtvaart gaat, is het NLR "de natuurlijke partner" van de overheid en van alle stakeholders van het luchttransport. Van vliegvelden tot vliegtuigbouwers, en van de Koninklijke Luchtmacht tot de opleidingsinstituten voor verkeersleiders en astronauten.

Zo'n positie van vanzelfsprekendheid - van 'natuurlijke partnerschap' - wil Kraaijeveld via NML voor de maritieme sector bereiken. Dat is de opdracht die hij zich bij zijn aantreden, begin 2012, heeft gesteld. Daarom ging er onmiddellijk een schrijven naar de Marine: 'Bezuinigen oké, maar sloop niet alle deskundigheid uit de organisatie. Dat zou funest zijn voor de kruisbestuiving tussen de zeevaart en uw krijgsmachtonderdeel, en funest voor de innovatieve ontwikkeling van beide'.

En daarom kreeg ook Jan Bout, boegbeeld van de Topsector Water, een brief van Kraaijeveld: Prima Innovatiecontract, maar denk erom: het gaat niet alléén om bescherming van de kust en om drinkwaterbesparende systemen. Dus ook in de Internationaliseringsagenda moet een belangrijke plek worden ingeruimd voor onze maritieme sector, onze zeer diverse vloot van schepen, onze havens en onze industrie van complexe maritieme systemen.

Zo gaat Kraaijeveld te werk. Briefje hier, bezoekje daar. Hij is de belichaming van bestuurlijk en lobbyend Nederland. Kind aan huis op de Haagse departementen en voor niemand bang. "Ik zal ze laten zien dat de maritieme sector een factor is om rekening mee te houden. We zijn alive and kicking, schrijf dat maar op."

Drs. Arie Kraaijeveld,
voorzitter Nederland Maritiem Land

RECLAMECODE
PARTICIPATIES IN ZEESCHEPEN
WILLEKEURIGE AFSCHRIJVINGEN

Reclamecode van kracht

Op 1 januari 2011 wordt de reclamecode van kracht die de KVNR en Scheepsbouw Nederland hebben opgesteld voor reclamecampagnes die particulieren oproepen te investeren in zeeschepen met behulp van de fiscale regeling Willekeurige Afschrijving. Vooruitlopend hierop hebben aanbieders van dergelijke scheepsinvesteringen al in december hun reclames aangepast.
De reclamecode maakt een eind aan eenzijdige reclames die zich concentreerden op de fiscale voordelen en te weinig nadruk leggen op het economisch belang en mogelijke risico's.

Webdossiers

Deze lijst met specifieke dossiers treft u alfabetisch gerangschikt aan op www.kvnr.nl

De dossiers belichten de standpunten, achtergrond en ontwikkelingen in 2011.

Aansprakelijkheidsverdragen
Afdrachtvermindering
Asbest
Ballastwater
Bemanningsdocumenten
Bemanningssterkte
Beroepsvereisten
BTW
Bunkerverdrag
CO_2-reductie
Consultative Shipping Group
Europese richtsnoer en staatssteun voor het zeevervoer (evaluatie)
Flagship
HNS-verdrag
Innovatie-impuls
Koudemiddelen
Loodsen
Luikenwagens
Mededingingsregels
NOx
PIT/NSTC
Pensioenen
Polar Code
Port State Control
Recycling schepen
Rotterdam Rules
Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen
Sociale verzekeringen
Tonnageregeling
Verdrag over passagiers en bagage
Windmolenparken
Zwavelgehalte scheepsbrandstoffen

Colofon

Uitgave
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders – juni 2012

Redactie
Bureau KVNR
Interviews: Mariette de Bruijn

Ontwerp
Carree Visuele & Interactieve Communicatie

Druk
Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording
Leden van de KVNR
Peter J. van Es fotografie
Henk Zuur

De tekst van dit jaarverslag is afgesloten op 10 april 2012.

Actuele informatie over het bestuur en het bureau en de ledenlijst van de KVNR vindt u op www.kvnr.nl
Hier treft u ook de Engelstalige versie van het jaarverslag 2011 aan.

For the English version of this annual report over 2011 please visit www.kvnr.nl

KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS
Boompjes 40
3011 XB ROTTERDAM
Tel.: 010 - 414 60 01
kvnr@kvnr.nl
www.kvnr.nl