



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

2012

De Nederlandse vloot
in onzekere tijden

JAARVERSLAG



Inhoud

Voorwoord	4
-----------	---

1	Maritieme Arbeidsmarkt	7
	1.1 Nautisch onderwijs	11
	1.2 Bemanning	19

2	Duurzaamheid	25
	2.1 Emissiereducties en innovatie	27
	2.2 Kwaliteit en veiligheid	35

3	Ondernemingsklimaat	45
	3.1 Vloot- en marktontwikkeling	47
	3.2 Scheepvaartpolitiek	51

Webdossiers	59
-------------	----

Voorwoord



Het jaarverslag over het jaar 2012 geeft een goed overzicht van de complexe onderwerpen, waarmee de zeescheepvaart in tijden van crisis te maken heeft. De langdurige economische crisis heeft velen van ons in grote moeilijkheden gebracht. Financiële verplichtingen kunnen moeilijk of in het geheel niet worden nagekomen; een aantal schepen is koud opgelegd of failliet gegaan. De overcapaciteit is ondanks het toenemende aantal schepen dat naar de sloop is gegaan, nog niet afgenomen.

De milieuverplichtingen die aan de sector worden opgelegd komen op een slecht moment. De Nederlandse reders willen een schone en zuinige scheepvaart, daarover kan geen misverstand bestaan. Maar miljoenen investeren in schepen, die al een zware financiële last dragen, dat is een vrijwel onmogelijke opgave. Gilbert de Bock schetst in zijn bijdrage in dit jaarverslag de dilemma's waarvoor de short sea sector zich gesteld ziet.

De overheid kan daarom niet afzijdig blijven. De Europese commissie spreekt van een toolbox, waardoor de reders financieel geholpen kunnen worden bij het doen van milieu-investeringen. Maar zowel de Europese als Nederlandse toolbox zijn leeg. Terwijl de koopvaardij heel veel transport op een veilige en schone wijze voor zijn rekening kan nemen. Bovendien veroorzaken wij geen files en ongevallen op de weg, zodat knelpunten op de weg worden opgelost.

Het onderwerp piraterij is ook een van de onderwerpen geweest waaraan veel energie en aandacht is besteed in 2012. Wij hebben bij de verantwoordelijke politici permanent gepleit voor een zogenaamde “sluitende aanpak”, waardoor naast militaire teams (VPD's) ook gecertificeerde gewapende beveiligers Nederlandse schepen mogen beveiligen. Intussen weten we dat het kabinet Rutte II begrip heeft getoond voor ons verzoek en onder nader te formuleren voorwaarden zal toestaan dat private beveiligers ook onder de Nederlandse vlag mogen worden gebruikt. Een compliment voor de betrokken bewindslieden.

Een sector die zijn oog gericht houdt op de toekomst, investeert in de jeugd. Daarom is het een uitstekende zaak dat, zelfs in deze moeilijke tijd, de reders als collectief nog steeds een stage- en baangarantie afgeven. Ook de schoolbezoeken door zeevarenden in het kader van

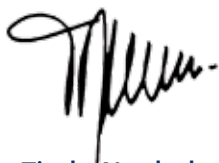
het programma “Zeebenen gezocht” en de meevaarprogramma’s zijn een succes. Het aantal jongeren dat kiest voor een maritieme carrière neemt gestaag toe. Dat is een compliment waard aan al onze leden.

Op sociaal gebied heeft de KVN R, in nauwe samenwerking met andere maritieme branche-organisaties, heel veel energie en tijd gestoken in het ondersteunen van de overheid bij het nationale implementatietraject van het Maritiem Arbeidsverdrag en de STCW Manila Amendments. De ervaringen hiermee tonen aan dat de internationale actieve rol van de Nederlandse overheid, die zeer wordt gewaardeerd, opgevolgd dient te worden door een adequaat nationaal implementatietraject. Het introduceren van additionele regels, de ‘nationale kop’, is hierbij zeer ongewenst. Voor een adequaat implementatietraject dient de Nederlandse overheid te beschikken over de benodigde expertise en capaciteit. De aangekondigde verdere reductie van het aantal rijksambtenaren is in dit kader een grote zorg. Aantasting dreigt van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeescheepvaart.

Tot slot wil ik in mijn voorwoord aandacht besteden aan de maritieme samenwerking in de cluster. De clusterorganisatie Nederland Maritiem Land wordt, na de afbouw van de overheidsfinanciering, inmiddels geheel gefinancierd door het bedrijfsleven en ontwikkelt en coördineert tal van nieuwe activiteiten. Het aantal maritieme partijen in het Maritime House in de Willemswerf groeit gestaag. Ook de IRO, de branchevereniging voor toeleveranciers in de olie- en gasindustrie, heeft de stap gemaakt.

Het aantal leden van de KVN R neemt toe, waarbij ons motto: “Wij verenigen allen die op zout water actief zijn” een steeds bredere invulling krijgt. De bundeling van krachten maakt de KVN R invloedrijker hetgeen ons van pas komt bij de belangenbehartiging.

Ik dank iedereen die in 2012 actief is geweest in en met de KVN R.



Tineke Netelenbos

Voorzitter Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

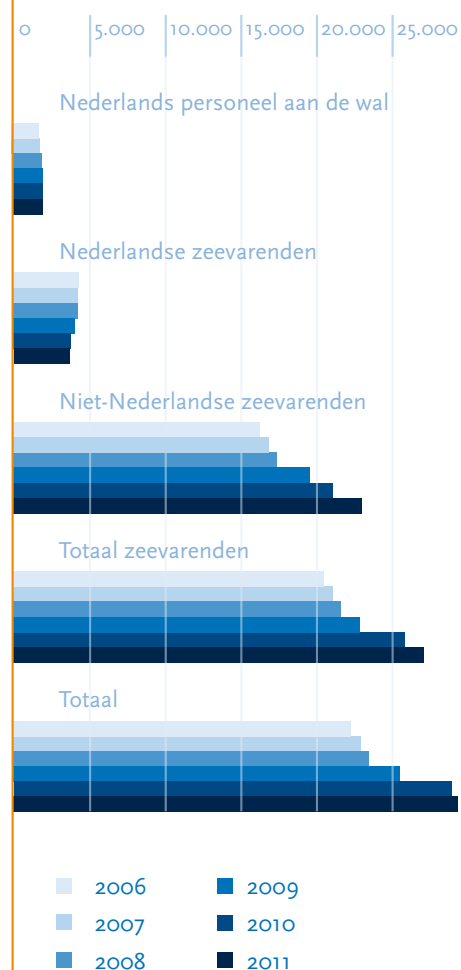


Maritieme Arbeidsmarkt

Ondanks de slechte markt voor de meeste marktsegmenten in de zeevaart, is in 2012 de vraag naar Nederlandse zeevarenden groot gebleven. Via de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden wordt daarom hoog ingezet op de promotie van het zeevarende beroep. De campagnes zijn niet zonder resultaat. Meer jongeren raken geïnteresseerd om een nautische opleiding te gaan volgen. De ook in 2012 van kracht zijnde stage- en baangarantie speelt daarbij een rol.

De monitor 'De Nederlandse Maritieme Cluster 2012', met cijfers tot en met 2011, geeft aan dat de werkgelegenheid in de Nederlandse maritieme cluster relatief stabiel is. De maritieme cluster is een belangrijke werkgever en bood in 2011 werk aan 181.000 personen. Dat is 2,2% van de werkgelegenheid in Nederland. De Nederlandse zeevaart biedt werkgelegenheid aan bijna 29.000 personen, waarvan circa 5900 Nederlanders. De monitorstudie geeft ook aan dat 100% van de zeevarenden die aan de wal gaat werken dat doet binnen de Nederlandse maritieme cluster. Dit cijfer geeft aan dat Nederlandse zeevarenden door hun opleiding, kennis en ervaring zeer gewild zijn op de arbeidsmarkt en van groot belang zijn voor de kwaliteit en concurrentiekracht van de Nederlandse maritieme cluster. Het totale belang van de Nederlandse zeescheepvaart dient dan ook te worden afgemeten aan de hand van deze en andere effecten op de hele maritieme cluster.

Werkgelegenheid in de zeevaart 2006-2011



Bron: Policy Research Corporation,
De Nederlandse Maritieme Cluster
monitor 2012



Er is in 2011 geen sprake van werkloosheid onder Nederlandse zeevarenden. De uitstroom van Nederlands personeel in de zeevaart is groter dan de instroom. Ook blijkt uit de monitor dat de vacaturegraad met 2% licht hoger is dan het landelijk gemiddelde van 1,7%. Goed kwalitatief personeel blijkt moeilijk te vinden, vooral voor specialistische functies zoals in de tankvaart. Werktuigkundigen zijn over de hele linie schaars. Naast de inzet van de KVN R en haar leden om meer jongeren de zeevaartopleiding te laten volgen en het nemen van tal van maatregelen om de vaartijd van Nederlandse zeevarenden te verlengen, is en blijft de inzet van buitenlandse zeevarenden noodzakelijk om de Nederlandse vloot te bemannen.

De zeevaart kent een relatief jong personeelsbestand en weinig vergrijzing. Uit de arbeidsmarktenquête komt naar voren dat het aandeel van werkzame personen tussen de 25 en 45 jaar oud in de totale werkgelegenheid rond de 60% ligt. 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.



Zeevaartonderwijs in Palompon is een succes

Van 10 tot en met 27 april 2012 vindt in Palompon, de Filippijnen, de selectie plaats van de 11e lichting stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVN R. Door 14 bij de KVN R aangesloten rederijen werden 152 stagiairs geselecteerd, 76 leerling-stuurlieden en 76 leerling-werktuigkundigen. Sinds het begin in 2001 zijn nu bijna 1.200 stagiairs geselecteerd. De samenwerking tussen PIT en KVN R is een succes. Van alle lichtingen vaart nog bijna driekwart bij de rederijen als officier. Deze zeevarenden, voor een zeer groot deel afkomstig van het arme eiland Leyte, zorgen tevens door hun inkomen voor een aanzienlijke verbetering van de lokale economie. Tijdens de afsluitende ceremonie werd door KVN R-bestuurslid de heer E.L.M. Meijnders de KVN R-prijs uitgereikt aan de beste student bij zowel de stuurlieden- als de werktuigkundigenopleiding.



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 kwalitatief hoogwaardig presterende Nederlandse koopvaardijvloot als een gezonde maritieme cluster.

De KVNR is zeer verheugd over de stijgende instroom in het HBO in 2012 (+ 73 studenten ten opzichte van 2011) en een lichte stijging voor het MBO op de niveaus 3 en 4 (+11 studenten). De redersvereniging en haar leden doen er alles aan om deze trend te continueren. Aandacht voor instroom, opleidingen en arbeidsmarkt blijft wel van het grootste belang. Een flinke instroom is noodzakelijk om de reders van voldoende maritiem talent te voorzien. De KVNR vraagt al langer aandacht voor de veel te hoge uitval gedurende de opleiding. Het is zeer teleurstellend dat er van verbeteringen geen sprake is. Wordt het aantal studenten dat begint aan de opleiding vergeleken met het aantal studenten dat vier jaar later afstudeert, dan zien we een uitval van 30 tot wel 50%. Kijkend naar het aantal afgegeven diploma's, zien we ten opzicht van 2011 een daling van het aantal afgegeven diploma's bij zowel het HBO (-27) als het MBO op de niveaus 3 en 4 (-52).

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2012

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
hbo	981	107
mbo-4 (alle schepen)	1159	169
mbo-3 (kleine schepen)	219	52
Totaal	2359	328

Bron: KVNR, cijfers aangeleverd door de nautische opleidingen, peildatum 1 oktober 2012



80% van de 'snuffelstagiaires' heeft interesse in de zeevaartopleiding

In 2012 doen 135 jongeren van 16 jaar en ouder een snuffelstage aan boord van een koopvaardijship. Na een week tot twee weken op zee zegt 80 procent van deze kort meevaarders geïnteresseerd te zijn in het volgen van een zeevaartopleiding. Naast de koopvaardijstages zijn er voor 14- en 15-jarigen introductiestages op zeilende zeeschepen. In 2012 varen op de Eendracht 176 en op de Oosterschelde 42 jongeren mee. De Tijdelijke Subsidieregeling Kennismakingsstages Scheepvaart van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ondersteunt deze promotie-campagne.



Kwalificatiedossiers

De zeevaartopleiding dient te voldoen aan de eisen van het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping). De International Maritime Organization (IMO, een VN-orgaan) is verantwoordelijk voor het opstellen en wijzigen voor dit verdrag. Ook de Europese Commissie ziet toe op de kwaliteit, via de EU-Training Directive.

Opnieuw is er in 2012 een herziening van de Nederlandse kwalificatiestructuur met bijbehorende kwalificatiedossiers. De KVNR is geen voorstander van deze veralgemenisering die een clustering van verwante opleidingen inhoudt. Dit staat haaks op de noodzaak van specialistisch zeevaartonderwijs waarin de internationale beroepsvereisten één op één moeten zijn geïmplementeerd. Kapiteins en officieren die niet conform deze beroepsvereisten zijn opgeleid mogen niet als zodanig werken. Herkenbaarheid van de internationale beroepsvereisten in het Nederlandse zeevaartonderwijs is niet alleen van belang voor de sector, het is ook noodzakelijk bij het afleggen van verantwoording door de Nederlandse overheid aan onder andere de IMO en European Maritime Safety Agency (EMSA).

De KVNR pleit ervoor dat de nationale 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 ook om het behoud van een vierjarige opleiding voor het zeevaartonderwijs op MBO-niveau 4.

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, roept de KVNR op tot een verregaande samenwerking tussen de



500ste 'Zeebenen in de klas'

Kapitein Ewoud van 't Holt geeft op 24 september de 500ste gastles over het zeevarende beroep aan groep 7 en 8 van basisschool Jacob Maris te Rotterdam. Hij is een van de ruim 130 (ex) kapiteins, stuurlieden, werktuigkundigen en loodsen die in hun verloftijd gastlessen geven over hun werk op zee. Meer dan 14.000 kinderen kregen in het schooljaar 2011-2012 via de promotiecampagne 'Zeebenen in de klas' een gastles. Hiervan geven 1.000 kinderen aan interesse te hebben voor de zeevaart.



Eerste gastles door de directeur van de KVNR tijdens de Maritieme Week

Op 8 november 2012 geven Martin Dorsman, directeur KVNR, en Arie Kraaijeveld, voorzitter Nederland Maritiem Land, de aftrap voor de Recordpoging Maritieme Gastlessen aan boord van de Hr.Ms. Holland. Het gloednieuwe patrouilleschip van de Koninklijke Marine - en winnaar van de Schip van het Jaarprijs – ligt afgemeerd voor de Cruise Terminal in Rotterdam. De KVNR-directeur geeft de gastles aan 65 enthousiaste leerlingen van de basisschool De Globe en VMBO Veenoord LMC uit Rotterdam. De recordpoging Maritieme Gastlessen is onderdeel van de Maritime Week 2012. Tot 16 november zijn er door het hele land gastlessen en voordrachten. In het bijzijn van Anouchka van Miltenburg, voorzitter van de Tweede Kamer, wordt de afsluitende gastles gegeven op 16 november. In totaal zijn er 202 gastlessen gegeven.



onderwijsinstellingen voor zeevaartonderwijs. Het gaat hierbij zowel om horizontale samenwerking (tussen MBO- opleidingen en tussen HBO-opleidingen) als verticale samenwerking (van VMBO tot HBO). Tot nu toe blijkt het voor het zeevaartonderwijs nog erg lastig te zijn om tot een landelijke samenwerking te komen. Wel is er sprake van regionale samenwerkingsverbanden. Gezien de vele uitdagingen waarmee het onderwijs geconfronteerd wordt lijkt regionale samenwerking onvoldoende voor de continuïteit.

Stage- en baangarantie blijft van kracht

Nederlandse reders geven sinds 2008 een stage- en baangarantie aan jongeren die naar de zeevaartschool gaan. Ook in 2012 is deze garantie van kracht. Dit illustreert dat zelfs in deze moeilijke economische tijden Nederlandse reders belang blijven hechten aan het werven van Nederlands personeel voor de Nederlandse vloot.



Meevaren in de Maritieme Week

De KVN R organiseert in de Maritieme Week in november 2012 een snuffelstage voor tien jongeren aan boord van de ferry Pride of Rotterdam voor de reis van Europoort naar Hull en retour. De jongeren zijn op studiebeurzen en via de website Zeebenengezocht geselecteerd.

“Aanpakken, dat past bij mij”



Eenentwintig jaar en eerste stuurman op de koopvaardij. Bastien Lautenschutz (Harlingen, '91) haalt met een brede glimlach zijn schouders op. Waarom de zee? Mijn vader is kapitein op zee. Dus ja, die keuze lag een beetje voor de hand. En dan waren er de gebruikelijke argumenten, zegt hij. “Het aparte. Het reizen. Andere culturen en gebruiken leren kennen. Maar de allerbelangrijkste reden voor mij, dat was toch de mentaliteit. Daar voelde ik me het meest toe aangetrokken. Aan boord hebben mensen nu eenmaal een andere instelling. Je pakt aan. Niemand denkt erover om om vijf uur te stoppen. Zolang er werk is, steek je je handen uit de mouwen. Zeker op een wat kleiner schip. Als het ruim snel schoon moet, dan helpt de stuurman mee. Dat is de mentaliteit die ik bedoel. Die past bij mij. Dat wist ik al door mijn tijd bij het Zeekadetkorps en mijn vakantiebaantjes op het zeilschip Store Baelt van kapitein-eigenaar H. van der Molen en een zeeschip van Chemgas Shipping. En na mijn opleidingsstages op de multipurpose coasters van De Bock Maritiem wist ik het helemaal zeker.”

De perioden op zee hebben sowieso veel voor hem betekend, zegt Bastien. De school (MBO-4 opleiding tot maritiem officier in IJmuiden) was nuttig en belangrijk. Maar de tijden aan boord waren doorslaggevend. “Daar heb ik echt geluk mee gehad. Ik beheers het vak door de kennis die mijn praktijkbegeleiders me hebben bijgebracht.” Op de vraag wat hun aanpak dan zo bijzonder maakte, zegt Bastien: “Dat ze vanaf het begin heel veel tijd in me staken, me alles lieten zien, me de kans gaven het zelf te proberen. En dat ze me, soms met opzet, fouten lieten maken. Zodat ik ervan kon leren.”

In augustus 2012 kreeg hij zijn vaarbevoegdheid en een baan bij het Alkmaarse stagebedrijf. School lijkt nu al ver weg. Maar als hij terugkijkt, herinnert hij zich iets wat hem destijds al met verbazing vervulde. “Ik begon die opleiding met veertig man in de klas. Na twee jaar waren er twintig over. Dat is toch zonde?”

Volgens Bastien was die uitval totaal onnodig. “Wat de zeevaartscholen moeten doen is makkelijk: iedereen op een korte snuffelstage via Zeebenen gezocht voordat de opleiding begint. Een paar weken mee; de dingen in je handen voelen; meemaken dat er initiatief van je wordt verwacht; dat je moet aanpakken. Als je daarna nog wilt, is het goed te doen. De opleiding op zichzelf is haalbaar voor iedereen die bereid is er moeite in te steken. En die bereidheid heb je, als je nog enthousiast bent nadat je het zeeleven in de praktijk hebt meegemaakt. Maar informatiefolders, zoals de scholen die uitdelen? Nee, dat is qua voorbereiding écht niet genoeg.”

Ik hoop daarom ook, zegt Bastien, dat de staat geld blijft steken in deze kennismakingstages. ‘Die methode werkt echt. Ik heb sinds augustus vier stagiairs meegemaakt. Drie van hen hebben zich al aangemeld voor de zeevaartschool. En van alle drie weet ik zeker dat ze het volhouden en gaan halen. De vierde hebben we nu aan boord. Die jongen is zo enthousiast en zo gemotiveerd dat ‘ie nu al drie weken meevaart in plaats van de afgesproken twee. Hij gaat zeker met succes naar de opleiding.’

‘Mijn eigen ambitie is kapitein worden. Op papier kan ik dat over vier jaar zijn, maar dat lijkt me eerlijk gezegd iets te snel. Zo rond mijn dertigste denk ik pas echt voldoende ervaring te hebben.’

Of is het dan, over een jaar of tien, tijd voor een baan aan wal?

Bastien: “Ik weet uit ervaring dat het goed te doen is, een gezinsleven naast een leven op zee. Mijn vader was altijd vier of vijf maanden op en dan maar een paar weken thuis. Wat dat betreft is het nu onvergelijkbaar veel luxer: tien weken op, en tien weken af. Maar je moet natuurlijk wel een partner treffen die daarmee om kan gaan. Als dat niet lukt, tja, dan heb je driedubbel pech. Want je moet natuurlijk ook al je kinderen missen. Maar eerlijk gezegd: het is nog geen moment in me opgekomen, een leven aan de wal.”



Bemanning

1.2

Maritieme Arbeidsverdrag

De International Labour Organization (ILO) stelde in 2006 de Maritime Labour Convention (MLC) vast. Dit verdrag regelt de leef- en werkomstandigheden aan boord van zeeschepen en beoogt de positie van zeevarenden wereldwijd te verbeteren. Als gevolg van veranderingen in de zeescheepvaart waren de bestaande verdragen verouderd. Met dit Maritieme Arbeidsverdrag en de invoering van een strikter regime van inspectie, certificering en handhaving komt er een breder en steviger draagvlak voor de internationale minimumnormen.

De KVNLR levert in 2012 samen met de andere sociale partners een substantiële inspanning om de overheid te ondersteunen bij het tijdig aanpassen van de relevante Nederlandse wetgeving. Dit heeft niet kunnen voorkomen dat het proces van uitbesteden en het schrijven van de Nederlandse wet- en regelgeving langer heeft geduurd dan verwacht. Gestelde deadlines werden meerdere malen overschreden. Hierdoor is de tijd die de Nederlandse rederijen hebben om hun schepen te laten certificeren door de klassenbureaus te kort. Er dienen circa 800 Nederlandse schepen vóór 20 augustus 2013, de datum dat het MLC-verdrag wereldwijd in werking treedt, te zijn gecertificeerd. Naar verwachting zal een aanzienlijk deel van de schepen niet op tijd gecertificeerd zijn door de vertraging in het gereed komen van de Nederlandse wet- en regelgeving. Zonder het Maritime Labour Certificate kunnen schepen vanaf augustus 2013 worden geconfronteerd met extra inspecties in buitenlandse havens. Dit leidt tot extra kosten en administratieve lasten voor de reder en de bemanning en kan daarnaast ook een negatieve invloed hebben op de reputatie en aantrekkelijkheid van het Nederlandse register. Ter bevordering van een gelijk concurrentieveld heeft de KVNLR de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gevraagd direct vanaf 20 augustus 2013 buitenlandse schepen die Nederlandse havens aandoen en die nog niet over een MLC-certificaat beschikken aan inspecties te onderwerpen.



Maritime Employers' Association Neptune opgericht voor 'serviceschepen'

Een toenemend aantal leden van de KVNLR exploiteert marine engineering support schepen. Deze schepen worden in een internationaal concurrentieveld ingezet voor maritieme dienstverlening op zee. Hierbij kan worden gedacht aan schepen die assistentie verlenen aan baggerschepen of voor de installatie en onderhoud van windmolens op zee. Ten behoeve van deze rederijen is op 30 november 2012 de Maritime Employers' Association Neptune opgericht. Deze nieuwe werkgeversvereniging sluit voor buiten de Europese Unie wonende zeevarenden, die werkzaam zijn op deze serviceschepen, collectieve arbeidsovereenkomsten af.



Aanpassing STCW-verdrag

Naast de invoering van het Maritiem Arbeidsverdrag heeft ook de aanpassing van het STCW-verdrag (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) voor de Nederlandse reders grote gevolgen. Het STCW-verdrag is in 2010 in Manila op een groot aantal punten gewijzigd, bekend onder de naam 'Manila Amendments'. 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 streefde er aanvankelijk naar om de wijzigingen van het STCW-verdrag per 1 juli 2013 in de Nederlandse wetgeving te hebben verwerkt, maar inmiddels wordt toegewerkt naar een datum omstreeks 1 januari 2014. Door deze vertraging is er minder tijd voor een tijdige uitvoering van de nieuwe wetgeving en loopt vooral de tijdige uitvoering van nieuwe beveiligingstrainingen groot gevaar. Het is urgent dat er spoedig duidelijkheid komt over de eisen die zullen gaan gelden voor aanvullende trainingen voor huidige zeevarenden, over het uitvoeringskader voor tijdige aanpassing van bestaande trainingen en voor de introductie van nieuwe trainingen. Een pragmatische benadering is noodzakelijk, zodat op de nieuwe wetgeving vooruitgelopen kan worden om tijdig aan de nieuwe internationale regelgeving te voldoen. De Zeevaartbemanningswet zal naar aanleiding van de gelijktijdig lopende implementatie van het Maritieme Arbeidsverdrag worden omgedoopt tot de Wet Zeevarenden. De KVNDR dringt verder aan op een goede en tijdige communicatie naar de sector over zowel de implementatie van MLC als de STCW Manila Amendments.



CAO-zaken

In 2012 zijn de CAO'en voor de Nederlandse zeevarenden verlengd, in de meeste gevallen voor de duur van één jaar. Op enkele uitzonderingen na, bedraagt de gageverhoging 2%. Deze gematigde gageverhoging houdt rekening met de slechte economische situatie waar een groot deel van de Nederlandse zeescheepvaart zich in bevindt en is passend binnen de kaders van het Nederlandse sociaal-economische overleg. Door met Nautilus en de buitenlandse zeeliedenvakbonden een zelfde gagestijging voor de buitenlandse zeevarenden overeen te komen, is er een demping van de stijging van de gagekosten.



Voorlichtingsbijeenkomsten over het Maritiem Arbeidsverdrag

De KVNOR organiseert samen met de Vereniging van Waterbouwers twee voorlichtingsbijeenkomsten - op 27 september in Groningen en 4 oktober in Rotterdam - over de praktische kanten van de invoering van de Maritime Labour Convention. De beide brancheorganisaties maken voor enkele honderden leden inzichtelijk hoe zij kunnen voldoen aan de gestelde eisen. Omdat er op dat moment minder dan een jaar resteert voor de certificering van ongeveer 800 Nederlandse schepen roepen de beide brancheorganisaties hun leden op snel te beginnen met het beschrijven hoe de naleving – en streven naar verbetering – geborgd kan worden.



Duurzaamheid



De zeescheepvaart is altijd al een relatief schone vervoersmodaliteit geweest, zeker indien de milieubelasting wordt gemeten per tonkilometer. Al decennialang wordt door tal van innovaties het energieverbruik en daarmee de milieubelasting teruggedrongen. Kostenbesparing is hiervoor een belangrijke aanjager. De KVNRR 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 milieu-regelgeving ook rekening houdt met de concurrentiepositie van de reders.

De International Maritime Organization (IMO) dient in de ogen van de KVNRR het orgaan te zijn waar de milieuregels worden vastgesteld. Nieuwe regelgeving dient 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 milieu-uitkomsten van regelgeving worden voorkomen.



Emissiereducties en innovatie

2.1

Emissiereducties CO₂

Eurocommissaris Siim Kallas (Mobiliteit) geeft in 2012 aan dat hij de plannen voor een Europees systeem van CO₂-reductie in de zeescheepvaart voorlopig loslaat. Nederlandse reders zijn opgelucht. Welk systeem de Eurocommissaris ook zou hebben voorgesteld, het zou de transportkosten voor zeevervoer stevig hebben verhoogd en het varen onder de vlag van een EU-lidstaat zeer onaantrekkelijk hebben gemaakt. Nu de Commissie een Europese Alleingang uitsluit en zich vooralsnog aansluit bij initiatieven op wereldschaal, zijn zorgen over een verslechtering van de concurrentiepositie van Europese handels- en productiebedrijven en reders voorlopig weggenomen.

Een Europees emissiehandelssysteem zou volgens de KVNRR tegen dezelfde problemen aanlopen als in de luchtvaart. Maar ook andere voorgestelde alternatieven, zoals een eenzijdige extra Europese belasting op scheepvaartbrandstoffen, zou Europa economisch verder op achterstand zetten en leiden tot verschuiving van goederenvervoer van de zee naar de weg.

Zwavel

De gevolgen van de invoering van de 0,1%-zwavelnorm in de Oostzee, Noordzee en het Engels Kanaal per 1 januari 2015 zorgt ook in 2012 voor veel discussie op nationaal en internationaal niveau. Aanvankelijk is de inzet van de KVNRR om de invoering naar 2020 te verschuiven, zodat reders meer tijd hebben om mitigerende maatregelen te treffen zoals het installeren van scrubbers of het overstappen naar LNG. Dit is politiek niet haalbaar gebleken. De vraag doet zich voor of er gestreefd moet worden naar uitzonderingsposities voor bepaalde type schepen en/of voor bepaalde routes, die extra kwetsbaar zijn voor verschuiving van lading van zee naar land. Na een zeer uitvoerige discussie besluit het bestuur van



KVNR Shipping Award 2012 voor Stena Line met walstroom

Stena Line wint de KVNR Shipping Award 2012. Tijdens het Maritime Awards Gala in Rotterdam overhandigt juryvoorzitter Tineke Netelenbos deze redersprijs aan directeur Pim de Lange. Stena Line in Hoek van Holland heeft, in samenwerking met het Havenbedrijf Rotterdam, de eerste walstroomaansluiting voor zeeschepen in Nederland gereali-seerd. Op 13 juni 2012 sluit minister van Infrastructuur en Milieu Melanie Schultz van Haegen het eerste zeeschip de Stena Hollandica aan op walstroom. De scheepsgeneratoren voor het opwekken van stroom kunnen hierdoor worden uitgezet aan de kade in Hoek van Holland. Hierdoor vermindert de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof in grote mate en daalt ook het geluidsniveau.



de KVNR om in principe niet te streven naar uitzonderingsposities, gelet op de verstoring van de concurrentieverhoudingen die daarvan uitgaat tussen schepen onderling. Ook zal het heel lastig zijn te komen met goed onderbouwde afbakeningen.

Het KVN-R-bestuur zet vol in op ondersteunende maatregelen voor reders die willen investeren om de negatieve gevolgen te voorkomen, maar moet constateren dat financiële regelingen op zowel EU-niveau als op nationaal niveau amper of geheel niet aanwezig zijn.

Het Europees Parlement (EP) keurt tevens de aangepaste EU-richtlijn over zwavel goed. De KVN-R heeft hier gemengde gevoelens over. Enerzijds zijn er zeer verregaande voorstellen van het milieuc comité van het EP door de milieuministers niet overgenomen. De Nederlandse minister en ambtenaren hebben zich krachtig verzet tegen deze voorstellen. De KVN-R spreekt daar haar waardering over uit. Anderzijds zijn er toch nieuwe Europese regels gekomen die verder gaan dan in de IMO is afgesproken.

In 2012 tracht de KVN-R, via de International Chamber of Shipping (ICS), de voor het jaar 2018 afgesproken beschikbaarheidstudie naar laagzwavelige brandstof te vervroegen. Hoewel deze studie is gekoppeld aan de invoering van de 0,5%-zwavelnorm wereldwijd per 2020 en niet aan de 0,1%-zwavelnorm per 2015 in de Oostzee, de Noordzee en het Engels Kanaal, kan een vervroegde studie toch ook meer zicht bieden op de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof per 2015. Er bestaan namelijk zorgen of hier wel voldoende van zal zijn. Bij onvoldoende beschikbaarheid zal het prijsverschil met de thans gebruikte brandstof nog verder oplopen. Helaas is er in de IMO net te weinig draagvlak voor het vervroegen van deze studie.



PLATFORM SCHONE
SCHEEPVAART

Maritiem milieuseminar over LNG

LNG wordt gezien als één van de schone brandstoffen die het in de toekomst mogelijk maakt om aan de steeds strenge emissienormen te kunnen blijven voldoen. Technisch kunnen de schepen al op LNG varen. Er zijn echter nog belangrijke vragen rondom regelgeving voor schepen, infrastructuur en het bunkeringproces. In het milieuseminar op 27 september 2012 'Nederland klaar voor LNG in 2014' geeft het Platform Scheepsemissies – inmiddels omgedoopt tot Platform Schone Scheepvaart - een overzicht van de laatste ontwikkelingen. De KVN-R is voorzitter van dit samenwerkingsverband van diverse maritieme (branche)organisaties met als doel emissies van zeeschepen te reduceren.



NO_x

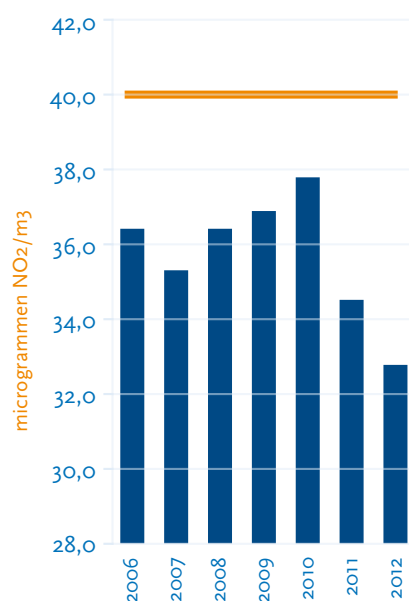
Sinds 2011 zijn landen rond de Noordzee in overleg over een mogelijk voorstel aan IMO voor een NO_x Emission Control Area (ECA) gebied in de Noordzee. Dit voorstel houdt in dat het in de Noordzee vanaf 2016 verplicht wordt om te voldoen aan de strengste NO_x Tier 3-norm voor schepen die vanaf 2016 zijn gebouwd. In 2012 zijn twee studies opgeleverd met analyses over de gevolgen voor milieu en economie. De KVNR kan op basis van de huidige analyses niet instemmen met een NO_x ECA-gebied voor de Noordzee.

Publicaties van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) tonen aan dat de luchtkwaliteit in het Rijnmondgebied, een gebied met zeer veel industriële en transportactiviteiten, de afgelopen jaren al sterk is verbeterd en zich ruim onder de Europese norm bevindt. Ook de bijzonder moeilijke economische positie en de vele milieu-investeringen die de reders de komende jaren moeten doen om aan nieuwe strenge milieunormen te voldoen (zwavel, ballastwater), maken dat de sector niet geconfronteerd kan worden met nog meer additionele kosten voor varen in Europese wateren. Bovendien zijn belangrijke vragen van de KVNR bij de studies nog niet beantwoord en kleven er zware methodologische tekortkomingen aan de huidige rapporten. De KVNR stelt voor dit NO_x-dossier over vijf jaar opnieuw te beoordelen op nut en noodzaak via grondige 'impact assessments'. De grafiek rechts toont de daling van de gemiddelde jaarconcentratie van stikstofdioxide (NO₂) in het Rijnmondgebied. NO₂ is de duidelijkste graadmeter voor NO_x (dat ook NO en NO₃ omvat).

Innovatie

Innovaties zijn goed voor het milieu en het terugdringen van het brandstofverbruik verlaagt tegelijkertijd ook de operationele kosten van reders. Door deze innovaties kunnen Nederlandse reders blijven

NO₂ concentratie jaargemiddelde 2006-2012



■ NO₂ concentratie jaargemiddelde
■ EU Norm NO₂
(voor NL geldt tot 2015: 60 µg/m³)

Bron: DCMR Milieudienst Rijnmond



concurreren op de wereldmarkten, waar de concurrentie nog steeds vooral op kosten moet worden gevoerd. 'Groen en krachtig varen', zoals de KVNRR dat verwoordt in haar milieuvisie, vereist echter wel dat reders milieu-investeringen kunnen blijven betalen en dat investeringen renderen.

Innovatie door reders staat nu veel hoger op de agenda dan tien jaar geleden. De specifiek voor de scheepvaart geldende subsidieregeling SMI, die inmiddels is beëindigd, heeft hier aan bijgedragen. Het stimuleren van innovatie wordt in het Topgebied Water via de KPI-regeling voortgezet. Daar staan 'schone schepen' en 'slimme schepen' terecht volop in de aandacht. Het betreft hier echter veelal innovaties die op langere termijn hun vruchten gaan afwerpen. Innovaties kunnen tevens worden gestimuleerd indien verladers, meer dan nu, bereid zijn iets meer te betalen voor vervoer per schoon schip.

Op de succesvolle Maritieme Innovatiedag 'Aan de slag' op 7 november 2012 zijn meer dan 140 deelnemers. Hier worden 49 projecten van 75 Nederlandse bedrijven benoemd met de maritieme innovatiethema's: 'Winnen op zee' (grondstoffen- en energiewinning op zee), 'Schone schepen' (brandstoffen, brandstofbesparing en emissies), 'Slimme schepen' (speciale schepen, defensie, veiligheid) en 'Slimme havens' (interactie schip en havens en vaarwegeninfrastructuur).



Workshop offshore: nieuwe maritieme motor

Reders, werven en toeleveranciers zien volop kansen in de offshore voor zowel bestaande schepen als nieuwbouw. Zo'n 60 belangstellenden uit de achterbannen van KVNRR en Scheepsbouw Nederland komen op 8 mei 2012 naar de door beide brancheorganisaties georganiseerde workshop offshore met de titel: 'Een nieuwe maritieme motor'. De offshore is voor reders, scheepswerven en maritieme toeleveranciers een belangrijke groeimarkt met mogelijkheden. Zij praten met elkaar over kansen en ook over huidige knelpunten in de technische regelgeving voor serviceschepen die worden ingezet ten behoeve van de installatie en onderhoud van windmolenparken op zee.



Kwaliteit en veiligheid

2.2

Piraterij

De discussie over hoe we piraterij moeten bestrijden duurt in 2012 voort. De redersvereniging heeft het liefst dat de Koninklijke Marine de Nederlandse vloot beschermt. Maar omdat de Marine niet voor alle schepen bescherming kan aanbieden, wil de KVNR dat reders zelf gecertificeerde particuliere beveiligers aan boord kunnen nemen. Het kabinet staat dit echter niet toe.

De KVNR waardeert de stappen van het kabinet om in 2012 de bescherming van de koopvaardij door de Marine flexibeler en goedkoper te maken. De Marine plaatst zogenaamde Vessel Protection Detachments (VPD's) aan boord van koopvaardijsschepen. Ook na de doorgevoerde verbeteringen kunnen bepaalde typen Nederlandse koopvaardijsschepen nog steeds geen gebruik maken van de VPD's, vanwege een te lange duur tussen de aanvraag en de inzet en vanwege de prijs, die nog vaak het dubbele is vergeleken met gewapende particuliere beveiligers. Bijna alle andere Europese landen staan de inzet van gewapende particuliere beveiligers inmiddels toe, waardoor de Nederlandse vlag onaantrekkelijker wordt en uitvlaggen een reëel risico is.

De KVNR bepleit een benadering waarbij reders gebruik maken van VPD's tenzij dat niet mogelijk is vanwege de tekortschietende flexibiliteit en/of te hoge prijs. Daarmee zou Nederland in de internationale en Europese pas lopen. Het redersstandpunt is kort en krachtig: beveiliging van de vloot is een taak voor de overheid en de Marine, tenzij dit niet mogelijk is. Dan dienen door de overheid gecertificeerde private beveiligers deze taak te kunnen uitvoeren.



Voorlichtingsmateriaal over luikenwagens uitgebracht

De Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ) waarin de sociale partners vertegenwoordigd zijn, buigt zich al enige jaren over ongelukken met luikenwagens aan boord van zeeschepen. In 2012 komt een dvd beschikbaar voor rederijen, scholen en trainingsinstituten met een instructiefilm over het veilig gebruik van luikenwagens. De KVNR en haar leden nemen tal van maatregelen om de risico's verbonden aan het gebruik van luikenwagens te verkleinen. Naast mogelijke technische aanpassingen aan de wagens, is het naleven van de voorgeschreven procedures van groot belang om ongelukken te voorkomen. De dvd is daarbij een belangrijk voorlichtingsinstrument.



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

Het aantal kapingen daalt sterk van 33 in 2011 tot 6 in 2012. In 2012 krijgen 145 bemanningsleden op 6 schepen te maken met een kaping. Hierbij komen 2 bemanningsleden om het leven.

Deze daling is toe te schrijven aan:

- Betere implementatie van de Best Management Practices (versie 4) aan boord;
- De steeds bredere toepassing van bewapende beveiliging aan boord van koopvaardij schepen;
- Betere melding van doorvaarten en incidenten door de koopvaardij aan de militaire instanties;
- Betere coördinatie van militaire eenheden op meldingen van incidenten en aanvallen op de koopvaardij.

Port State Control

De KVRN 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 (Azië en Australië) en US Coast Guard. Deze PSC-inspecties geschieden op grond van afspraken in een Memorandum of Understanding (MoU).

Verspreiding van piraterij in de Golf Aden en de Indische Oceaan, 2012



Zwart: Gekaapt
Oranje: Mislukt
Rood: Berooving

Piraterij, Golf van Aden en Indische Oceaan 2008 – 2012

	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	17%
2012	6	0	6	29	1	36	19%

Bron: Risk Intelligence



De aanhouding van 35 Nederlandse schepen in de havens van het Paris MoU - op 970 inspecties - in 2012 is een zorgelijke ontwikkeling en vraagt een grondige analyse. In 2011 waren er 18 aanhoudingen. De uiteindelijke plaats op de 'White List' van Paris MoU zal afhangen van de prestatie van de andere vloten. ILT en KVNR trekken samen op om de toename van het aantal aanhoudingen te keren. Er is ondermeer een gezamenlijke brief uitgegaan om de reders op de hoogte te stellen en is er een gedegen analyse gemaakt van de oorzaken. Hieruit blijkt dat de redenen voor de aanhoudingen divers zijn. Het kan gaan om een technisch gebrek of een probleem met documenten, maar ook de beoordeling door lokale inspecteurs van arbeids- en rusttijden van bemanningen spelen vooral in Spaanse havens een belangrijke rol. Ook schepen uit landen als het Verenigd Koninkrijk en Denemarken hebben last van meer aanhoudingen. De KVNR heeft ILT gevraagd de hoge inspectie- en aanhoudingsfrequentie in Spaanse havens en de vooringenomenheid van Spaanse inspecteurs ten aanzien van het tweewachtenstelsel in de European Maritime Safety Agency (EMSA) aan de orde te stellen.

Van een algehele verslechtering van de kwaliteit van de bemanning en van de schepen is echter géén sprake. Dit zou ook niet in één jaar kunnen leiden tot een zo sterke stijging van het aantal aanhoudingen. In de Tokyo MoU regio was het aantal aanhoudingen voor 2011 met slechts vier aangehouden schepen op 139 inspecties een zeer tevredenstellend resultaat. Voor 2012 zijn 6 aanhoudingen geregistreerd op 198 inspecties. Tweederde van de aanhoudingen vindt plaats in Australië.

Nederland krijgt in 2012 het Amerikaans kwaliteitscertificaat Qualship21

In de havens in de Verenigde Staten worden de schepen geïnspecteerd en beoordeeld op veiligheid (safety) en beveiliging (security).



Eremetaal voor mariniers in Den Helder

Tijdens de Marinedagen in Den Helder van 6 tot en 8 juli zijn aan boord van de Pool Express van Vroon Offshore Services de Herinneringsmedaille Vredesoperaties uitgereikt aan de Autonomous Vessel Protection Detachment (AVPD). Dat gebeurt door generaal Tom Middendorp, dan net aangetreden als Commandant der Strijdkrachten. De mariniers van deze AVPD beschermen in het voorjaar een transportschip in het kader van EU-Atalanta, tegen zeepiraten in de Somalische wateren. Tineke Netelenbos, voorzitter van de KVNR, is bij de plechtigheid aanwezig en eveneens bij de indienstelling van de Hare Majesteit Holland. Deze nieuwe aanwinst van de Marine is een patrouilevaartuig en bij uitstek geschikt voor de bestrijding van piraterij.



Security-aanhoudingen zijn al een aantal jaren niet meer voorgekomen en het driejaarlijks gemiddelde is inmiddels gezakt tot 0%. Ook de veiligheidsprestaties zijn al een aantal jaren zeer goed. Nederland is daarom in 2012 door de Verenigde Staten toegelaten tot een selecte groep landen, wiens schepen in aanmerking kunnen komen voor het Qualship21-certificaat, een keurmerk voor kwaliteits-schepen. Schepen met een dergelijk certificaat krijgen minder inspecties in de Amerikaanse havens. Om in aanmerking te komen voor het certificaat moet eerst een veiligheidsonderzoek door de Amerikaanse Havenstaatcontrole zijn uitgevoerd. Er zijn verschillende criteria. Zo mag een schip geen scheepvaartovertradingen of ernstig ongeval hebben gehad in de laatste 36 maanden. Ook mag een schip in deze periode niet meer dan één boete in de Verenigde Staten hebben gekregen. Voldoet het schip aan de criteria, dan wordt het certificaat verstrekt.

Naast Nederland zijn onder meer ook Frankrijk, Japan en Zweden vlaggenstaten die dit keurmerk hebben. Het programma Qualship21 is een initiatief van de Amerikaanse Kustwacht voor meer veiligheid op zee en werd op 1 januari 2001 ingevoerd.



Bijdrage aan meer veiligheid door eigen Branche RIE Zeescheepvaart

De KVNOR ontwikkelt in samenwerking met de Stichting Scheepvaart en vakbond Nautilus International een Branche Risico Inventarisatie en Evaluatie (Branche RIE) voor de sector zeescheepvaart. Met deze Branche RIE heeft de Nederlandse reder een adequaat en up-to-date instrument voorhanden om de aan boord aanwezige arbo-risico's te kunnen inventariseren en te evalueren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan veilig werken in de scheepvaart. Het hebben van een goede RIE is met het van kracht worden van de Maritime Labour Convention (MLC) nog meer noodzakelijk geworden.

interview **Arnold van Vuuren, directeur Scheepvaart, Inspectie Leefomgeving en Transport**

“Controle bevordert kwaliteit”



Mocht iemand denken dat het wel een onsje minder kan, qua toezicht en handhaving: nee. “De samenleving rekent erop dat toezichthouders controleren op naleving van wetten en regels. Dat is een groot maatschappelijk belang, het belang van ons allemaal.” Arnold van Vuuren, directeur Scheepvaart van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), wil dit graag helder hebben gezegd: “De scheepvaart is van oudsher gewend dat inspectiediensten een beetje meedachten. Maar ‘gedogen’ en ‘oogjes toeknijpen’ is er niet meer bij. We zijn strenger en strikter en dat blijft ook zo.”

Wat dan weer níet betekent dat de Inspectie niet meedenkt. Zo blijkt als Van Vuuren hoort dat schepen soms wel negen verschillende inspecteurs aan boord krijgen. Allemaal min of meer tegelijk, en dan ook nog eens op het drukst mogelijke moment: “Als dat waar is, dan schrik ik daar van.”

De regels moeten worden nageleefd, daar valt niet mee te marchanderen. “Maar ons motto is: ‘minder lasten, meer effect’. Het is dus niet de bedoeling dat wij de bemanning onnodig voor de voeten lopen. Daarom stemmen we af met andere toezichthouders en maken we gezamenlijke jaarplannen. Misschien bereiken we op dit punt toch onvoldoende. Ik verzoek reders en redersvereniging dergelijke gevallen van overbelasting bij de Inspectie te melden. Kom met concrete informatie: welke diensten, waar, wanneer. Dan ga ik met die voorbeelden op pad. Want waar het anders kan, gaan we het ook anders doen.”

Over de invoering van het Maritieme Arbeidsverdrag zegt Van Vuuren dat reders hun zaakjes goed voor elkaar lijken te hebben. “Begin mei waren al achthonderd Part One-aanvragen verleend. Part Two is een ander verhaal. Daarvoor moet nog een vertaalslag naar wetgeving worden gemaakt. Een onvoorstelbare hoeveelheid werk, vooral ook voor de klassenbureaus. Als dat niet op tijd af is, hebben vooral de reders een serieus probleem. Die worden dan mogelijk in het buitenland aangehouden. Nou, dán hebben we herrie in de tent. Dus, hoe hard er op de beleidskern van het ministerie en bij de klassenbureaus ook wordt gewerkt, ze moeten daar echt nóg een tandje bijzetten. Dat is keihard nodig. En verder moeten de reders natuurlijk ook zelf hun huiswerk af hebben.”

Hij zegt dat hij er alles aan doet om alle betrokkenen bij de les te houden. “Er zijn instructies, voortgangsgesprekken.” Toch, als het niet

lukt, als “de gewenste regelgeving” niet op tijd is, “dan werken wij met de bestaande”.

Overheidsbeleid en toezicht op naleving van overheidsbeleid zijn twee gescheiden functies. Voor Van Vuuren staat vast dat dit principe - hoe lastig ook voor reders - uiteindelijk juist hún belang dient. “De kwaliteit van de Inspectie bevordert de kwaliteit, en dus het imago, van de Nederlandse vlag.” Aan de andere kant: het toewerken naar een hoog aangeschreven vlag kan een beleidsdoel zijn, het is géén inspectiedoel. Wij zijn er om er op toe te zien dat de regels worden nageleefd.”

Dat zijn dienst daarom soms als ‘lastig’ wordt ervaren is all in the game. “We doen wat we moeten doen. Zo transparant mogelijk en zo goed mogelijk.” Voor dat laatste, het goed doen, moet de scheepvaart kunnen vertrouwen op de deskundigheid van de Inspectie. Van Vuuren erkent dat de bezuinigingen een beroerd effect hadden op de personele bezetting. “Er is veel kennis verdwenen. Daar komt nog bij dat er de komende jaren veel zeer ervaren collega’s met pensioen gaan. Het goede nieuws is dat we dertig nieuwe mensen gaan werven. Nu al, zodat onze toekomstige gepensioneerden ze nog kunnen inwerken.”

Wie vreest dat personele uitbreiding niet alleen leidt tot ‘goed’ toezicht maar ook tot méér toezicht, krijgt meteen gelijk. “We gaan meer controleren op scheepsafval, bijvoorbeeld. En ja, ook de controle op asbest blijft onverminderd streng. Maar we houden ook het level playing field in de gaten. In internationale overleggen doen wij er alles aan om de toezichtsregels voor asbest ook in andere landen op de agenda te krijgen.”

In het bestuur van de EMSA lobbyt de Inspectie ook voor harmonisatie van het Port State Control-beleid. Maar, waarschuwt Van Vuuren, de reder moet er in eerste instantie gewoon voor zorgen dat hij aan de regels voldoet. “Daar schort het de laatste jaren aan. In 2012 zijn 35 Nederlandse schepen in Paris MoU aangehouden. Die aanhoudingen bleken bijna allemaal terecht. Er was steeds iets mis. Ik snap dat het crisis is. Maar ladingeigenaren kiezen voor de reder met de hoogste performance. Bijt niet in je eigen staart door te beknibben op bemanning of onderhoud. Kwaliteit is uiteindelijk het enige dat je kan redden.”



Ondernemingsklimaat

3

De KVNR vindt het van het allergrootste belang dat Nederland en de Nederlandse vlag concurrerend en aantrekkelijk zijn. Alleen zo blijft Nederland een land van waaruit reders de mondiale concurrentie aankunnen en blijven zo veel mogelijk schepen de Nederlandse vlag voeren. De Nederlandse reders maken zich grote zorgen over de toekomst van de Nederlandse scheepvaartsector in een wereldwijde markt waar niet meer op gelijke voorwaarden geconcentreerd kan worden, zeker in een economisch klimaat waarin reders in heel zwaar weer zitten.

De Nederlandse vloot is klein gemeten als percentage van de totale wereldvloot (1%). De Nederlandse vloot is echter wel zeer sterk vertegenwoordigd in bepaalde markten. Zo kent de Nederlandse vloot veel short sea schepen, die lading vervoeren tussen Europese havens en aanpalende landen of regio's zoals Rusland en Noord-Afrika. Dit vervoer maakt 40% uit van het totale goederenvervoer tussen de EU-lidstaten. In sommige markten zijn Nederlandse reders zelfs wereldleider. Het gaat dan om bijvoorbeeld zware ladingschepen en koel- en vriesschepen. Ook zijn veel Nederlandse schepen actief bij de winning van olie en gas op zee en de laatste jaren in steeds sterkere mate bij de windenergie op zee.

De uitdaging voor de Nederlandse zeescheepvaart en Nederland als maritiem ondernemingsland is om het hoofd te kunnen bieden aan een zeer scherpe internationale concurrentie op kosten met tegelijkertijd een zeer actieve acquisitie door buitenlandse overheden en/of registers. Dit vereist een ambitieuze en slagvaardige Nederlandse overheid. Kosten nadelen verbonden aan Nederland als vestigingsland kunnen niet in de markt gecompenseerd worden en leiden tot vertrek uit Nederland. Schepen zijn snel onder een andere vlag te brengen waardoor de daarbij behorende kantoorbanen ook naar het buitenland worden verplaatst. Het bieden van een hogere kwaliteit dan concurrerende buitenlandse reders kan kosten nadelen niet compenseren, omdat verladers de prijs van het zeevervoer nog steeds doorslaggevend laten zijn bij de keuze voor reder en schepen.



Vlagbrochure: The Netherlands, home to maritime top companies

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de KVRN ontwikkelen een brochure over de aantrekkelijkheid van het Nederlandse register en het belang van de Nederlandse vlag. KVRN-voorzitter Tineke Netelenbos krijgt tijdens de druk bezochte KVRN-nieuwjaarsreceptie op 18 januari 2012 de eerste vlagbrochure The Netherlands, home to maritime top companies uit handen van Lidewijde Onge-ring, directeur-generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Vloot- en marktontwikkeling

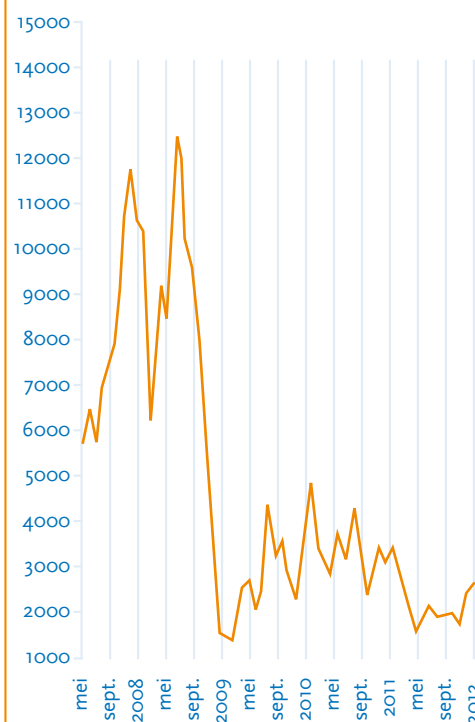
3.1

Mondiale scheepvaartmarkten

Met een groei van de wereldhandel van slechts 2% laat 2012 geen herstel zien van de crisis die vanaf het derde kwartaal van 2008 de zeescheepvaart zeer hard raakt. De duur en diepte van de crisis is ongekend. De vooruitzichten op een duurzaam herstel zijn, gezien de vele mondiale economische en financiële onzekerheden die er nog steeds zijn, somber. Naast de zeer beperkte groei in de vervoersvraag komen nog steeds veel nieuwbouwschepen op de markt, besteld in de goede tijden. Dalende tarieven zijn het gevolg. Veel reders lijden forse verliezen. In het segment van de droge bulk zijn er meer schepen gesloopt, maar de uitbreiding van de vloot houdt nog aan tot 2015. De onderstaande grafiek geeft het verloop weer van de Baltic dry index, het tarief voor de grote droge bulk schepen. De ontwikkeling van dit tarief is maatgevend voor die in andere vrachtenmarkten. Te zien is dat na de forse val van de tarieven na de goede periode tot de zomer van 2008 er nog steeds geen sprake is van een duurzaam herstel.

Ook in de containervaart zorgen de zwakke groei van de wereldhandel en de oplevering van veelal ultragrote nieuwbouwschepen voor fors lagere vrachttarieven. De tarieven dalen mede hierdoor in de hele kolom, dus ook voor de kleinere containerschepen waarmee Nederlandse reders actief zijn. Bij contracten voor algemene vracht neemt de concurrentie met droge bulkschepen toe en vallen niet alle kosten door te berekenen. De koelvaart heeft het in 2012 zonder hoogseizoen moeten stellen, als gevolg van de strijd om marktaandeel. De tarieven in de containervaart voor koellading liggen onder de kostprijs. In het najaar kondigen grotere containerrederijen aan dat zij de tarieven gaan verhogen. Ook worden meer koelschepen gesloopt dan voorzien. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting positieve effecten voor de koelvaart in 2013. In de tankervaart blijft de vraag achter bij de verwachting. Op langere termijn zijn alle ogen gericht op de mondiale energietransitie en de implicaties daarvan voor de zeescheepvaart. Bij de bouw van nieuwe tankers schepen staat energie-efficiëntie centraal. In de gasvaart zijn veel innovatieve ontwikkelingen, met winstkansen voor kleinere gasschepen in subsectoren.

Baltic dry index – vrachttarieven
mei 2008 – september 2012



Bron: Bloomberg



Prinses Maxima doopt Coral Energy

Op 7 december 2012 doopt prinses Máxima de nieuwe LNG-tanker 'Coral Energy' van rederij Anthony Veder aan de Wilhelminakade in Rotterdam. De Coral Energy is 's werelds eerste dual fuel direct aangedreven LNG-tanker met een ijsklasse 1A notatie. De Coral Energy zal afgelegen gebieden die niet beschikken over eigen gasvoorra- den of een juiste infrastructuur, voorzien in hun gasbehoefte.



De Europese markt voor serviceschepen blijft profiteren van de forse investeringen in windmolenparken voor de kust van vooral Engeland en Duitsland. Naast de grote vraag naar installatiecapaciteit zullen er voor het onderhoud van de windmolens de komende decennia honderden schepen nodig zijn. Zowel de zeesleepvaart, de zware-ladingvaart als gespecialiseerde schepen voor het vervoer van onderhoudstechnici kunnen van deze ontwikkeling profiteren. Ferryschepen hebben het moeilijk als gevolg van een achterblijvende vraag naar vervoer en de lage tarieven van de Kanaaltunnel. Verdere reductie van vaarroutes en van het aantal in te zetten schepen is het gevolg.

Weer geen hersteljaar voor Nederlandse reders

2012 is niet het hersteljaar geworden waar veel reders op hadden gehoopt. Hoewel er uiteraard verschillen zijn tussen reders en sommige markten goed presteren, geldt dat veel reders rode cijfers moeten schrijven.

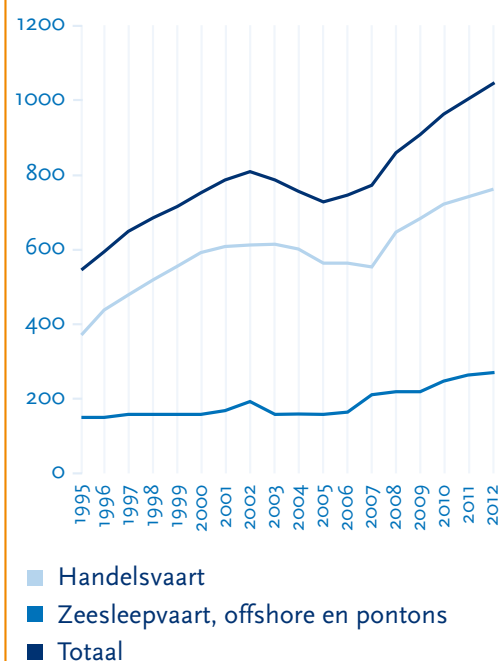
De moeilijke marktomstandigheden van de laatste jaren en de slechte bedrijfsresultaten zien we ook terug in de cijfers over de toegevoegde waarde van de scheepvaart. Uit de Monitorstudie 2012 van Nederland Maritiem Land over de Nederlandse maritieme cluster blijkt dat de toegevoegde waarde voor de Nederlandse zeescheepvaart in 2011 circa 25% onder het niveau van 1997 te liggen. Dat was het jaar dat de Nederlandse zeescheepvaart juist aan het herstellen was na de forse teruggang in de eerdere jaren, gestimuleerd door het toenmalige nieuwe zeescheepvaartbeleid. Dit cijfer is nog dramatischer als bedacht wordt dat er nu 60% meer schepen zijn dan in 1997.

Omvang Nederlandse vloot

De grafiek rechts schetst de ontwikkeling van de vloot onder Nederlandse vlag. Het totaal aantal schepen in de handelsvaart en zeesleepvaart bedroeg 1.033 schepen met ingang van 1 januari 2012.

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 2012, Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Scheepvaartpolitiek

3.2

Evaluatie van de Europese richtsnoeren voor de zeevaart vertraagd

In 2012 levert de KVNRC input voor de evaluatie van de richtsnoeren zeevervoer (de State Aid Guidelines) door de Europese Commissie, met ongewijzigde verlenging als inzet.

Voor de concurrentiepositie van de Europese vloot is van belang dat er geen nieuwe, aanvullende voorwaarden worden verbonden aan de toepassing van de richtsnoeren.

Wel is dit steunkader gebaat bij meer consistentie en eenduidigheid in de standpuntbepaling door de Europese Commissie. De European Community Shipowners' Association (ECSA) stuurt hier op aan. De KVNRC is intensief betrokken bij deze lobby. De Europese Commissie stelt, naast de online consultatie van partijen via een algemene vragenlijst, ook aan een landen gerichte vragen over de toepassing van de richtsnoeren. Ook Nederland krijgt een aantal vragen. De Europese Commissie gaat grondig te werk, waardoor de evaluatie veel langer gaat duren dan oorspronkelijk voorzien.

Rondetafeloverleg met de Nederlandse overheid

In 2012 organiseert de KVNRC een bestuurlijk overleg met hoge ambtelijke vertegenwoordigers van vier departementen over de toekomst van de Nederlandse zeescheepvaart. Het overleg behandelt drie centrale thema's: het vestigingsklimaat, innovatie en duurzaamheid en arbeidsmarkt en onderwijs. Voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse vlag is behoud van de effectiviteit van de fiscale maritieme regelingen van groot belang. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gaat de dienstverlening van het vlagregister benchmarken. Het Ministerie van Economische Zaken zoekt mee naar financiering voor milieu-investeringen. Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen zal de specifieke internationale vereisten voor de zeevaartopleidingen goed meenemen in nieuwe beleidsinitiatieven.





Het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen gaat de KVNR intensiever betrekken bij discussies over de toekomst van beroepsonderwijs. In 2013 volgt nader overleg om de resultaten van deze acties te bespreken.

Vrijstellingen loodsplicht

Eind 2011 maakt de KVNR haar bezwaren kenbaar tegen de plannen van het Loodswezen en de rijkshavenmeesters voor een Loodsplicht Nieuwe Stijl. Het resultaat hiervan is dat de minister van Infrastructuur en Milieu in januari 2012 de Tweede Kamer toezegt om de regie in dit dossier te pakken. Alle belanghebbende partijen dienen gehoord te worden. Als voorzet voor de discussie dient de KVNR zelf een voorstel in. In dit voorstel geeft de KVNR haar visie weer op de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS), zoals die er volgens de gebruikers van de loodsdienstverlening uit moet komen te zien. De leden van de KVNR zijn bereid om medewerking te verlenen aan de totstandkoming van een nieuwe vrijstellingssystematiek, mits er sprake is van een verdergaande flexibilisering van de loodsplicht en een passend overgangsregime voor certificaathouders in de binnen/buitenvaart. Nader beraad tussen partijen volgt in de loop van 2013.

Sanctiebeleid van de Europese Unie

In 2012 kondigt de Europese Commissie sancties aan voor het zakendoen met onder andere Iran. Uiteraard heeft dit gevolgen voor de internationale zeescheepvaart. Problematisch is vaak dat de sancties zonder vooraankondiging worden gepubliceerd en meteen van kracht worden. Dit stelt reders in de praktijk voor moeilijkheden. De ECSA tracht de verantwoordelijke diensten van de Europese Commissie te informeren over de wijze waarop de zeescheepvaart werkt en de wensen die er leven ten aanzien van het bekendmaken en vormgeven van sancties.

Europees havenbeleid

In 2012 verricht de Europese Commissie maar liefst vier openbare consultaties naar de verschillende aspecten van het havenbeleid. Aan de orde zijn onder de loodsdienstvereisten, de havenwerkers en een enquête die meer in het algemeen ingaat op de tevredenheid van de gebruikers van havens. Anders dan in het verleden zal de Europese Commissie niet komen met voorstellen voor een richtlijn (top-down benadering), maar trachten via een afzonderlijke aanpak van dossiers de grootste knelpunten aan te pakken.

De KVNRR en haar leden nemen deel aan deze consultatie en via de ECSA levert de KVNRR verdere inbreng.

Blue Belt

Na de succesvolle pilot waaraan meer dan 250 schepen deelnemen, die onder speciale voorwaarden vrijstelling krijgen van douanecontroles voor de intra EU-vaart, wordt in 2012 door enkele nationale douanediens ten een 'legal gap analyse' uitgevoerd. Deze brengt in kaart hoe de wetgeving zou moeten veranderen om de intra EU-vaart structureel uit te zonderen van douanecontroles. De KVNRR benadrukt het grote belang van voortzetting van dit dossier en verneemt met instemming dat in 2013 de Europese Commissie zal komen met een pakket aan wetgevende en andere maatregelen om de short sea in Europa blijvend te stimuleren via verlichting van de administratieve controles en verplichtingen.

BTW-evaluatie voor cruiseschepen en ferries

De Europese Commissie staat de lidstaten al jarenlang toe om, in afwijking van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie, geen BTW te heffen op restaurant- en cateringdiensten aan boord van cruiseschepen en ferries. De Europese Commissie wenst eerst een evaluatie van de BTW-bepalingen over deze diensten af te wachten. In 2012 vindt deze evaluatie plaats, die tot ieders verrassing ook de



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

Bestendiging predicaat Koninklijk voor de KVNRR

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders mag de komende 25 jaar het predicaat "Koninklijk" blijven voeren. Hare Majesteit de Koningin verleent in 2012 bestendiging van het recht tot het voeren van dit predicaat. De bijbehorende bepalingen betreffende het predicaat "Koninklijk" zijn op 8 oktober ten kantore van de KVNRR in Rotterdam door Mw. Van der Kolk van de gemeente Rotterdam namens burgemeester Aboutaleb overhandigd aan voorzitter Tineke Netelenbos. De KVNRR is trots op dit predicaat en draagt dit met verve uit sinds een van haar voorgangers deze Koninklijke status in 1955 ontving.



Toespraak Prinses Margriet over koopvaardij op Nederlandse Veteranendag

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet der Nederlanden houdt als petekind van de Nederlandse koopvaardij op 30 juni tijdens de Nederlandse Veteranendag een toespraak in de Ridderzaal. Dit jaar is er extra aandacht voor de veteranen uit de koopvaardij. Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Willem Alexander en minister-president Rutte wonen de bijeenkomst bij. Prinses Margriet geeft aan dat niet voldoende kan worden benadrukt hoe buitengewoon belangrijk het aandeel is geweest dat de koopvaardij heeft gehad in de bevrijding van Nederland. Rond de 400 schepen gingen verloren, meer dan de helft van de Nederlandse koopvaardijvloot. Daarbij kwamen 3.300 zeevarenden om het leven.



toepassing van BTW op andere leveringen en diensten onderzoekt zoals de verkopen aan boord. De uitkomsten van de evaluatie laten een zodanige complexiteit en verscheidenheid zien van de BTW-praktijken tussen de lidstaten, dat herziening een zaak van lange adem zal blijven zijn. De KVNVR blijft dit dossier nauw volgen en levert een actieve inbreng via de ECSA.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Na de publicatie in 2011 van een mededeling door de Europese Commissie over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) komt de Commissie in 2012 met de aankondiging dat ze in 2013 met wetgevende voorstellen zal komen. Deze regelgeving zal ook gaan gelden voor de zeescheepvaart. De ECSA volgt de ontwikkelingen in dit dossier nauwgezet.



interview **Gilbert de Bock, eigenaar van Rederij De Bock Maritiem**

“Kustvaart te kwetsbaar voor milieu-investeringen in crisistijd”



Reder Gilbert de Bock is eigenaar van Rederij De Bock Maritiem in Alkmaar, een jong bedrijf met drie multipurpose-coasters (van 2500 tot 4000 GT) en veertig werknemers. In zijn ogen overvraagt de overheid de koopvaardij. Het is er de tijd niet naar om scheepseigenaren een nog grotere schuldenlast op te dringen. Toch is dat precies wat er gebeurt als de regels voor ballastwater en zwavelreductie in werking treden. Gilbert de Bock voorziet een ramp voor de kustvaart. “Ik geloof in de vrije markt, maar zonder een vorm van overheidssteun gaat onze bedrijfstak het niet redden.”

“Dat er steeds weer nieuwe regels worden uitgevaardigd, ach, daar is de scheepvaart mee bekend. Maar voorheen gebeurde dat stapsgewijs, en na grondig onderzoek naar kosten, baten en langetermijneffecten. Grote vernieuwingen werden alleen verplicht gesteld op nieuw te bouwen schepen. Daardoor was de regeldruk, al met al, toch in balans: redelijk en betaalbaar. Maar wat er nu op ons afkomt?”

De Bock doelt op de periode 2014-2019, wanneer het Ballastwaterverdrag en het zwavelreductiebeleid effectief worden. “De vernieuwingen die dan nodig zijn, gelden ook voor bestaande schepen. Ze zijn bovendien extreem kostbaar. Verontrustend is ook dat de effectiviteit van de vernieuwingen - de ballastwaterinstallaties, de zwavelarme brandstof - niet eens onomstotelijk vaststaat. Het nut, noodzaak en langetermijneffecten zijn onvoldoende onderzocht. Maar de zeescheepvaart wordt wel geacht erin te investeren. Terwijl de crisis voortduurt. En terwijl haast iedereen al met zijn rug tegen de muur staat.”

“Mijn bedrijf is gezond gefinancierd en gezond aan de crisis begonnen. Inmiddels is het vet er vanaf. Toch moet ik tonnen steken in installaties om ballastwater te reinigen. Per schip tien tot twintig procent van de waarde van dat schip. Waar haal ik dat geld vandaan? Ik vrees ook de huidige discussie over de mariene belasting van het onderwatergeluid. Ik ben voor maatregelen die het milieu

beschermen, ook als ze geld kosten. Maar dan moeten ze wel bewezen effectief zijn.

Dat de kustvaart überhaupt nog bestaat, is al te danken aan de coulance van de banken. We kunnen nog net aan onze renteverplichtingen voldoen. Aflossen is er allang niet meer bij. Daar praten we niet graag over, maar geloof me: bij negentig procent van de rederijen staat het water tot aan de lippen. En dan moeten we ons om milieupolitieke redenen, en dus niet-bedrijfseconomische redenen, nog verder in de schulden steken?”

De Bock breekt ook een lans voor modernisering van het loodsbeleid. “Het loodssysteem is verouderd. De scheepvaart werkt vandaag de dag met elektronische waterkaarten, moderne communicatiemiddelen, radars en AIS-systemen. We krijgen loodsen mee op plekken waar de kapitein zelf alles ziet, hoort en weet en het heel goed alleen af kan. Dit geldt helemaal voor de Nederlandse kustvaarders. We varen met kleine schepen, vervoeren geen gevaarlijke ladingen, en zijn bekend met de Nederlandse havens. Waar is die loods voor nodig?”

“Ik ben christelijk-liberaal, ik geloof in marktwerking. In een normale economie is de overheid er niet voor om bedrijven overeind te houden. Maar dit is geen normale economie, het is crisis. En bovendien: het is de overheid die ons - in crisistijd dus - met milieutechnische argumenten dwingt tot het doen van onverantwoord grote investeringen. In ballastwaterinstallaties, in dure zwavelarme brandstof. Om die reden geloof ik dat de overheid ons dan ook de helpende hand moet reiken. Subsidiëring zal moeilijk zijn, vanwege het mondiale level playing field. Maar de staat kan de rol van de bank tijdelijk overnemen met aflossingsvrije leningen. Of door garant te staan voor de leningen die nodig zijn om aan de nieuwe milieureisten te voldoen. Bedenk wel: de kustvaart vertegenwoordigt een derde van de hele Nederlandse scheepvaart. Als wij reders één voor één failliet gaan, wat betekent dat voor de rest van de maritieme sector? En voor de Nederlandse economie?”



Webdossiers

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

De dossiers belichten de standpunten, achtergrond en ontwikkelingen in 2012.

Onderwerpen
Afdrachtvermindering
Asbest
Ballastwater
Bemanningsdocumenten
Bemanningssterkte
Beroepsvereisten
BTW
CO₂
EEDI
E-maritime
ESI
Europese richtsnoeren zeevervoer (evaluatie)
Koudemiddelen
LNG
Loodsen
Luikenwagens
MLC
NO_x
Piraterij
PIT/NSTC
Pensioenen
Polar Code
Port State Control
Recycling schepen
Rijkswet Nationaliteit Zeeschepen
Sociale verzekeringen
Tonnageregeling
Windmolenparken
Zwavelgehalte scheepsbrandstoffen

Colofon

Uitgave

Koninklijke Vereniging van
Nederlandse Reders – juni 2013

Redactie

Bureau KVNR
Mariette de Bruijn

Ontwerp

Carree Visuele & Interactieve
Communicatie

Druk

Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording:

Leden van de KVNR
Peter Cornelissen
Peter J. van Es fotografie
Henk Zuur
Maritieme Academie

De tekst van dit jaarverslag is
afgesloten op 26 april 2013.

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 2012.

*For the English version of this annual
report over 2012 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

