KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS



2014

Koers bepalen

JAARVERSLAG

KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS



Inhoud

Voorwoord 4

1 Ondernemingsklimaat 7

1.1 Vloot- en marktontwikkeling 9
1.2 Scheepvaartpolitiek 15

Interview met minister
Schultz van Haegen 24

2 Duurzaamheid 29

2.1 Emissiereducties 31
2.2 Innovatie 37
2.3 Kwaliteit en veiligheid 39
2.4 Piraterij 43
2.5 Bootvluchtelingen 47

3 Maritieme Arbeidsmarkt 49

3.1 Nautisch onderwijs 51
3.2 Bemanning 57

Dossiers 63



Voorwoord

2014 was voor de Nederlandse zeescheepvaart een jaar van uitersten. Sommige sectoren hebben nog steeds zeer te lijden onder de gevolgen van de ongewoon lange recessie, zoals de containerfeeder schepen, droge lading- en multi purpose schepen. Andere sectoren hebben in 2014 de wind in de zeilen, zoals de cruisevaart, de gasvaart en de offshore wind. De economie trok in de loop van het jaar wel aan, maar vanwege de overcapaciteit herstelde de vrachtprijs niet.

2014 was ook het jaar, waarin we ons voorbereidden op de 0,1% zwavelnorm in de Sulphur Emission Control Areas. De KVNR-scrubberwerkgroep is vele malen bij elkaar gekomen. Centraal stonden vragen of het lonend is om te investeren in scrubbers en of kleinere schepen daarmee ook kunnen worden toegerust. Er wordt nu goed gemonitord of er sprake is van het verlies van lading aan het wegtransport. Door de lage olieprijs van dit moment lijkt de verschuiving naar de weg vooralsnog beperkt, al zijn er sommige reders die nu al een ladingverlies melden van 10 tot 15%. Wat tevens opvalt is dat overheden niet te porren waren voor uitstel maar dat zij zelf het toezicht niet op orde hebben. Hetgeen een ongelijk speelveld kan creëren tussen reders.

2014 stond ook in het teken van de evaluatie van het zeescheepvaartbeleid en het opstellen van de Rijksbrede maritieme strategie. Belangrijk is de erkenning, dat het behoud van de tonnagebelasting en de afdrachtvermindering van levensbelang is voor onze industrie. De toezegging van de overheid om deze regelingen te continueren zonder nadere voorwaarden wordt dan ook zeer verwelkomd. De kwaliteit van het Nederlandse register vraagt om de nodige verbeteringen, waarbij de topregisters in de wereld de benchmark dienen te zijn. Vooral de afgifte van bemanningsdocumenten zorgde voor veel problemen bij de reders en leidde tot intensief overleg tussen sector en betrokken organisaties.

2014 was ook het jaar, waarin een groeiende belangstelling werd geconstateerd onder de Nederlandse jeugd voor een maritieme carrière. De programma's kort meevaren en Zeebenen gezocht zijn populair. Het groeiende aantal studenten brengt ook met zich mee, dat innovatie in de wijze waarop stages worden verzorgd onontbeerlijk is.

2014 was ook het jaar, waarop plotseling het onderwerp cybercrime op de maritieme agenda kwam bij onze redersvereniging, maar ook bij de European Community Shipowners' Associations (ECSA), International Chamber of Shipping (ICS) en Baltic and International Maritime Council (BIMCO). Ik beveel van harte de Handreiking Cybersecurity voor de bestuurder bij u aan.

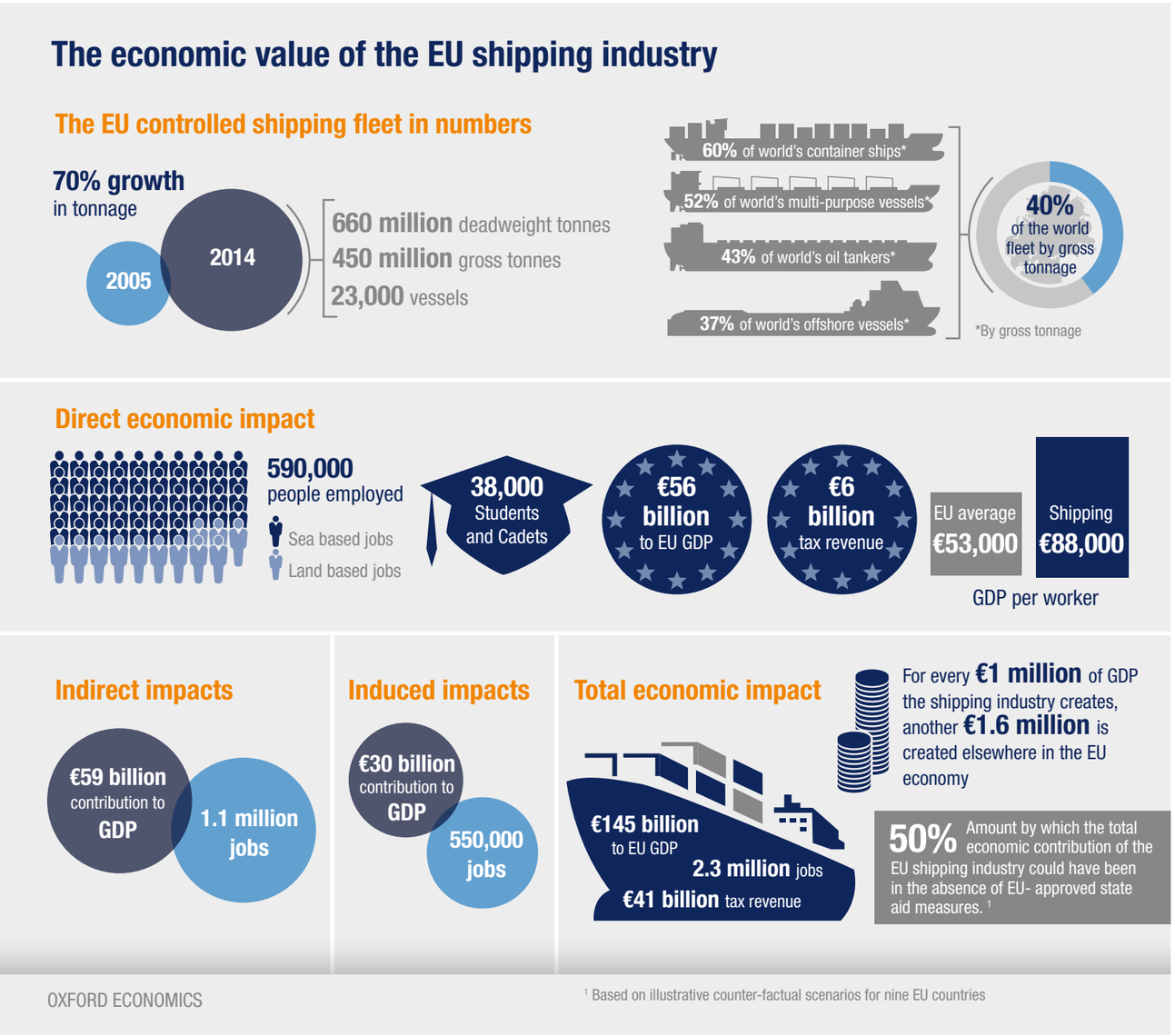
Helaas zijn we in 2014 niet veel verder gekomen met het onderwerp piraterij. Weliswaar steunt het kabinet Rutte 2 volledig de wens van de sociale partners in de zeevaart om private gewapende beveiligers te mogen inzetten, maar parlementaire besluitvorming laat nog steeds op zich wachten.

Met de KVNR als vereniging gaat het goed. Het aantal aangemelde schepen neemt nog steeds toe en het aantal reders eveneens. Onze strategie om alle activiteiten op zout water te verenigen heeft zich uitbetaald. Het is ook goed te constateren, zoals uit de Oxford Economics studie blijkt, dat de Europese economische waarde van de zeescheepvaart en ook de banenmotor groter zijn dan die van de Europese luchtvaart.

Daar kunnen we trots op zijn.



Tineke Netelenbos
Voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.



1 Ondernemingsklimaat

Europese zeescheepvaart van groot economisch belang

'Iedere 1 miljoen euro die de Europese zeescheepvaart zelf genereert, levert elders in Europa nog eens 1,6 miljoen euro aan inkomsten op', concludeert Oxford Economics in het onderzoek dat zij in 2014 heeft uitgevoerd naar de economische waarde van de Europese zeescheepvaart. Daarmee draagt de Europese zeescheepvaart 145 miljard euro bij aan het Bruto Europees Product. Volgens dit onderzoek hebben Europese reders 40% van de wereldvloot in beheer en is deze vloot tussen 2004 en 2014 met 74% gegroeid, gemeten in bruto tonnage. In diezelfde periode is de directe werkgelegenheid met 25% gestegen. De Europese zeescheepvaart levert werkgelegenheid voor 2,3 miljoen mensen op, aan boord en aan de wal. Dat zijn meer banen dan in de luchtvaart en met een hogere toegevoegde waarde per werknemer.



Walk-to-work schip van Wagenborg te water

In de offshore (olie, gas, windenergie) spelen Nederlandse reders een steeds grotere rol. Het aantal werkschepen in de Nederlandse vloot, dat werkzaamheden ten behoeve van de offshore verricht, neemt toe. Rederij Wagenborg laat op 6 oktober 2014 het walk-to-work schip Kroonborg te water op de scheepswerf van Koninklijke Niestern Sander. Het nieuwe schip illustreert dat voor reders de offshoremarkt nieuwe marktkansen betekent. Het 'walk-to-work' schip ondersteunt de komende tien jaar onderhouds- en serviceactiviteiten van NAM/Shell UK op de Noordzee. Het biedt ruimte voor zestig personen aan boord en combineert de functies werkplaats, opslagruimte, hotel en transportmiddel.

Vloot- en marktontwikkeling 1.1



Omvang Nederlandse vloot

De Nederlandse zeescheepvaart telt circa 900 ondernemingen, inclusief de commanditaire vennootschappen (CV's) waarin vaak alleen het eigendom is ondergebracht en scheepvaartondernemingen van kapitein-eigenaren. In totaal beheren de Nederlandse reders 1.983 schepen, waarvan 1.082 schepen onder Nederlandse vlag en 901 onder buitenlandse vlag. Nederlandse reders zijn wereldleider in de zware ladingvaart en de koel- en vriesvaart. Daarnaast is de Nederlandse vloot sterk vertegenwoordigd in het zeevervoer tussen Europese havens en in de zee- en riviervaart. De totale werkgelegenheid op de vloot onder Nederlands beheer bedraagt ruim 28.500 personen. De directe toegevoegde waarde van de zeevaartsector bedraagt € 986 miljoen (ultimo 2013). Elders in de Nederlandse economie creëert de zeescheepvaart € 617 miljoen aan economische waarde, hetgeen de totale toegevoegde waarde brengt op € 1,6 miljard.

Scheepvaartmarkten geven nog een somber beeld

In 2014 is sprake van een somber marktbeeld; de meeste scheepvaartmarkten blijven in mineur. Voor reders ligt de focus op kostenbeheersing. In de scheepvaartmarkt voor containerschepen wordt zelfs van een driedubbele dip gesproken. Ook voor de droge lading schepen, die actief zijn in de short sea shipping sector, treedt geen herstel op. Voor de bulkschepen geldt dat de Baltic Dry Index (BDI) eind 2014 verder omlaag keldert.

In 2014 groeit de wereldhandel met 4%. De economie van de Eurozone groeide in 2014 met 0,3%. Dit groeicijfer is te gering om van herstel te kunnen spreken. Voor de Nederlandse reders, die vooral in Europese wateren varen, is dit een hard gelag. De bedrijfsresultaten blijven ver achter bij de verwachting. Ook de feedermarkt toont geen herstel, als gevolg van de laag blijvende consumentenbestedingen in Europa. Toch is de daling van de brandstofkosten in het tweede halfjaar van 2014 een lichtpuntje voor die reders met eigen schepen of zonder een bunkerclausule in hun chartercontracten. Het ondernemersvertrouwen neemt enigszins toe. Er bestaat hoop dat 2014 het jaar van de kentering is, hetgeen echter niet het geval blijkt te zijn.

In de koelvaart is sprake van een grillig, onvoorspelbaar jaar. Zowel klimatologische als politieke omstandigheden zijn van invloed op de



Koning Willem I Prijs voor KOTUG

Hare Majesteit Koningin Máxima brengt op 3 december 2014 een bezoek aan internationaal maritiem dienstverlener KOTUG in Rotterdam. Ze maakt een vaartocht op de Rotortug die is voorzien van hybride technologie. Hierdoor kan de sleepboot volledig elektrisch, geruisloos, brandstofbesparend en emissieloos varen. KOTUG ontvangt onder meer voor duurzaam ondernemerschap op 13 mei 2014 de Koning Willem I Prijs uit handen van Koningin Máxima, erevoorzitter van de Koning Willem I Stichting.



bedrijfsresultaten. De gebruikelijke seizoenspiek in het tweede kwartaal van het jaar blijft uit. In Chili doet zich in oktober een vorstperiode voor, met lagere oogsten van citrusfruit tot gevolg. Ook de bananenmarkt raakt verstoord. Gelukkig wordt de afwezigheid van het hoogseizoen door andere meevallers gecompenseerd, onder meer door een ongekend grote vangst van pijlinktvissen. Daarnaast is van recycling van schepen sprake, zij het in zeer beperkte mate. Dankzij het uitblijven van nieuwbouw neemt de wereldvloot iets af.

Voor het eerst sinds 2010 stijgt in de (olie)tankervaart de wereldwijde vraag sneller dan het aanbod. De strijd om marktaandeel woekert echter voort en wordt op prijs gevoerd. De groei blijft achter bij de verwachting. Ook voor chemicaliëntankschepen blijft het herstel uit. Het zeetransport van chemicaliën en aanverwante producten neemt in 2014 mondiaal met 1,2% af als gevolg van een dalende vraag vanuit China.

Gelukkig zijn er ook marksegmenten die aantrekken of het goed doen. De Europese cruisevaart laat een positieve trend zien. In 2014 boekt een record aantal van 6,39 miljoen Europeanen een cruisevakantie.

In de ferryvaart tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk zet de groei van de laatste jaren zich, qua vracht en passagiers, ook op de Noordzeeroutes voort. Wel staan door de lage tarieven op het Kanaal ook de marges van de ferryvaart op de Noordzeeroute onder druk.

Voor de gasvaart is 2014 een redelijk jaar, met een positief bedrijfsresultaat. Ook worden er een paar nieuwe schepen in de vaart genomen. In de offshore is sprake van klinkende jaarcijfers en een goede vlootbezetting, vooral in de windindustrie op zee.

Voorbereiden op de 0,1%-zwavelnorm per 1 januari 2015

Per 1 januari 2015 mogen schepen varend in de Noordzee, Oostzee en het Engels Kanaal, in de zogeheten Emission Controle Area (ECA) geen brandstof gebruiken die meer dan 0,1% zwavel bevat. Om aan deze eis te voldoen kunnen reders hun schepen laten varen op de ten opzichte van stookolie veel duurdere laagzwavelige brandstof Marine Gas Oil (MGO) of investeren in ontzwavelingsinstallaties (scrubbers). Deze investeringen komen in 2014 echter nauwelijks van de grond, door de zeer grote



LNG als brandstof

Anthony Veder heeft in 2014 de eerste twee door vloeibaar aardgas (LNG) aangedreven ethyleentankers (Coral Star en Coral Sticho) in de vaart genomen. Ook is één schip omgebouwd om LNG als brandstof te gebruiken. Om de schepen van brandstof te voorzien is een LNG-bunkerstation gebouwd in Teesport. Anthony Veder draagt daarmee bij aan de verdere implementatie van LNG als brandstof. Het gebruik ervan zorgt voor enorme reducties in de luchtemissies van de schepen.



De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd

Prinses Margriet, petekind van de Nederlandse koopvaardij en erelid van de KVNR, ontvangt uit handen van voorzitter Hylke Faber op 16 april 2014 van de stichting DdM het eerste exemplaar van het boek 'De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd'. Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelde de Nederlandse scheepvaart een cruciale rol bij het transport van troepen en materieel voor de geallieerden. De handelsscheepvaart betaalde daarvoor wel een hele hoge prijs. Er kwamen circa 3.400 zeelieden om het leven en de vloot werd meer dan gehalveerd. In het boek staan de ervaringen van de zeevarenden op de schepen tijdens de Tweede Wereldoorlog centraal.



terughoudendheid van banken om hiervoor financiering te verstrekken en het nog amper op de markt zijn van scrubbers voor vooral de kleinere short sea schepen. In 2015 zal blijken wat de effecten van de strengere zwavelregelgeving zullen zijn op het zeevervoer, waarbij de in de loop van 2014 fors gedaalde bunkerprijzen een grote invloed zullen hebben.

Feiten en cijfers

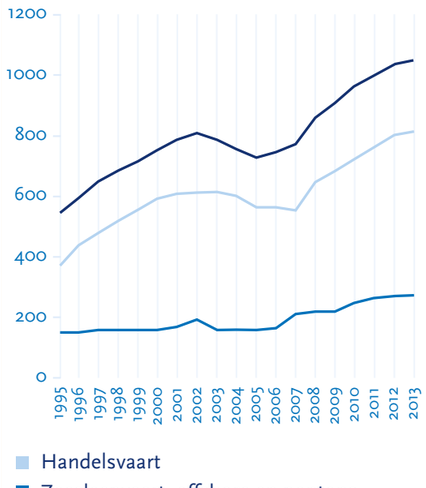
De cijfers in dit jaarverslag zijn ontleend aan de Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2014 en geven de stand ultimo 2013 weer. Het aantal schepen dat onder Nederlandse vlag vaart, is in de periode 1997-2013 met bijna 70% gegroeid, van 641 naar 1.082 schepen met ingang van 1 januari 2014. De grafiek toont het totaal voor de handelsvloot en de zeesleepvaart. De baggerschepen zijn hier niet bij inbegrepen.

De omzet van de zeevaartsector bedraagt in 2013 bijna € 5,2 miljard. De directe en indirecte toegevoegde waarde lag in 2013 met € 1.603 miljoen bijna 49% onder het niveau van 2006. De lage toegevoegde waarde laat zien dat de bedrijfsresultaten nog steeds onder druk staan. De totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeescheepvaart inclusief buitenlandse zeevarenden en walpersoneel bedraagt ruim 30.000 banen (ultimo 2013).

Verduidelijking gevraagd van richtsnoeren staatsteun

De Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer, de State Aid Guidelines, bieden Europese reders een gelijk speelveld met hun buiten de EU gevestigde concurrenten. Voor de concurrentiepositie van Europese reders en hun vloot is het van wezenlijk belang dat deze richtsnoeren bestendig en eenduidig zijn. Tijdens de evaluatie van de richtsnoeren in 2012 hebben de Europese reders op onderdelen om een verduidelijking gevraagd en daartoe speciale documenten opgesteld. De onderwerpen die verduidelijking behoeven zijn: de positie van werkschepen, rente-inkomsten op tijdelijk aangehouden liquide middelen, de ratio tussen eigen en gecharterde schepen en kwalificerende activiteiten. In april 2014 wordt op verzoek van de Europese Commissie over bareboat chartering out een notitie opgesteld. Deze documenten vormen de basis voor nadere besprekingen tussen een delegatie van de European Community Shipowners' Associations (ECSA) waar de KVNR deel van uitmaakt, en het Directoraat-Generaal Mededinging (DG Comp) van de Europese Commissie.

Vloot onder Nederlandse vlag



- Handelsvaart
- Zeesleepvaart, offshore en pontons
- Totaal

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Lloyd's Fairplay



Scheepvaartpolitiek

1.2

Rijksbrede maritieme strategie benadrukt aanjaagfunctie zeescheepvaart

De maritieme strategie is op 15 januari 2015 door het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar de Tweede Kamer gestuurd. Minister Schultz van Haegen noemt de maritieme strategie uniek, omdat hij tot stand is gekomen in samenwerking met alle maritieme partners. Deze strategie moet de komende jaren een belangrijke bijdrage leveren aan de internationale duurzame maritieme toppositie van Nederland. De KVNR verwelkomt deze maritieme strategie en benadrukt het grote belang ervan. De nota vermeldt dat de zeescheepvaart een aanjaagfunctie heeft voor innovatie en kennisontwikkeling. Voor de zeescheepvaart zal de maritieme strategie in de loop van 2015 nader worden uitgewerkt in een werkprogramma, ook weer in nauw overleg met de KVNR en andere belanghebbenden. Dit werkprogramma zal concrete actiepunten bevatten voor de periode 2015-2017.

Evaluatie zeescheepvaartbeleid en concurrentiepositie Nederlandse vlag

Een belangrijke basis voor de maritieme strategie betreft de door het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerde evaluatie van het zeescheepvaartbeleid. De belangrijkste aandachtspunten zijn volgens het kabinet een snelle en adequate invoering van internationale regelgeving, bevordering van buitenlandse investeringen en het behoud van een aantrekkelijk vestigingsklimaat vis à vis buitenlandse concurrerende registers. In september 2014 worden de uitkomsten van de evaluatie van het zeescheepvaartbeleid aangeboden aan de Tweede Kamer. Tijdens het Algemeen Overleg op 22 januari 2015 stemt het parlement in met de uitkomsten van de evaluatie.

Het rapport ‘Benchmark Registers’, dat een onderdeel van de evaluatie vormt, concludeert dat de efficiency van het Nederlandse scheepsregister verbeterd kan worden. Ook dient meer voorlichting en informatie over bestaande en nieuwe regelgeving verstrekt te worden. De KVNR vindt dat deze kwaliteitsslag snel gemaakt moet worden.

Ook de Nederlandse maritieme fiscale regelingen, zoals de tonnagebelasting en de afdrachtvermindering, zijn geëvalueerd. Volgens het



rapport dragen de regelingen in belangrijke mate bij aan het behoud van een level playing field. Hierdoor kunnen Nederlandse reders op de wereldmarkten de concurrentie aangaan met reders van buiten de Europese Unie. Sinds de introductie van deze fiscale faciliteiten heeft de Nederlandse vloot een sterke groei doorgemaakt, van 641 schepen in 1997 naar 1.082 schepen in 2013. De regelingen zullen daarom 'zonder horizonbepaling' van kracht blijven aldus het kabinet. De KVNR is bijzonder verheugd met de uitkomsten van de evaluatie en benadrukt het cruciale belang van de fiscale regelingen voor de sector en de gehele maritieme cluster.

Het kabinet is zich er van bewust dat werkschepen in de offshore en waterbouw belangrijke Nederlandse groeiniches zijn en bijzondere aandacht vragen. Er bestaan echter in de fiscale uitvoeringspraktijk onzekerheden, waarover het kabinet in overleg zal treden met de KVNR.

Het kabinet erkent dat het bedrijfsleven grote problemen heeft met de financiering van milieu-investeringen. De KVNR vindt dat de economische impact van milieumaatregelen onderzocht moet worden, voordat hier internationale afspraken over worden gemaakt. Juist het stapelen van tal van nieuwe milieuregels stelt reders voor grote problemen. De KVNR pleit ook voor een actieve rol voor de overheid, om bestaande fondsen of investeringsfaciliteiten toegankelijk te maken voor reders.

Herziening Europees maritiem beleid

De Europese Commissie besluit tot een evaluatie van haar maritieme transportstrategie en geeft in 2014 opdracht tot het uitvoeren van twee studies. De eerste studie onderzoekt de positie van de Europese zeescheepvaart in de mondiale context, terwijl de tweede studie zich richt op de positie van short sea shipping. Onderdeel van de laatste studie is ook het voeren van gesprekken met reders, waaraan ook Nederlandse reders deelnemen. Gedurende de studie wordt de vraag gesteld over de effectiviteit van de huidige Europese richtsnoeren voor staatssteun aan het zeevervoer, gezien de verschuiving van het eigendom van de wereldvloot naar vooral Azië. De Europese Commissie wil hier verklaringen voor vinden. Hiermee



Kamerleden brengen bezoek aan de HAL

Op 21 juni 2014 organiseert de Holland America Line in samenwerking met Nederland Maritiem Land een maritieme conferentie 'The Dutch flag, a bright future', aan boord van het cruiseschip Rotterdam dat ligt afgemeerd aan de Rotterdamse Wilhelminakade. Vijf VVD-Kamerleden en een flink aantal persoonlijk- en fractiemedewerkers van de VVD-fractie zijn aanwezig. KVNR-voorzitter Tineke Netelenbos houdt in haar presentatie 'De Nederlandse vlag, So What?' een pleidooi voor het behoud van het level playing field, een noodzakelijke voorwaarde voor het behoud van reders in Nederland.



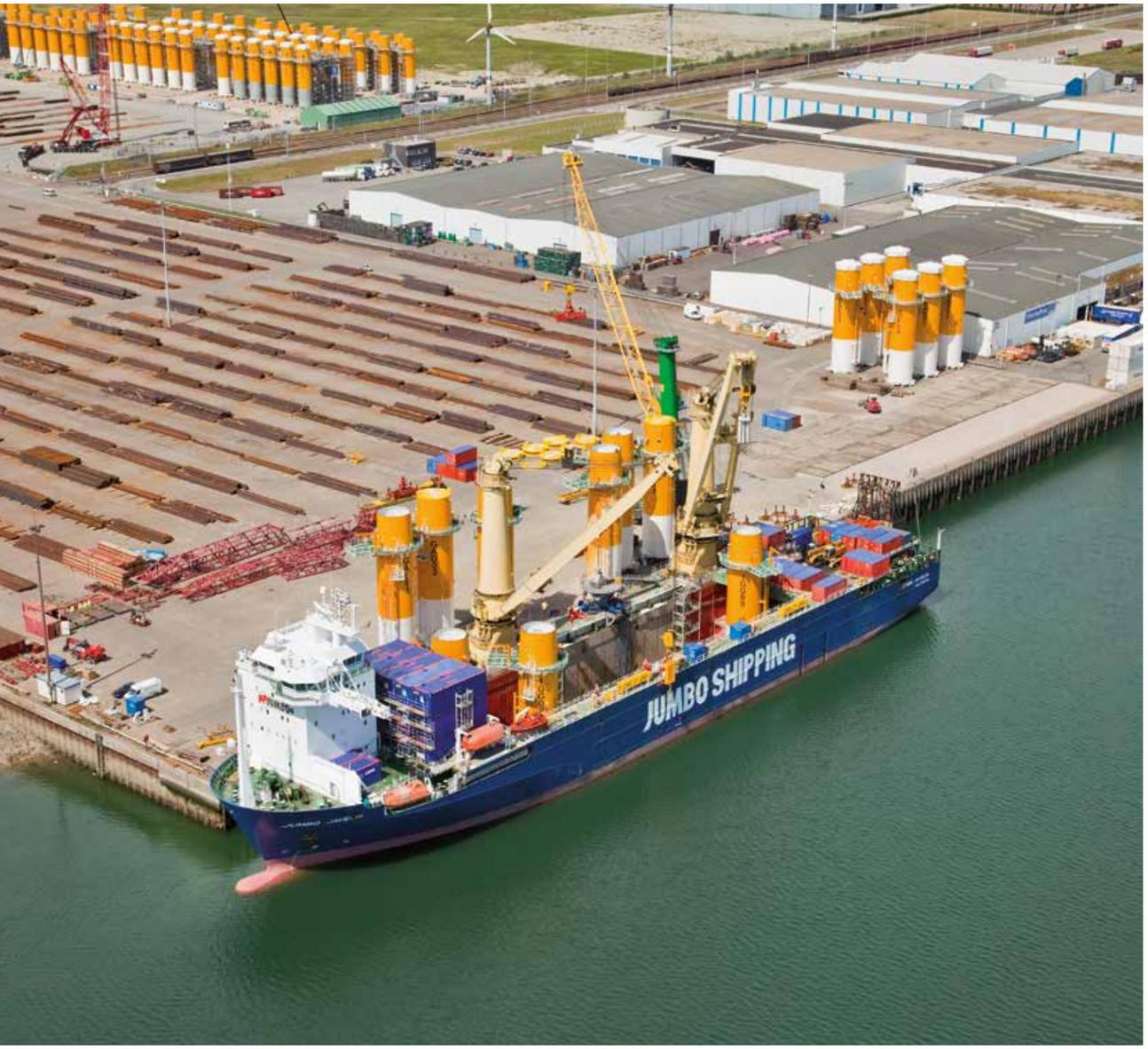
krijgt de evaluatie een nog groter belang dan eerder ingeschat. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze de Europese Commissie de resultaten zal verwerken in haar beleid en welke formele vorm dat gaat krijgen.

Loodsplicht Nieuwe Stijl

In mei 2014 stuurt de minister van Infrastructuur en Milieu een brief over de herziening van de loodsplicht aan de Tweede Kamer. In deze brief stelt de minister dat de loodsplicht nieuwe stijl dient te resulteren in een loodsplicht die alleen wordt opgelegd als dat nodig is. Vereenvoudiging van de loodsplicht en ruimhartigheid is wat de minister voorstaat. Over de nadere uitwerking van de voorstellen vraagt de minister advies aan de Rijkshavenmeesters, met het verzoek om de gebruikers hierover te consulteren. De regionale voorstellen die eind 2014 worden gepresenteerd, houden een forse verslechtering in ten opzichte van de huidige situatie. Zowel Rotterdam als Amsterdam willen voor de kleinere zeeschepen een eis van bezoekfrequentie van twaalf scheepsreizen per traject op jaarbasis gaan hanteren. Van een passend overgangsregime voor registerschepen - de schepen die staan ingeschreven in het register loodsplicht kleine zeeschepen en een vrijstelling van de loodsplicht genieten - is geen sprake, terwijl de minister hier uitdrukkelijk om heeft verzocht. In de consultaties die volgen blijft de KVNR benadrukken dat het stellen van hoge eisen van bezoekfrequentie een zeer forse verzwaring inhoudt van de loodsplicht, tegen de intentie van de minister in. Dit geldt in het bijzonder voor de reders die actief zijn in de wilde vaart wat het merendeel van de Nederlandse vloot is.

Rotterdam Rules voor uniforme regelgeving goederenvervoer

Op 11 december 2008 heeft de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties een nieuw zeevervoersrechtverdrag aangenomen ter uitbreiding en modernisering van de bestaande internationale regelgeving inzake overeenkomsten van goederenvervoer over zee. In september 2009 vond de ondertekening plaats in Rotterdam waarbij het verdrag onder de naam ‘de Rotterdam Rules’ wordt aangehaald. Het verdrag beoogt de Hague Rules, de Hague-Visby Rules en de Hamburg Rules te vervangen. Op deze manier ontstaat een uniforme regelgeving voor het goederenvervoer over zee. Het



verdrag treedt in werking één jaar nadat twintig lidstaten van de Verenigde Naties ratificeren. Ondanks de positieve ontvangst wereldwijd is de verwachting dat het even zal duren voordat de Rotterdam Rules in werking treden. Inmiddels hebben 24 staten, waaronder Nederland, het verdrag ondertekend en hebben alleen Spanje, Congo en Togo geratificeerd. De KVNR is van mening dat Nederland het verdrag alleen dient te ratificeren als belangrijke handelsnaties zoals de VS en China dat ook doen. Noorwegen en Denemarken nemen een zelfde standpunt in.

Om te voorkomen dat het gehele wetgevingsproces nog doorlopen dient te worden op het moment dat de Verenigde Staten en China het verdrag ratificeren, heeft het ministerie van Veiligheid en Justitie een aanvang gemaakt met het opstellen van implementatiewetgeving. Als onderdeel daarvan is binnen de Nederlandse Vereniging voor Zee- en Vervoerrecht een commissie Rotterdam Rules ingesteld, waar onder andere de KVNR en TLN/Fenex zitting in hebben. De commissie is door het ministerie gevraagd om een conceptwetsvoorstel inhoudelijk te beoordelen. Inmiddels heeft deze commissie advies gegeven aan het ministerie en wordt de laatste hand gelegd aan het wetsvoorstel. Het is de verwachting dat medio 2015 het wetsvoorstel ter consultatie wordt aangeboden. Ook de KVNR kan op dat moment nog commentaar geven op het wetsvoorstel.

Transatlantic Trade and Investment Partnership voor meer handelsbevordering

De onderhandelingen tussen de Verenigde Staten (VS) en de Europese Unie (EU) in het kader van de Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) zijn in volle gang. De KVNR en European Community Shipowners' Associations (ECSA) zijn voorstander van een handelsakkoord dat de handel tussen de VS en de EU zal bevorderen. In 2014 vinden verschillende onderhandelingsrondes plaats tussen de Europese Commissie en de betrokken Amerikaanse ambtenaren waarin ook het maritiem transport wordt besproken.

Momenteel maken Europese en Amerikaanse reders al gebruik van de grotendeels geliberaliseerde markt voor internationaal maritiem transport tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten. Deze



liberalisering is veelal het gevolg van nationale regelgeving en dient derhalve voor de rechtszekerheid te worden neergelegd in het handelsakkoord. Daarnaast bestaan er in de praktijk diverse grote knelpunten die Europese reders nu ondervinden in de handel en transport naar en/of binnen de VS. De belemmeringen als gevolg van de Jones Act zijn wel het meest bekend en knellend. Op basis van deze wet mag transport tussen Amerikaanse havens slechts geschieden op schepen die in de VS zijn gebouwd, varen onder de vlag van de VS en met Amerikaanse bemanning. De ECSA heeft de Europese Commissie een lijst overhandigd met knelpunten op maritiem gebied die Europa in kan brengen in de onderhandelingen met de VS. Ook de dienstverlening voor de offshore olie- en gaswinning staat op deze lijst. Voorts dient er te worden ingezet op verdergaande samenwerking op het gebied van veiligheid, milieu en bescherming. De verwachting is dat de onderhandelingen voort blijven duren in 2015 en dat er een stevige discussie komt in het Europees Parlement.



Van Oord winnaar van de KVNR Shipping Award 2014

Van Oord is de winnaar van de KVNR Shipping Award 2014 met het nieuwe offshore installatieschip Aeolus. Dit schip is volledig ingericht voor het efficiënt installeren van windmolens op zee. Bijzonder is dat Van Oord het schip in eigen beheer heeft gebouwd. Tineke Netelenbos, voorzitter van de jury: ‘Imposant, het liegt er niet om. Een spectaculair schip waarbij grote stappen vooruit worden gezet in de Nederlandse offshore industrie en wat ook internationaal spin off kan hebben.’

Interview met minister Melanie Schultz van Haegen:

‘De kustvaart speelt een belangrijke rol in het Europese logistieke systeem’



In januari 2015 presenteerde minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025. Een goede reden om haar voor dit jaarverslag een aantal vragen voor te leggen.

Een rijksbrede maritieme strategie! De sector heeft lang gepleit voor een coördinerend minister voor maritieme zaken. Is die minister er met deze strategie eindelijk gekomen?

‘Toen ik aan de slag ging met een nieuwe maritieme strategie, werd al snel duidelijk dat het een gemiste kans zou zijn om alleen vanuit mijn verantwoordelijkheid voor scheepvaart, vaarwegen en havens een strategie op te stellen. Door de sterke verwevenheid tussen de verschillende sectoren als de zeevaart, de offshore-industrie, de scheepsbouw, het maritieme onderwijs en de dienstverlening, is het nodig dat het beleid van de verschillende betrokken departementen goed op elkaar aansluit. Dat geldt voor alle thema’s die we in de strategie onderscheiden: human capital, innovatie, handel, bereikbaarheid, veiligheid, milieu en ook de veiligheidsdreigingen. Door vroegtijdig met de verschillende ministeries af te stemmen -en dat doen we in deze strategie- zet je hierin een belangrijke stap. Voor de duidelijkheid: ik heb dus weliswaar het voortouw genomen bij de strategie, maar ben geen coördinerend minister. De betrokken collega’s van andere ministeries houden hun eigen verantwoordelijkheid.’

Het klinkt paradoxaal: u presenteert een nogal ambitieuze strategie , terwijl de overheid alleen maar krimpt.

‘Juist het feit dat de overheid terugtreedt en ook kleiner wordt, betekent dat we meer strategisch moeten samenwerken en gezamenlijk de prioriteiten moeten bepalen. Niet alleen met de ministeries, maar vooral ook met de gouden driehoek van bedrijfsleven, kennisinstituten en overheid. En dat kan heel goed werken. Een mooi voorbeeld vind ik de samenwerking op het gebied van maritieme innovatie in het Topconsortium Kennis en Innovatie Maritiem binnen de Topsector Water. Daar weten overheden, bedrijfsleven en kennisinstituten elkaar goed te vinden. En met succes, want ook in 2014 werd weer een flink aantal projecten en onderzoeksprogramma’s gerealiseerd.’

Een goed voorbeeld is het STW-onderzoeksproject ‘ShipDrive’ waarin TU Delft onderzoekers samenwerken met ondernemers in de maritieme sector aan hybride voortstuwing van schepen. De afstemming tussen de elektromotoren en brandstofmotoren is erg complex. Kennis op dit vlak is essentieel om schepen schoner te maken, maar ook meer efficiënt voor de gebruikers.

Wordt de zeescheepvaart met al die aandacht voor die andere sectoren niet een ondergeschoven kindje in zo’n brede strategie?

‘De zeevaart is een essentieel onderdeel van de hele maritieme sector. Er liggen sterke relaties tussen de Nederlandse zeevaart en de rest van de deelsectoren: Nederlandse reders ontwerpen en ontwikkelen veel met lokale werven en toeleveranciers, niet alleen in Nederland, maar vaak ook via buitenlandse constructies. Bovendien vormt de Nederlandse vloot de kraamkamer van ervaren nautisch personeel, dat zo hard nodig is voor het bemensen van maritieme functies in de haven en aan de wal. Om aandacht aan deelsectoren te kunnen geven, horen bij de maritieme strategie ook speciale programma’s voor de korte termijn. Het werkprogramma zeevaart is in het voorjaar van 2015 vastgesteld. Daarin hebben we samen met de sector de concrete prioriteiten op zeevaartgebied voor de komende drie jaar bepaald, zoals bijvoorbeeld het vergroten van de aantrekkingskracht van ons scheepsregister, en bezien of werk- en serviceschepen kunnen kwalificeren voor fiscale regelingen voor de zeevaart.’

De strategie is wel wat globaal. We vinden er bijvoorbeeld geen specifieke aandacht voor de kustvaart in terug – een sector waarin de Nederlandse reders juist heel sterk vertegenwoordigd zijn.

‘Als je een Rijksbrede strategie met een horizon van tien jaar voor zo’n gevarieerde sector wilt uitstippelen, moet je je noodgedwongen tot de hoofdlijnen beperken. Vandaar dus die uitwerking in werkprogramma’s voor de kortere termijn. En voor wat betreft de kustvaart kan ik u geruststellen: die heeft mijn aandacht. De kustvaart speelt een belangrijke rol in het Europese logistieke systeem, maar wordt in Europese havens nog steeds behandeld alsof het intercontinentaal vervoer betreft – ondanks het EU Blue Belt programma, dat gericht is op het verwezenlijken van één Europese maritieme ruimte zonder grenzen, dat wil zeggen zonder douaneformaliteiten binnen de EU. Bovendien wordt de zeevaart op dit moment geconfronteerd met het van kracht worden van een aantal milieu-eisen die we een tijd geleden overeenkwamen, zoals de strenge zwavel- en ballastwaternormen. Tegelijkertijd is het op dit moment juist voor kleinere reders lastig de financiering voor dit soort milieu-investeringen rond te krijgen. Tijdens het Nederlands voorzitterschap van de EU in de eerste helft van 2016 organiseren we daarom een bijeenkomst op hoog niveau met de 28 lidstaten. Het doel daarvan is om te kijken hoe we de problemen van de kustvaart kunnen aanpakken. Niet alleen door te kijken naar betere implementatie van regelgeving, maar ook naar slimme financieringconstructies – al dan niet met Europese fondsen. En door te kijken naar best practices in binnen- en buitenland.’

Nederland heeft als thema voor het voorzitterschap ook Betere Regelgeving gekozen. De maritieme sector kent een vrij hoge regeldruk. Is daar in dit kader iets aan te doen?

‘Ik heb dit voorjaar meegelopen met een Port State Control inspectie, en eerlijk gezegd schrok ik wat van het aantal certificaten dat de kapitein moet kunnen overleggen en alle regels waar men aan moet voldoen. Tegelijkertijd besefte ik dat dit het gevolg is van het toegenomen sociale-, veiligheids- en milieubewustzijn van de laatste decennia. Op een complex geheel als een schip ontkom je dan niet aan vrij omvangrijke en gedetailleerde regels. Die zijn bovendien extra gecompliceerd, omdat je in een mondiaal opererende bedrijfstak als de zeevaart heldere internationale normen dient te verschaffen. Dat neemt niet weg dat we in overleg met de sector moeten bekijken of de regels niet eenvoudiger kunnen, of dat sommige misschien wel helemaal overbodig zijn geworden. Daar werken we niet alleen in Europa aan tijdens ons voorzitterschap, maar ook in de IMO. Daar is Nederland voortrekker geweest van een programma voor reductie van administratieve lasten. Die actie kan op korte termijn al vruchten afwerpen, omdat het onderwerp in het werkprogramma van de IMO is opgenomen.’

U bent al met al optimistisch gestemd?

‘Natuurlijk kunnen er altijd zaken zijn die roet in het eten gooien, zoals het uitblijven van echt economisch herstel. Maar wat ik van belang vind, is dat alle betrokkenen gezamenlijk hun inspanning leveren om een fantastische bedrijfstak als de zeevaart op alle fronten een sterke uitgangspositie op het wereldtoneel te geven. De maritieme strategie en het werkprogramma zeevaart bieden daar een goede basis voor.’

“De tijd van dikke beleidsnota’s met de bijbehorende dikke potten geld is definitief voorbij.” Maar we moeten niet doen alsof het alleen maar kommer en kwel is. “Dit kabinet kiest voor Topsectoren. Water is er één van. Waarom profiteert de koopvaardij daar niet méér van? De scheepsbouw is bijvoorbeeld goed aangesloten, maar de scheepvaart? Serieus, ik zie kansen voor met name innovatieve reders. Er is veel geld te verdelen. Ga daar op af.”



Duurzaamheid

Zeevaart vervult aanjaagfunctie voor innovatie

De KVNR streeft naar een internationale duurzame maritieme toppositie, op basis van samenwerking tussen rijksoverheid en maritieme cluster. De nieuwe Maritieme Strategie (januari 2015) maakt bekend dat de Nederlandse maritieme cluster internationaal bij de top drie hoort. Het kabinet vindt dat dit zo moet blijven en terecht. De Maritieme Strategie vermeldt dat de zeevaart een aanjaagfunctie vervult voor innovatie en kennisontwikkeling. De KVNR wil innovatie in de zeevaart stimuleren. Innovatie is noodzakelijk om de economische groei en de concurrentiepositie van de zeescheepvaart te versterken en om te voldoen aan nieuwe regelgeving op het gebied van veiligheid en milieu.

De KVNR vraagt ook in 2014 aandacht voor de gevolgen van het ‘stapelen’ van milieuregels. De KVNR streeft naar een verdere vergroening van de zeescheepvaart maar wijst wel op voldoende aandacht voor de economische haalbaarheid van voorgestelde maatregelen. De nog steeds slechte vrachtenmarkten en de grote terughoudendheid van banken om kapitaal te verstrekken voor noodzakelijke milieu-investeringen vereisen een zorgvuldige afweging en besluitvorming door de overheid. Gelukkig vindt de KVNR hiervoor gehoor bij de Nederlandse overheid.

2



Emissiereducties

2.1

Zwavel

Implementatie en handhaving van de strengere zwavelregelgeving

De Europese Commissie heeft het European Sustainable Shipping Forum (ESSF) ingesteld om een efficiënte en coherente implementatie van de EU-zwavelrichtlijn - waarin de 0,1%-zwavelnorm is opgenomen - per 1 januari 2015 mogelijk te maken. Daartoe is een aantal werkgroepen ingesteld, waar de KVNR actief aan deelneemt. Een van de werkgroepen heeft zich in 2014 bezig gehouden met de implementatie en handhaving van de zwavelrichtlijn. In deze werkgroep is een uitvoeringsbesluit uitgewerkt dat moet garanderen dat Europese lidstaten de zwavelrichtlijn effectief en fair gaan handhaven. Het besluit stelt voor de handhavende instanties eisen aan het minimum aantal te controleren schepen. De controle geschiedt via de administratie aan boord, zoals machinekamerlogboeken en bunkerafleveringsbonnen en via monsternemingen van de brandstof of 'remote sensing'. De KVNR is weliswaar positief dat er een Europees uitvoeringsbesluit ligt maar toch zijn er nog zorgen over een effectieve en faire handhaving, die een gelijk speelveld oplevert voor alle reders varend in de zogenoemde Sulphur Emission Control Areas (SECA's). De KVNR blijft zich hiervoor onverminderd inzetten.

Monitoren economische gevolgen inwerkingtreding EU-zwavelrichtlijn

Er is ook een ESSF-werkgroep die zich richt op het monitoren van de economische gevolgen van de 0,1%-zwavelnorm. Om vanuit de zeevaartsector een goede inhoudelijke bijdrage te kunnen leveren, heeft de European Community Shipowners' Associations (ECSA) in het najaar van 2014 een eerste enquête uitgezet om de economische impact inzichtelijk te maken. Deze eerste enquête was een zogeheten 'nulmeting', omdat het de situatie van voor de inwerkingtreding van de strengere zwavelrichtlijn beschrijft. Niet verwonderlijk is dat de meeste respondenten aangaven over te zullen stappen op laagzwavelige brandstof. De cijfers die tot dusver bekend zijn, duiden op een volumeverlies (afhankelijk van de route) van maximaal 15%. De enquête zal in 2015 elk kwartaal worden uitgezet onder de leden van de KVNR.



Koolstofdioxide

Monitoren, rapporteren en verifiëren (MRV) van CO_2-emissies

Om de CO_2-emissies van de zeescheepvaart inzichtelijk te maken besluiten het Europees Parlement en de Milieuraad in december 2014 dat er een Europees Monitoring, Reporting en Verification systeem (MRV) voor CO_2-emissies moet komen. Dit systeem zou vanaf 2018 operationeel moeten gaan worden voor schepen boven 5000 GT. Dit zal gelden voor schepen (ongeacht de vlag) die van en/of naar een Europese haven varen. Zeer omstreden element van het besluit is om ook de vervoersprestaties van het schip te gaan bepalen en bijhouden. De KVNR heeft zich hiertegen verzet omdat dit niet nodig is voor een MRV-systeem, het om commercieel gevoelige informatie gaat en er grote inhoudelijke problemen zijn verbonden aan het definiëren van de vervoersprestaties. Dit geldt in sterke mate voor de general cargo en multi purpose schepen, die ruim vertegenwoordigd zijn in de Nederlandse vloot. De KVNR betreurt deze Europese 'Alleingang' en had liever gezien dat Europa had gewacht op mondiale besluitvorming over een dergelijk systeem. De International Maritime Organization (IMO) is daar nu mee bezig. De KVNR is niet principieel tegen een MRV-systeem, maar het dient echter wel een systeem te zijn dat robuust is en voor reders goed uitvoerbaar is.

KVNR laat onderzoek doen naar een robuust MRV-systeem

In aanloop naar het Europees besluit van december 2014 verricht maritiem onderzoeksinstituut MARIN, in opdracht van de KVNR, een verkennende studie naar de verschillende voorstellen die op de onderhandelingstafels in Brussel liggen. Dit onderzoek richt zich specifiek op mogelijke definities van 'vervoersprestatie'. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorgestelde formules om de vervoersprestatie en daarmee ook energie-efficiëntie te berekenen meer zeggen over de handelswijze van bevrachters of opdrachtgevers (bijvoorbeeld de hoeveelheid en soort lading en de te varen snelheid) dan over de milieuprestatie van het schip zelf. In 2015 zal de KVNR een vervolgstudie laten uitvoeren naar een mogelijke definitie van vervoersprestatie die het beste past bij de Nederlandse vloot. De studie kan in de loop van 2015 ingebracht worden bij de uitwerking in Brussel van het begrip vervoersprestatie.



Stikstofoxide

Uitkomsten MEPC 66 over stikstofbeheersgebieden (NECA)

Tijdens de 66ste sessie van de Marine Environment Protection Committee van de IMO (MEPC) is er besloten dat in de twee reeds aangewezen NOx Emission Control Areas (NECA's) de NOx Tier III-norm zal gaan gelden voor nieuwbouwschepen die op of na 1 januari 2016 gebouwd worden. De twee bestaande NECA's bevinden zich langs de kust van de Verenigde Staten en de Caribische kust. Voor de nog aan te wijzen NECA's - in onderzoek daarvoor zijn de Noordzee en de Oostzee - gelden aparte regels voor het van kracht worden. De datum van aanname door de MEPC kan gelden als ingangsdatum voor de NOx Tier III-norm of de MEPC kan besluiten tot een een latere ingangsdatum. Tussen het moment van indienen van het voorstel tot aanwijzing van een zeegebied tot NECA-gebied en de formele aanname door MEPC zit al snel anderhalf jaar door de aanmeldprocedure die IMO hanteert.

Vervolgproces voor het Noordzeegebied

Om het Noordzeegebied aan te wijzen als NECA-gebied moeten landen rondom de Noordzee het unaniem eens worden over deze aanwijzing. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu organiseert tweejaarlijks een overleg over de NECA-Noordzee. In dit overleg wordt er met alle relevante belanghebbenden, waaronder de KVNR, van gedachten gewisseld over een eventuele aanvraag van de Noordzeelanden om het Noordzeegebied als NECA in te stellen. De KVNR vindt dat de Oost- en Noordzee gelijktijdig als NECA moeten worden aangewezen, om de benodigde extra investeringen door reders zo effectief mogelijk te laten zijn in termen van milieuwinst. De Oostzeelanden bereiden een mogelijke aanwijzing van een NECA-Oostzee voor, maar vooralsnog stemt Rusland daar niet mee in. Ook daar is unanimiteit nodig om een NECA te kunnen realiseren. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft tijdens het Algemeen Overleg Scheepvaart op 21 januari 2015 in de Tweede Kamer aangegeven dat de Nederlandse overheid zal inzetten op een gelijktijdige aanwijzing van de Noord- en Oostzee als NECA. De KVNR is verheugd met deze inzet.



Innovatie

2.2

De redersvereniging ondersteunt haar leden actief om te innoveren, via het Platform Schone Scheepvaart, de KVNR Shipping Award en via de Innovation Council van Nederland Maritiem Land. Met de Shipping Award wil de KVNR laten zien dat zeescheepvaart een fantastische sector is waarin vernieuwingen plaatsvinden en dat het milieu en verantwoord maatschappelijk ondernemen hoog op de agenda staan. De prijs beloont de reder die hier een bijzondere inspanning verricht en stimuleert andere reders hier ook extra aandacht aan te besteden.

Leerstoel Rederijkunde nieuw leven ingeblazen

In 2014 wordt de Leerstoel Rederijkunde nieuw leven ingeblazen. Op de nieuwjaarsbijeenkomst in het Haagse Nieuwspoort op 15 januari 2014 ondertekenen de heer ir. E. Rikken (links op de foto op pagina 36) van rederij Vroon namens de Stichting Leerstoel Rederijkunde en Prof. Dr. T. Baller (rechts op de dezelfde foto), decaan namens de TU Delft, faculteit werktuigbouwkunde, maritieme techniek en technische materiaalwetenschappen, daarvoor een samenwerkingsovereenkomst. Het doel van dit aparte onderwijsprogramma is de TU-studenten intensiever kennis te laten maken met de rederijwereld en om de instroom van academisch geschoolde werknemers op de rederijkantoren te vergroten. De overeenkomst wordt aangegaan voor een periode van vijf jaar. De KVNR zal via de Stichting Leerstoel Rederijkunde de opleiding financieren.

Informatiemiddag over innovatie

Op 12 maart 2014 organiseert het Topconsortium voor Kennis en Innovatie (TKI) Maritiem in samenwerking met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een informatiemiddag voor het midden- en kleinbedrijf (MKB). Er is informatie over de verschillende innovatiestimuleringsregelingen voor het maritieme MKB. Om het innovatief vermogen te versterken bij het MKB in de topsectoren is in totaal € 30 miljoen beschikbaar gesteld door het ministerie van Economische Zaken voor de mkb Innovatiestimuleringsregeling Topsectoren (MIT).



Kwaliteit en veiligheid

2.3

Port State Control: laagste aantal aanhoudingen van afgelopen vijftien jaar

In de Paris MoU-regio (een gebied van samenwerkende havenstaten waaronder Europa, Rusland en Canada) zijn in 2014 veertien Nederlandse schepen aangehouden. Dit is het laagste aantal aanhoudingen van de afgelopen vijftien jaar. Het positieve resultaat is toe te schrijven aan de maatregelen die de rederijen, Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de KVNR in 2013 nemen om het aantal aanhoudingen te verminderen. In 2013 bedraagt het aantal aanhoudingen nog dertig, in 2012 zijn dat er vijfendertig. Met deze zeer forse verbetering, meer dan een halvering, is Nederland op de weg terug naar een plaats in de top tien van de witte lijst. Ook in de andere inspectieregio's zijn er heel weinig aanhoudingen, in de regio van Tokyo MoU zelfs nul.

Jaarlijks vinden er meer dan 18.000 inspecties plaats aan boord van schepen in havens van de Paris MoU-regio. De schepen worden door de havenstaatautoriteiten geïnspecteerd om na te gaan of ze aan de internationale veiligheids-, beveiligings- en milieueisen voldoen en of de zeevarenden goede verblijfs- en werkomstandigheden aan boord hebben. Op basis van deze inspecties wordt jaarlijks een lijst gepubliceerd van vlaggenstaten met een goede score (witte lijst), met een matige score (grijze lijst) dan wel een slechte score (zwarte lijst). Het streven van de KVNR is dat de Nederlandse vlag in de top tien op de witte lijst staat, zodat de vlag tot de top van de kwaliteitsregisters behoort.

Positie Nederland op de Witte Lijst van Paris MoU

	Aantal aanhoudingen	Ranglijst White List
2007	17	12
2008	23	12
2009	16	9
2010	15	5
2011	18	4
2012	35	15
2013	30	19
2014	14	nog niet bekend

Bron: Port State Control on Paris MoU



Afvalbeperking met Green Deal
Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu), de KVNR, vijf Nederlandse havens, afvalinzamelaars, scheepsleveranciers, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en stichting De Noordzee tekenen op 10 september 2014 gezamenlijk de Green Deal Scheepsafvalketen. Partijen zetten zich er voor in de hoeveelheid afval aan boord te beperken door afvalpreventie bij de bevoorrading van schepen. Plastic afval zal aan boord nog beter gescheiden worden opgeslagen en in de havens gescheiden ingezameld. Het ingezamelde plastic zal zoveel mogelijk worden gerecycled.

Ontmantelen zeeschepen wereldwijd regelen
De Europese Raad en het Parlement hebben op 30 december 2013 een nieuwe EU-verordening betreffende scheepsontmanteling aangenomen. De EU-verordening is van toepassing op alle schepen die de vlag van een lidstaat van de Europese Unie voeren en stelt algemene eisen aan scheepseigenaren. Zo mag een schip bijvoorbeeld uitsluitend bij een scheepsrecyclinginrichting ontmanteld worden die op de Europese lijst van goedgekeurde inrichtingen staat vermeld. Daarnaast vereist de verordening diverse inspecties en certificaten alsmede het opstellen en bijhouden van een inventaris van gevaarlijke materialen. De verplichting om een inventaris van gevaarlijke materialen op te stellen geldt ook voor schepen die een niet-Europese vlag voeren en een Europese haven of ankerplaats aandoen.

De KVNR blijft een zo spoedig mogelijke inwerkintreding van het mondiale verdrag van Hong Kong bepleiten om de scheepsrecycling te reguleren. Dit voorkomt namelijk verstoring van de internationale concurrentieverhoudingen tussen schepen onder EU- en niet-EU-vlag dan wel tussen in de EU gevestigde reders en hun concurrenten van buiten de EU. De KVNR is daarom verheugd over de aankondiging van de Nederlandse overheid in 2014 om het ratificatieproces van het verdrag van Hong Kong binnenkort aan te vangen. Voorts is er in 2014 een bestendiging van de positieve trend te zien van het aantal schepen van leden van de KVNR dat op een verantwoorde manier is ontmanteld. Slechts drie schepen komen voor op de jaarlijkse door het Shipbreaking Platform opgestelde lijst van schepen die op de stranden van Zuidoost-Azië ontmanteld worden.

Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoekt veiligheidscultuur
In verband met een aantal dodelijke ongevallen aan boord van schepen in relatief korte tijd besluit de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in juni 2014 een onderzoek te starten naar de veiligheidscultuur binnen de zeescheepvaart. Deze ongevallen hebben betrekking op het betreden van besloten ruimten, het aan dek gaan bij slecht weer, meren en ontmeren en werken op een onveilige werkplek.

De OVV onderzoekt ook hoe er in de zeevaartsector over veiligheid wordt gedacht zowel binnen de kantoororganisaties van de reders of beheerders als onder de zeevarenden. Het onderzoek richt zich op de volgende vraag: Hoe kan het dat ervaren en verantwoordelijke zeevarenden niet altijd de gewenste veiligheid in acht nemen bij de confrontatie met hoge risico's en wat is daaraan te doen? Om ook informatie te krijgen van reders en zeevarenden maakt de Onderzoeksraad een online enquête die de KVNR onder haar leden verspreidt. In november 2014 houdt de OVV een workshop over veiligheidscultuur waarbij reders en zeevarenden aanwezig zijn. De volgende thema's komen aan bod:

- Omgaan met (onbekende) risico's aan boord zowel in de werkomgeving als voortvloeiend uit het vervoer van ladingen;
- Effectieve beheersing van risico's (monitoring, analyse, veiligheidsdenken);
- Leren van incidenten (onderzoek, evalueren, elkaar aanspreken).

Naar verwachting zullen de eindresultaten hiervan in de zomer van 2015 bekend worden.



Vergroten van het 'cyber bewustzijn' in de zeescheepvaart
De overheid wil ICT-bedreigingen en cyberaanvallen harder gaan aanpakken. Werkgeversorganisatie MKB-Nederland en VNO-NCW staan achter deze ambitieuze plannen van het kabinet. Ook de zeescheepvaart is steeds kwetsbaarder door de toenemende afhankelijkheid van ICT. MKB Cyber Advies Nederland wil met de KVNR verder verkennen hoe zij behulpzaam kunnen zijn bij het vergroten van het 'cyber bewustzijn' bij de partijen in de maritieme sector. Op 30 oktober 2014 organiseert het MKB Cyber Advies Nederland het mini-congres 'Digitale weerbaarheid'. Op donderdag 19 november 2014 staat terrorisme en cybercriminaliteit ook centraal tijdens de Algemene Ledenvergadering van de KVNR met als hoofdspreker Dick Schoof, Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV).



Piraterij

2.4

Mede door het ontbreken van effectief centraal gezag in Somalië en de slechte veiligheidstoestand in de Somalische en internationale wateren daaromheen, is piraterij sinds 2008 een zeer groot en urgent probleem. De wateren vormen één van de drukst bevaren zeeroutes waarvan ook veel Nederlandse zeeschepen gebruik maken. Sinds medio 2008 vragen de sociale partners (KVNR en vakbond Nautilus International) om gewapende bescherming tegen piraterij in en rond Somalië. In eerste instantie wordt om militaire bijstand gevraagd omdat de bescherming van Nederlandse koopvaardijschepen als een overheidstaak werd gezien. In de loop der jaren bleek echter dat bescherming met een militair team, het zogeheten Vessel Protection Detachment (VPD), niet in alle gevallen mogelijk is. Daarom vragen de sociale partners om ook private gewapende beveiligers toe te staan op de Nederlandse vloot. Internationaal staan alle Europese landen de inzet van private gewapende bewakers inmiddels toe. Nederland verkeert ondertussen dan ook in een isolement met het niet toestaan van private beveiligers.

Grote aarzeling om private beveiliging toe te staan

In de Tweede Kamer blijft grote aarzeling bestaan om private bewapende beveiliging toe te staan. Voor een aantal fracties, waaronder de PvdA-fractie, moet het geweldsmonopolie bij de staat blijven. Deze fractie blijft aandringen op verdere verbeteringen van het VPD-concept.



‘Het gaat nooit over zeevarenden en hun familie.’
‘Altijd als het over piraterij gaat, gaat het in Den Haag over principes en regels. Maar het gaat nooit over ons zeevarenden en hun familie’, zegt Macha Bongenaar van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt, bij de overhandiging van de ‘petitie piraterij’ aan de Tweede Kamer. ‘ Er zijn nog steeds aanvallen. Iedere keer dat een schip onbeveiligd door het gebied wordt gestuurd, dan verkeren vrouwen, kinderen, familie en vrienden, weken in onzekerheid. Dat doet nogal wat met je.’

De aankondiging van de PvdA-fractie in april 2014 om een motie in te dienen waarin het kabinet wordt gevraagd geheel af te zien van het toestaan van private bewapende beveiligers, roept veel emotie op bij de KVNR, Nautilus International en hun achterbannen. Onder grote publicitaire druk wordt de motie aangehouden. De vaste Commissie voor Defensie besluit nogmaals tot het stellen van feitelijke vragen over dit dossier en wenst verder te praten met alle verantwoordelijke ministers aan tafel. Dit betekent dat besluitvorming opnieuw vertraagd wordt en dat het mogelijk worden van de inzet van private bewapende beveiligers nog later wordt.

In de praktijk worden er weinig transporten met militaire bescherming (VPD) uitgevoerd. In 2012 zijn het er 32, in 2013 zijn het 40 VPD-acties en in 2014 beschermt Defensie 59 keer de koopvaardij. Het jaarlijks aantal scheepsbewegingen van Nederlands gevlagde schepen door het piraterijgebied wordt geschat op zo’n 300 à 350. Dit houdt in dat veel reders noodgedwongen naar andere beschermingsmaatregelen hebben moeten omzien door het niet kunnen inroepen van een militair team.

De sociale partners blijven waarschuwen voor het reële gevaar van piraterij-aanvallen op koopvaardijschepen in de wateren bij Somalië. Dat het aantal aanvallen en geslaagde kapingen sterk is teruggelopen is vooral te danken aan het massaal inhuren van gewapende private beveiligers door reders en de continue militaire aanwezigheid. Van ‘de ondergang van Oost-Afrikaanse piraten’ waarover wel wordt gerept in de pers is geen sprake. Valt de gewapende bescherming weg dan zal het aantal aanvallen en kapingen exploderen, zo verwachten beide organisaties. In dit verband is het een zeer zorgelijke ontwikkeling dat in de loop van 2015 bekend wordt dat de inzet van marine-eenheden zal afnemen.

Petitie aan Tweede Kamer namens honderden zeevarenden en hun families
Mascha Bongenaar van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt (VMG) biedt op 13 mei 2014 Angelien Eijsink (PvdA), lid van de Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer, een petitie aan. Hierin bepleit de Vereniging namens honderden zeevarenden, hun families en reders, dat er particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse schepen moet komen. Meer dan 2.100 leden van Nautilus International en 100 reders hebben deze petitie ondertekend. Buiten de Tweede Kamer verzamelen zich tientallen zeevarenden op het Plein in Den Haag om steun te betuigen aan de oproep zoals is verwoord in de petitie.

Op 17 december 2014 komt de vaste Kamercommissie voor Defensie bijeen voor een Algemeen Overleg over piraterij. Hier wordt door verschillende politieke partijen aan de minister van Defensie gevraagd om het beleidsstandpunt naar de Tweede Kamer te sturen. Vervolgens verzoekt op 16 januari 2015 de Commissie voor Defensie de minister om voor 6 februari 2015 de Tweede Kamer te informeren over de voortgang van het al dan niet mogelijk maken van gewapende private beveiligers op schepen. Op 6 februari 2015 antwoordt de minister van Defensie het beleidsstandpunt uiterlijk begin april 2015 aan de Kamer aan te bieden. Dit is intussen weer uitgesteld tot mei 2015.



Bootvluchtelingen

2.5



De zeescheepvaart krijgt de laatste jaren in toenemende mate te maken met de vluchtelingenproblematiek. Een recordaantal bootvluchtelingen probeert in 2014 om de Middellandse Zee over te steken en Europa te bereiken. Dit concludeert het vluchtelingenorgaan UNHCR van de Verenigde Naties op 10 december 2014 in een rapport. Bij die gevaarlijke overtochten komen 3.419 mensen om. Op 6 december 2014 is het de Erasmusgracht van rederij Spliethoff die op zee tussen Griekenland en Italië 393 Syrische bootvluchtelingen aan boord neemt. De vluchtelingen zijn dan op weg naar Italië en op zee in de steek gelaten door de kapitein van hun gammele schip. Onder vergelijkbare omstandigheden pikt Anthony Veder op 2 september 51 bootvluchtelingen op uit de Middellandse Zee en brengt hen naar Italië.

De International Chamber of Shipping (ICS) publiceert in 2014 richtlijnen hoe om te gaan met grote aantallen bootvluchtelingen tijdens reddingsoperaties op zee. In deze zogenoemde Guidance on Large Scale Rescue Operations at Sea staat specifieke informatie voor kapitein en bemanning welke beheersmaatregelen zij kunnen nemen voor de toenemende risico's voor de veiligheid en de gezondheid. De richtlijnen worden in de loop van 2015 herzien.

Voor het redden van levens op zee gelden naast de wettelijke verplichtingen ook morele overwegingen. Door de grote aantallen vluchtelingen, soms honderden per reddingsoperatie, kunnen grote gezondheids- en veiligheidsproblemen ontstaan. Te denken valt aan problemen als gevolg van onvoldoende water en voedsel aan boord, onvoldoende sanitaire voorzieningen en reddingsmiddelen en het uitbreken van ziektes en het overbrengen van besmettingen. De vrees groeit bovendien dat terroristen zich mengen onder de vluchtelingen om op deze wijze Europa binnen te dringen. De wettelijke verplichtingen tot het redden van drenkelingen lijken niet geschreven te zijn met deze situaties in gedachten. De huidige rol van de koopvaardij dient te worden overgenomen door overheden, die speciaal daartoe uitgeruste (marine)schepen kunnen inzetten.





Maritieme Arbeidsmarkt

Situatie op de maritieme arbeidsmarkt
Het aantal schepen onder Nederlandse vlag neemt nog steeds licht toe, ondanks de crisis. Deze toename betekent ook een grotere werkgelegenheid op de Nederlandse vloot. Met name naar technisch personeel, werktuigkundigen in alle rangen, is veel vraag. Het aantal zeevarenden op de Nederlandse vloot is het afgelopen jaar gestegen met ruim 1.000 personen, van 27.000 naar meer dan 28.000.

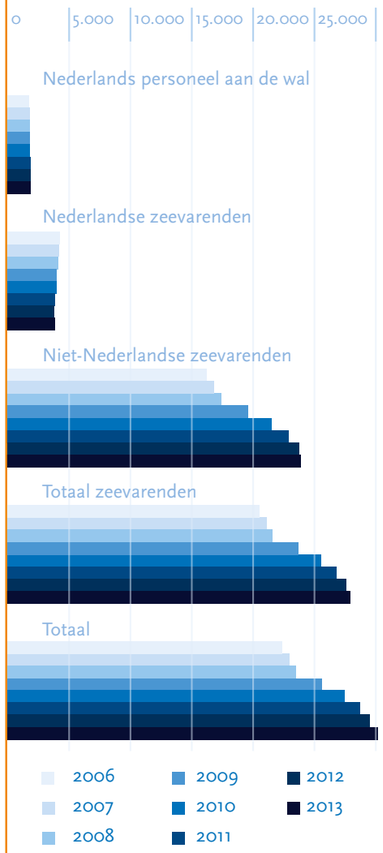
Deze toename kan slechts voor een deel met Nederlandse zeevarenden worden ingevuld. De Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ) tracht met speciale acties zoveel mogelijk jonge mensen te interesseren in het zeevarende beroep. De KVNR, maritieme vakbond Nautilus International, de Nederlandse Vereniging Kapiteins ter Koopvaardij, het Loodswezen en het nautisch onderwijs nemen deel aan de TAZ.

De KVNR-promotiecampagne ‘Zeebenen gezocht’ loopt al een aantal jaren. Onderdeel van deze campagne is het door rederijen aanbieden van zogenaamde ‘snuffelstages’ voor jongeren aan boord van de schepen waarmee zij zich kunnen oriënteren op het beroep van koopvaardijofficier. Uit een evaluatie van de KVNR blijkt dat 62% van de deelnemers dan kiest voor nautisch onderwijs. Verder geven zeevarenden gastlessen aan groepen 7 en 8 van de basisscholen.

De acties van de TAZ en de KVNR zijn van belang voor de gehele cluster. De koopvaardij en de offshore zijn namelijk de ‘kraamkamer’ voor de gehele nautische sector. Zonder nautische ervaring geen havenmeester, loods of leraar op een maritiem college. Ook liggen vele functies binnen de scheepsbouw en de rederijen open. Kortom, een nautische opleiding biedt een levenslange baangarantie.

3

Werkgelegenheid in de zeevaart 2006-2013



Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster - Monitor 2014

Nautisch onderwijs

3.1



Kwaliteit zeevaartonderwijs

De nieuwe STCW Manilla Amendments (Standards of Training Certification and Watchkeeping) zijn inmiddels in het curriculum van het HBO verwerkt, net als in de kwalificatie-dossiers van het MBO onderwijs. Deze aanpassing van de lesprogramma's, samen met de verplichtingen die het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen oplegt, heeft geleid tot een heel vol en zwaar programma voor alle studenten in vergelijking met andere opleidingen.
Deze constatering heeft geresulteerd in vragen over de toekomstige inrichting van het gehele nautische onderwijs. Dit zal in 2015 verder worden onderzocht, waarbij ook inbreng van werkgevers in de maritieme sector van groot belang is.

De wijzigingen in het STCW-verdrag houden behalve een wijziging in het lesprogramma ook in, dat het onderwijs genoodzaakt is grote investeringen te doen. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan speciaal ingerichte lokalen voor het vak hoogspanning. In deze lokalen wordt het vak in de praktijk geleerd en op een simulator geëxamineerd. Daarnaast dient het onderwijs ook te beschikken over voldoende ECDIS-apparatuur (elektronische zeekaart) en goedgekeurde simulatoren, waarop (deel)examens afgenomen worden en de student stagevervangende vaartijd kan maken. In deze investeringen werken zeevaartscholen zowel onderling als met andere partners samen. Medio november wordt duidelijk, dat het Berechja College in Urk niet langer zelfstandig kan bestaan en zich zal aansluiten bij De Friese Poort, die is aangesloten bij de Maritieme Academie Holland.

Instroom zeevaartonderwijs

Het zeevaartonderwijs in Nederland blijft voor de Nederlandse koopvaardijvloot een belangrijk toeleverancier. De jaarlijkse enquête onder zeevaartscholen (peildatum 1 oktober 2014) bewijst dat de promotieactiviteiten in het maritieme cluster succes hebben. Het aantal studenten in het nautisch onderwijs is opnieuw gestegen, in



Bewust kiezen voor zeescheepvaart door meeloopstage

De KVNR en de Vereniging van Waterbouwers reageren verheugd op het besluit van minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu om de subsidieregeling Kennismakingsstages zeescheepvaart tot en met 2017 te verlengen. De minister motiveert: 'Voldoende aanbod van gekwalificeerd personeel is essentieel om Nederland aantrekkelijk te houden als maritiem vestigingsland en voor de veiligheid van Nederlandse schepen en de Nederlandse kustwateren. Deze meeloopstage helpt jongeren om bewust te kiezen voor de maritieme sector. Daarom zet ik dit mooie project de komende drie jaar voort.'



zowel het HBO (+121) als het MBO onderwijs (+115). Het aantal afgegeven diploma's op het MBO is gestegen (+94), waar het aantal afgegeven diploma's op het HBO is gedaald (-36). Een verklaring voor de terugval in het aantal afgegeven HBO-diploma's kon nog niet worden verkregen.

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2014

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
HBO	1126	105
MBO-4 (alle schepen)	1522	223
MBO-3 (kleine schepen)	413	73
Totaal	**3016**	**401**

Bron: KVNR, cijfers aangeleverd door de nautische opleidingen, peildatum 1 oktober 2014

Stageproblematiek

De toename van het aantal studenten leidt tot een toename van het aantal benodigde stageplaatsen aan boord van de schepen. Door de reis- en verblijfskosten aan boord zijn de kosten van een stagiair in een nautische opleiding aanzienlijk hoger dan die van een reguliere stagiair. In de huidige moeilijke vrachtenmarkten zijn de kosten voor een stagiair voor een aantal reders niet langer op te brengen. Daarnaast zijn er beperkingen gekomen in de huisvesting van een stagiair aan boord en leidt aanpassing van regels tot het aan boord nemen van meer bemanning, waardoor het aantal voor stagiairs beschikbare hutten afneemt.

In 2013 werd door de KVNR voor een klein aantal stagezoekers bemiddeld om ze aan een plaats te helpen. In 2014 is het aantal, dat voor de zomervakantie nog op zoek is naar een plaats bij een rederij, van grotere omvang. Ondanks de beperkte bereikbaarheid van de meeste



Dertiende lichting stagiairs uit Palompon

Van 19 mei tot en met 6 juni 2014 vindt in Palompon, Leyte, de Filippijnen, de selectie plaats van de 13e lichting stagiairs van het samenwerkingsverband tussen de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVNR. Door twaalf bij de KVNR aangesloten rederijen worden 131 stagiairs geselecteerd, 66 leerling-stuurlieden en 65 leerling-werktuigkundigen. Tijdens de afsluitende ceremonie wordt door KVNR-bestuurslid Erwin Meijnders (directeur HRM rederij Spliethoff) de KVNR-prijs uitgereikt aan de beste student bij zowel de stuurlieden- als de werktuigkundigenopleiding.



zeevaartscholen in de zomervakantie is het uiteindelijk gelukt om de meeste stagiairs aan een plaats aan boord te helpen. Op basis van de ervaringen van de KVNR met het ondersteunen van studenten bij het vinden van een stageplaats, is overleg opgestart met de scholen om het proces te verbeteren. Dat heeft inmiddels geleid tot strakkere afspraken voor zowel studenten als ook scholen en reders.

Op basis van cijfers van de onderwijsinstellingen wordt voor de zomer van 2015 een toename van ongeveer 100 stagiairs verwacht. Met de zeevaartscholen en KVNR-leden wordt gewerkt aan oplossingen om deze problematiek beheersbaar te houden. Gepoogd wordt alle studenten, die willen varen, aan een stageplaats te helpen. Daarnaast is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg gestart om te onderzoeken of de vaartijd aan boord teruggebracht kan worden, door de studenten meer simulatortijd te geven. Hierbij dient onderzocht te worden welke ruimte de internationale regels hiervoor geven. Duidelijk zal zijn dat een positieve uitkomst van dit onderzoek pas op termijn effect zal hebben op het aantal benodigde stageplaatsen.



Filippijnen komt storm te boven
De studenten aan de Filippijnse zeevaartschool Palompon Institute of Technology (PIT) kunnen begin 2014 hun lessen hervatten na de verwoestende orkaan Yolande die op 8 november 2013 over de Filippijnen raasde. Mede dankzij financiële hulp van de Nederlandse reders komt de wederopbouw snel op gang. Het lukt om de derdejaars in de zomer gewoon weer op stage te laten gaan.

3.2 Bemanning



Wijziging Wet Zeevarenden in werking

Op 3 mei 2014 treedt een wijziging van de Wet zeevarenden in werking waarmee de 2010 Manila Amendments van het verdrag Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW) van de IMO worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Het betreft de afronding van een ruim driejarig proces, waarbij de KVNR in een vroegtijdig stadium betrokken is. Als gevolg van capaciteitsbeperkingen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gelijktijdige implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag van de International Labour Organization (ILO) en onduidelijkheden binnen het ministerie over de rol en de verantwoordelijkheden binnen de keten beleid-uitvoering-handhaving wordt de oorspronkelijke streefdatum van 1 juni 2013 niet gehaald. Desondanks biedt het tijdstip van implementatie wel de ruimte om de certificering van de zeevarenden voor het verstrijken van de geldende overgangstermijn op 1 januari 2017 volledig aan de nieuwe normen te hebben aangepast. Hiertoe is het van belang dat in de uitvoeringssfeer wordt doorgepakt met een goede afstemming tussen Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa (afgifte van bemanningsdocumenten) en het door ILT tijdig goedkeuren van nieuwe of herziene trainingen. Hoewel de wetswijziging een aantal verlichtingen met zich meebrengt, betekent de wet vooral een verzwaring van de administratieve lasten in de uitvoeringssfeer (ILT, Kiwa en bedrijfsleven). Een verzwaring die volgt op de eerdere administratieve lastenverzwaring als gevolg van de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag in de Wet zeevarenden per 20 augustus 2013.

Dienstverlening afgifte bemanningsdocumenten zakt ver weg

2014 wordt gekenmerkt door serieuze problemen bij Kiwa bij de afgifte van bemanningsdocumenten. De wijziging van de Wet zeevarenden en een gelijktijdig ingevoerde aanpassing van de



Levensecht oefenen

Reders met hun zeevarenden kunnen voortaan bij het Falck Safety Services oefencentrum op de Maasvlakte-Rotterdam terecht voor maritieme trainingen gebaseerd op levensechte scenario's. Tineke Netelenbos, voorzitter van de KVNR, verrichtte op 2 oktober 2014 onder grote belangstelling de officiële ingebruikname van de nieuwe trainingsunit.



nieuwe informatietechnologie zijn aanleiding voor de problematiek die leidt tot het in de zomer van 2014 ver wegzakken van het niveau van dienstverlening. Aan het einde van 2014 is de dienstverlening weer verbeterd, maar nog steeds niet op het gewenste niveau. De KVNR geeft bij ILT het belang van een goede dienstverlening door Kiwa aan en dringt aan op een zorgvuldige bewaking van het niveau hiervan. Door de KVNR en enkele individuele leden wordt sinds het najaar van 2014 met Kiwa een intensieve dialoog gevoerd over de verbetering van de dienstverlening. De KVNR beschouwt een kwalitatief goede uitvoering van de wetgeving als een cruciale randvoorwaarde voor een aantrekkelijk kwaliteitsregister.

Met de wijziging van de Wet Zeevarenden wordt voor nieuw geïntroduceerde documenten een tariefstructuur toegepast die niet is gebaseerd op de afspraken uit 2009 tussen Kiwa en de minister van Verkeer en Waterstaat, maar op een door Kiwa ontwikkeld kostprijsmodel. Het gebrek aan transparantie bij de toepassing van het kostprijsmodel en de relatief hoge tarieven voor de nieuwe categorieën documenten leiden tot zorgen bij de KVNR, die schriftelijk aan Kiwa en ILT kenbaar worden gemaakt. Kiwa is de partij aan wie het ministerie de certificering van zeevarenden heeft gedelegeerd. In dit opzicht beschouwt de KVNR transparantie en onafhankelijke toetsing van zowel de kosten als de efficiëntie van de onderliggende werkprocessen als absolute voorwaarden voor de toepassing van een kostprijsmodel.

Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij

In 2014 overleggen de aan de KVNR gelieerde werkgeversverenigingen, Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart en Sociaal Maritiem Werkgeversverbond, intensief met de vakbond Nautilus International over een nieuwe pensioenregeling voor zeevarenden per 1 januari 2015. Aanleiding hiervoor is dat de overheid de spelregels voor pensioen per eerdergenoemde datum drastisch heeft veranderd. Zo is de pensioenrichtleeftijd verhoogd naar 67 jaar en is het percentage dat er jaarlijks aan pensioen kan worden opgebouwd verlaagd. In november 2014 wordt een akkoord bereikt dat erin voorziet dat de pensioenregeling in overeenstemming wordt gebracht met de nieuwe pensioenwetgeving. Verder is de definitie van het pensioengevend loon aangepast en is een belangrijke vereenvoudiging in de premieheffing bereikt: er wordt nog maar één premie geheven in plaats van drie verschillende met elk een andere berekeningsgrondslag. De netto prepensioenregeling vervalt. Reeds opgebouwde rechten blijven behouden. Het premiebudget, inclusief het budget voor het prepensioendeel, blijft gelijk aan dat van 2014.

CAO-zaken

Ook in 2014 vinden er weer onderhandelingen plaats over verlenging van de cao's. De belangrijkste cao voor de Nederlandse zeevarenden, die voor de Handelsvaart, is met 3 jaar verlengd. Over de gehele periode worden de gages met 5,75% verhoogd. Hierbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen van het prijsindexcijfer voor de komende jaren. Als het prijsindexcijfer en/of het contractloon voor de marktsector over de periode januari 2015 tot januari 2017 ten opzichte van de genoemde totale gageaanpassing te veel afwijkt, kan de gageaanpassing per 1 april 2017 worden heronderhandeld. Nieuw is dat de kapitein in de cao wordt opgenomen. Hierdoor kunnen de inspecties in het buitenland op het Maritiem Arbeidsverdrag gemakkelijker verlopen. De werkingssfeer van de cao is uitgebreid tot boven de 9000 GT.

Voor de niet-EU-zeevarenden is een zelfde gagestijging met Nautilus International en de buitenlandse vakbonden overeengekomen. Hierdoor is een demping van de stijging van de gagekosten bereikt.





Arbeidstijdenbesluit Vervoer - experiment met nieuw wachtschema

Het Arbeidstijdenbesluit Vervoer kent met artikel 6.5:4 een bepaling dat na maximaal 6 uur werk een pauze van tenminste 15 minuten dient te volgen. Deze zogenaamde pauzebepaling gaat boven de internationale normen van het STCW-verdrag en het Maritiem Arbeidsverdrag uit en zou vanuit die optiek volgens de KVNR uit de wet geschreven moeten worden. De pauzebepaling vormt daarnaast ook een belemmering voor de toepassing van alternatieve wachtschema's voor het op veel kleinere schepen gebruikte 6-op-6-af-systeem. Deze alternatieve schema's kunnen juist een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de rust van de wachtlopende zeevarenden. Om die reden heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en in afstemming met Nautilus International en de KVNR opdracht gegeven om een experiment met een 7/5-wachtschema uit te voeren. Het experiment wordt met deelname van zes schepen uitgevoerd in de eerste helft van 2015, en moet bij positieve uitkomst leiden tot een verruiming van artikel 6.5:4 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Knelpunten voor vervoer van industrieel personeel snel oplossen

Offshore industriële activiteiten, zoals windmolenparken, worden steeds vaker verder van de kust uitgevoerd. De afstand waarover de installatie- en onderhoudstechnici voor deze offshore projecten vervoerd moeten worden neemt steeds verder toe. Er ontstaat daarom een toenemende behoefte om met een schip tijdens een internationale reis meer offshore technici te vervoeren. Deze technici werken niet aan boord en worden slechts vervoerd of gehuisvest aan boord totdat ze op de plaats van bestemming hun werkzaamheden buiten het schip uitvoeren.

De huidige IMO-regelgeving levert echter knelpunten op. Wanneer het schip als SOLAS-schip (verdrag Safety of Life at Sea) geclassificeerd wordt, kunnen deze technici slechts als passagiers beschouwd worden. Wanneer er meer dan twaalf passagiers vervoerd worden, dient het schip aan de strengere SOLAS-eisen voor passagiersschepen te voldoen. In de praktijk bestaat er juist behoefte om meer dan twaalf technici op een schip te vervoeren, zonder dat automatisch als passagiersschip te beschouwen. Classificatie conform de SPS-code (Special Purpose Ship) is daarentegen vaak niet mogelijk. De SPS-code is bedoeld voor speciaal personeel dat een taak aan boord uitvoert die gerelateerd is aan het speciale doel van het schip. Technici die slechts vervoerd of gehuisvest worden om op de plaats van bestemming hun werkzaamheden buiten het schip uit te voeren kunnen moeilijk als speciaal personeel beschouwd worden.

De IMO zoekt momenteel naar een oplossing en is voornemens om industrieel personeel als nieuwe categorie in het leven geroepen. Industrieel personeel wordt gedefinieerd als zelfredzame personen aan boord (opvarenden) die een elementaire veiligheidsopleiding hebben genoten en worden vervoerd of gehuisvest in het kader van industriële werkzaamheden in de offshore zonder daarbij hun voornaamste werkzaamheden aan boord uit te voeren. Industrieel personeel wordt daarmee niet als bemanning, noch als speciaal personeel, noch als passagier aangemerkt. Voorwaarde is dat industrieel personeel de voornaamste werkzaamheden niet aan boord uitvoert. Een positieve bijkomstigheid is dat het Maritiem Arbeidsverdrag niet op industrieel personeel van toepassing is.

De KVNR kan deze nieuwe categorie industrieel personeel verwelkomen en zal zich blijven inspannen om ook het SOLAS-verdrag navenant gewijzigd te krijgen om daarmee een definitieve oplossing te bieden.





Dossiers

Dossiers behorend bij het jaarverslag 2014 zijn te vinden op:

www.kvnr.nl/publicaties

Onderwerpen
Afdrachtvermindering
Asbest
Ballastwater
Beroepsvereisten
Brandstofkwaliteit
BTW
E-maritime
Europese richtsnoeren zeevervoer
Europees zeehavenbeleid
Koudemiddelen
LNG
Loodsen
Luikenwagens
PIT/NSTC
Pensioenen
Polar Code
Recycling schepen
Sociale verzekeringen
Tonnageregeling
Windmolenparken
Wrakopruimingsverdrag (Nairobi)

Colofon

Uitgave
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders – juni 2015

Redactie
Bureau KVNR

Ontwerp
Coopr

Druk
Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording
Leden van de KVNR
René Ardley
Peter J. van Es fotografie
Ruud van Leeuwen
Tobias Pieffers
Jan Plug
Henk Zuur

De tekst van dit jaarverslag is afgesloten op 28 april 2015.

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 2014 aan.

For the English version of this annual report over 2014 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

