



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

JAARVERSLAG

2015

Het zoute Nederland
Hoge ambities
in zwaar weer



Inhoud

	Voorwoord	4
1	1. Ondernemingsklimaat	7
	1.1 Vloot- en marktontwikkeling	8
	1.2 Scheepvaartpolitiek	14
2	2. Duurzaamheid	21
	2.1 Emissiereducties en innovatie	23
	2.2 Kwaliteit en veiligheid	28
3	3. Maritieme Arbeidsmarkt	35
	3.1 Nautisch onderwijs	38
	3.2 Bemanning	41
	Dossiers	45

Voorwoord

Voor het eerst sinds 2005 daalt het aantal handelsschepen onder Nederlandse vlag. Dat is een zorgelijke ontwikkeling. De koopvaardij vormt de basis van de hele maritieme cluster. Veel maritieme banen vragen nautische kennis. Een afname van het aantal Nederlands gevlagde schepen bedreigt daarom de hele cluster.



Wanneer Nederland een maritiem land wil blijven, dan moeten alle zeilen worden bijgezet. Wij kunnen daarbij leren van landen die het beter doen. Daarom pleit de KVNR voor de oprichting van een Maritieme Autoriteit Nederland, naar Deens model. Dat kan bijdragen aan een gecoördineerd beleid waardoor de effectiviteit van het overheidshandelen en daardoor van het vestigingsklimaat geoptimaliseerd wordt. Te vaak zijn er afstemmingsproblemen tussen het beleidsdepartement van Infrastructuur en Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport en het Kiwa. Wij pleiten dan ook voor een maritiem agentschap, waardoor alle neuzen dezelfde kant op staan in het belang van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het Nederlandse register en het vestigingsklimaat in Nederland.

De zeescheepvaart werkt gestaag aan het verbeteren van de duurzaamheid. In 2015 is de 0,1%-zwavelnorm in het Engels Kanaal, de Noordzee en de Oostzee ingevoerd. Dit zijn de Sulphur Emission Control Areas (SECA-gebieden) in Europa. Om een eerlijk speelveld te houden is het toezicht hierop van groot belang. 10% van de schepen in het SECA-gebied zijn in 2015 geïnspecteerd en 94% van de schepen voldeden aan de gestelde eis. Het toezicht kwam echter traag op gang. Het is duidelijk dat bij de besluitvorming over

nieuwe milieuregels het van groot belang is dat er onderzoek vooraf wordt gedaan naar de effecten op de modal shift van lading van de zee naar de weg en op de handhaafbaarheid.

De redersgemeenschap heeft met spijt moeten constateren, dat bij de afspraken in Parijs over het verminderen van de CO₂-uitstoot, de luchtvaart en de scheepvaart niet zijn meegenomen in de afspraken. Wij zijn ervan overtuigd dat in 2050 50% minder CO₂-uitstoot kan worden gerealiseerd. Bovendien zijn wij van mening dat een emissiehandelssysteem voor de scheepvaart te ingewikkeld is. Wij pleiten daarom voor de invoering van een heffing op de brandstof, waarbij de opbrengst kan worden ingezet voor de noodzakelijke milieu-innovaties in de zeescheepvaart.

Jarenlang heeft de KVNR, samen met Nautilus International, de kapiteinsvereniging NVKK, de loodsenrederij en het nautisch onderwijs campagnes gevoerd om jongeren te stimuleren om een nautische opleiding te volgen. We zijn daarin zo succesvol geweest, dat we nu problemen hebben met het vinden van voldoende stageplaatsen. Gelukkig biedt het Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW)-verdrag de mogelijkheid om snel met

oplossingen te komen. Samen met het onderwijs zoeken we naar innovaties die de opleiding en het beroep van deze tijd maken. Meer vaartijd aan boord vervangende simulatortrainingen bijvoorbeeld en geen dubbele stages voor studenten die na een MBO-opleiding doorgaan naar het HBO.

Ik spreek de wens uit, dat we in 2016 belangrijke stappen gaan zetten om het actieplan zeevaart van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om te zetten in beleid; om de thema's die besproken zijn tijdens de high level conferentie over short sea shipping, onderdeel van het Nederlandse voorzitterschap, om te zetten in daden en dat eindelijk naast militaire Vessel Protection Detachements (VPD's) ook particuliere beveiligers onze schepen mogen verdedigen tegen piraten. Daarmee wordt 2016 dan een beter maritiem jaar dan 2015.

Tineke Netelenbos

Voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.



1 | Ondernemers- klimaat

1.1 Vloot- en marktontwikkeling

Omvang Nederlandse vloot

De Nederlandse vloot bestaat voor een belangrijk deel uit relatief kleine zeeschepen. Een deel van de schepen opereert mondiaal. Daarnaast is de Nederlandse vloot sterk vertegenwoordigd in het zeevervoer tussen Europese havens en/of aanpalende landen zoals Rusland en Noord-Afrika met een groot aantal multipurpose of ook wel general cargo schepen. Dit vervoer maakt 33% uit van het totale goederenvervoer tussen de EU-lidstaten. In sommige markten zijn Nederlandse reders wereldleider (zware ladingschepen, koel- en vriesschepen). Ook in de offshore (olie, gas, windenergie) spelen Nederlanders een grote rol.

Onderstaande grafieken tonen de vlootontwikkeling vanaf 1996. Dit is het jaar waarin sector en overheid gezamenlijk hebben ingezet op een versterking van

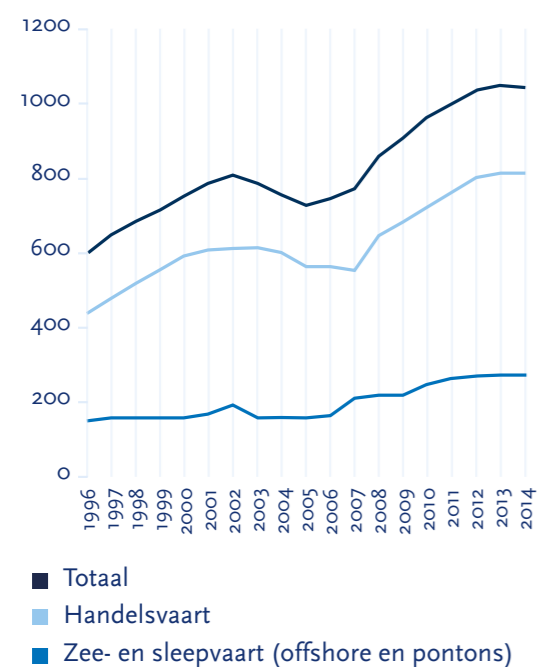
het vestigingsklimaat voor de sector; een beleid dat zeer succesvol is geweest.

Een opmerkelijke ontwikkeling is dat het aantal handelsschepen onder Nederlandse vlag voor het eerst sinds 2005 een afname laat zien. Het aantal schepen in beheer bij Nederlandse reders onder buitenlandse vlag groeit nog wel. De KVNR maakt zich zorgen over deze ontwikkeling. Het duidt op een achterblijvend Nederlands vestigingsklimaat en een vlagregister dat niet voldoende competitief is.

Cijfers Maritieme Monitor 2015

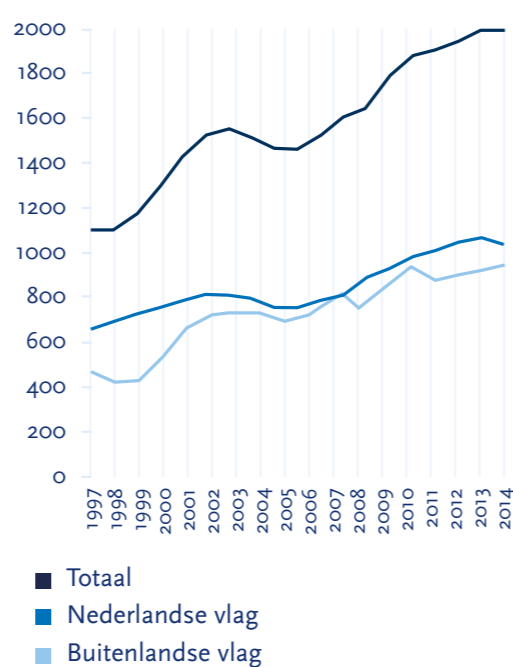
De cijfers in dit jaarverslag zijn ontleend aan de Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2015 en geven de stand ultimo 2014 weer. In de Nederlandse zeescheepvaart zijn circa 800 ondernemingen actief. De Nederlandse reders beheren 1.988 schepen,

Vloot onder Nederlandse vlag 1996 – 2014



Bronnen: Ministerie Infrastructuur en Milieu en Lloyd's Fairplay

Vloot onder Nederlands beheer 1997 – 2014



Bron: Ecorys



waarvan 1.066 schepen onder Nederlandse vlag en 922 onder buitenlandse vlag.

De omzet van de zeevaartsector bedroeg in 2014 € 5,8 mld. De toegevoegde waarde van de Nederlandse zeevaart (directe en indirecte toegevoegde waarde) bedroeg in 2014 € 2,1 miljard. Hiervan wordt circa 70% aan de wal verdiend, via de kantoorbanen verbonden aan het beheer van de schepen. Inclusief indirecte effecten zorgt de zeevaart in Nederland voor een werkgelegenheid van circa 16.000 personen. De totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeescheepvaart (vrachtschepen, cruiseschepen en ferries) inclusief buitenlandse zeevarenden bedraagt circa 29.900 personen.

Scheepvaartmarkten

De zeevaartsector is sterk afhankelijk van de (wereldwijde) economische ontwikkelingen en de daaraan

gerelateerde omvang van de transportstromen. Voor het vierde achtereenvolgende jaar bedraagt de groei van de wereldhandel minder dan 3%. Eén van de aanleidingen vormt de achterblijvende economische groei in Europa, China, Brazilië en andere opkomende landen. Tevens groeit de wereldhandel nu ongeveer net zo hard als de mondiale economische groei. De afgelopen decennia groeide de wereldhandel nog met een factor twee harder dan de mondiale economische groei. Ook de economische groei van de Eurozone blijft bescheiden, met 1,5% in 2015.

De Baltic Dry Index (BDI) geeft de ontwikkeling weer van de transportkosten van grondstoffen en wordt als een goede graadmeter voor de ontwikkeling van de wereldhandel beschouwd. Deze index kent medio 2015 een opleving, maar zakt vanaf november 2015 naar ongekende dieptepunten. Vooral in het segment van de capesizers klapte de markt voor droge bulk in elkaar.

Algemene vrachtvaart

In de wilde vaart trekken de vrachttarieven niet of amper aan. Overcapaciteit en prijsdruk blijven voortbestaan. Reders ondervinden de gevolgen van de achterblijvende economische groei in de Eurozone, met 1,5% in 2015. Daarnaast eisen de sancties op Rusland hun tol. De forse daling van de kosten van de scheepsbrandstof biedt verlichting voor die reders die zelf hun brandstof betalen. Voor schepen in charter komt dit voordeel toe aan de charterer.

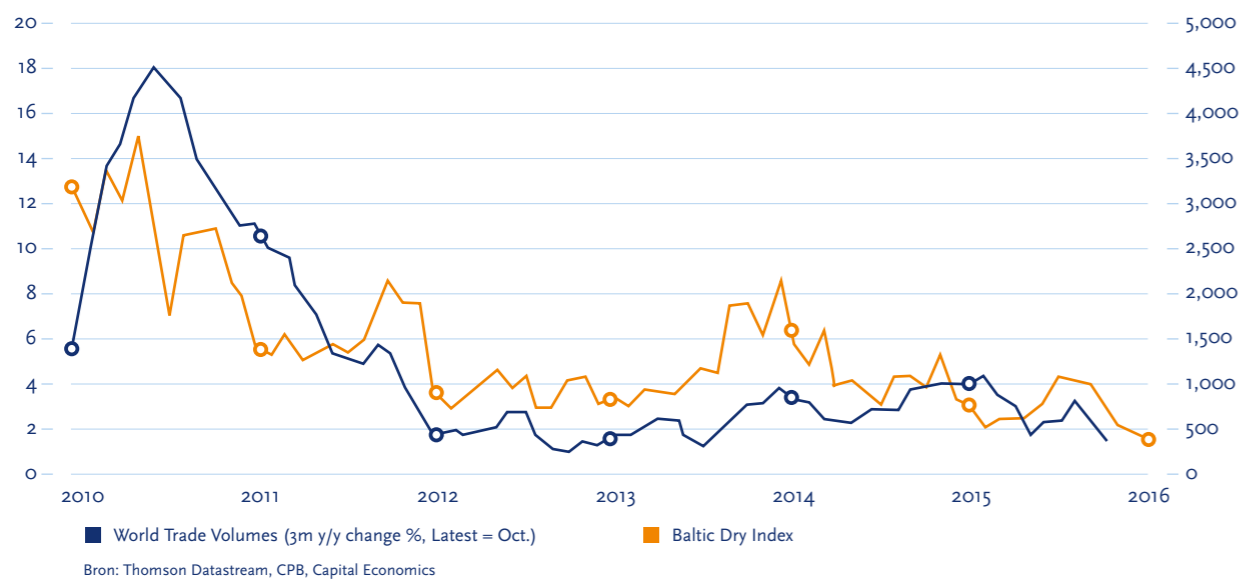
Containervaart

De groei van de intercontinentale containervaart vlt af in de loop van 2015, als gevolg van de zwakke vraag vanuit Europa en de afzwakkende productie van China, dat duurder begint te worden als productie-land. De containers uit het Verre Oosten worden in toenemende mate in havens in Zuid-Europa gelost in plaats van in havens in de Le Havre - Hamburg range, vooral door investeringen van Cosco in Piraeus.

Het containervolume voor de short sea shipping sector is stabiel, echter als gevolg van concurrentie tussen de havens in de Le Havre - Hamburg range varieert het feederpatroon soms sterk. Het aantal feederschepen neemt af, met betere tarieven als resultaat. Dankzij de groei van de Engelse economie



Baltic Dry Index & World Trade Volumes



en de waardeinstijging van het Britse pond neemt het containervervoer op het Verenigd Koninkrijk toe.

Koel- en vriesvaart

De markt voor koel- en vriesvaart laat ondanks de economische neergang een licht stijgende lijn zien. Een flinke vangst van inktvis in de zuidelijke Atlantische Oceaan in het eerste kwartaal van 2015 heeft een positieve invloed op de spotmarkt voor koel- en vriesschepen. De afnemende olieprijs verbetert de internationale concurrentiepositie van de gespecialiseerde koel- en vriesvaart ten opzichte van de containerlijnvaart. Anderzijds neemt de import van vers fruit en bevroren vis fors af in landen die afhankelijk zijn van de inkomsten uit olie, waaronder Rusland en Nigeria.

Tanker- en gasvaart

De Baltic Exchange International Tanker Routes (BITR), die de tariefontwikkeling op negentien internationale olieroutes meet, ontwikkelt zich in 2015 minder dramatisch dan de Baltic Dry Index. In de olietankervaart neemt het vrachtvolume toe. De lagere bunkerprijzen worden verwelkomd. De vrachttarieven trekken enigszins aan, maar blijven onder druk staan. Tegelijkertijd zet de consolidatie in deze scheepvaartmarkt door. Voor het zeetransport van chemicaliën wordt beduidend minder vlootcapaciteit ingezet als gevolg van de dalende vraag vanuit China. In toenemende mate worden chemicaliëntankers geëxploiteerd als product-tanker, onder meer voor het vervoer van petroleum-producten.

De markt voor gasscheepvaart laat zich kenschetsen als stabiel in 2015. Naar verwachting zullen in 2016 de effecten duidelijk worden van de verhoogde gasexport door de Verenigde Staten.

Ferry- en passagiersvaart

De ferryvaart tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk heeft een goed jaar achter de rug. De vervoerde aantallen passagiers, auto's en vrachteenheden zijn gestegen ten opzichte van 2014, onder invloed van de sterke economische groei in Engeland en de toegenomen waarde van het Britse pond ten opzichte van de euro. Ook profiteren de ferryroutes op de Noordzee van de stakingen en het veelvuldige oponthoud in de haven van Calais als gevolg van de migrantenproblematiek. De ferrymaatschappijen vergroten waar mogelijk hun capaciteit op het Verenigd Koninkrijk. In 2015 kiest een recordaantal van 6,6 miljoen Europeanen voor een cruisevakantie. Het aantal Nederlanders dat op cruisevakantie gaat, daalt met 2,6%. Ondanks deze terugloop is het aantal Nederlanders dat een cruisevakantie boekt tussen 2011 en 2015 jaarlijks met gemiddeld 7,5% gestegen.

Offshore

Als gevolg van de lage olieprijs is er sprake van een drastische daling van de vraag van olie- en gasmaat-



ook de prijs van laagzwavelige brandstof fors daalde, is de gevreesde volumeverhuizing van de zee naar de weg door de invoering van de laagzwavelige gebieden in de Noordzee, het Engels Kanaal en de Oostzee vooralsnog zeer beperkt gebleken. Ter illustratie: de prijs van een ton laagzwavelige brandstof bedroeg in 2014 rond de US \$ 850 en daalde tot net boven de US \$ 300 eind 2015. Ook maakt de lagere olieprijs de exploitatie van kleine(re) zeeschepen beter rendabel. Ook voor deze schepen dragen de lagere brandstofkosten bij tot betere, maar vaak nog steeds negatieve bedrijfsresultaten. Het is echter zeer de vraag of de olieprijs ook op de langere termijn laag zal blijven. De prijsontwikkeling van alternatieve brandstoffen zoals LNG is eveneens ongewis. Dit maakt reders zeer behoedzaam en brengt ook lastige strategische vraagstukken met zich mee, waaronder het vraagstuk op welk tijdstip tot vlootvernieuwing over te gaan.

Monitoren van de economische gevolgen strengere zwavelregelgeving

De Europese redersorganisatie (ECSA) heeft gezamenlijk met de European Sea Ports Organization (ESPO) enquêtes uitgevoerd over de economische gevolgen van de strengere 0,1% zwavelnorm die per 1 januari 2015 in werking is getreden in de Noordzee, de Oostzee en het Engels Kanaal.

Uit de derde enquête van eind 2015 blijkt dat 93% van de respondenten ervoor kiest om op laagzwavelige brandstof te varen, in plaats van bijvoorbeeld te investeren in een ontzwavelingsinstallatie (scrubber) waardoor op stookolie gevaren kan worden. Het varen op laagzwavelige brandstof brengt hogere brandstofkosten met zich mee. Minder dan de helft van de respondenten kan de hogere brandstofkosten doorberekenen aan verladers, door middel van een verhoging van de vrachttarieven. Het effect op het ladingvolume blijkt beperkt, hetgeen in sterke mate valt toe te schrijven aan de fors gedaalde brandstofprijzen. Vooralsnog geeft 7% van de respondenten aan dat er een verschuiving van vracht naar andere vervoersmodaliteiten (modal back shift) optreedt. Het is zeer waarschijnlijk dat dit percentage zal stijgen zodra de olieprijs - en daarmee de brandstofprijzen - weer gaat stijgen.

Prinses Margriet bij galadiner jaarvergadering ICS

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet is op 9 juni 2015 aanwezig bij het galadiner dat de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) organiseert ter gelegenheid van de jaarvergadering van de International Chamber of Shipping (ICS) aan boord van het cruiseschip Jules Verne. Prinses Margriet spreekt tijdens de vaartocht in de Rotterdamse haven met vertegenwoordigers van de internationale en nationale maritieme sector.



schappijen naar maritieme dienstverlening in de offshore. Dit veroorzaakt een overcapaciteit aan tonnage. Een aanzienlijk aantal schepen wordt koud opgelegd. Ook worden oudere schepen vervangen door nieuwere of uit de markt gehaald en gerecycled. De vraag naar nieuwbouw blijft uit. Orders worden geannuleerd of uitgesteld. Deze marktomstandigheden gaan niet verbeteren in 2016 en vormen een beproeving voor de betrokken reders. De markt voor windenergie vertoont groei over de hele linie, van installatie van nieuwe windturbines tot het onderhoud aan bestaande windturbines.

Effecten lage olieprijs

De lage olieprijs betekent lagere exploitatiekosten voor die reders die zelf de bunkerkosten betalen. Doordat

1.2 Scheepvaartpolitiek

Nederland verliest concurrentieslag met andere landen om het maritiem vestigingsklimaat

Nederland als aantrekkelijk vestigingsland voor maritieme activiteiten staat onder forse druk. Voor de zeescheepvaart geldt dat een aantal belangrijke maritieme landen in en buiten Europa fors investeert in het aantrekken van reders en schepen. Het Verenigd Koninkrijk heeft concrete maatregelen doorgevoerd, Denemarken is al langer een voorbeeld van hoe een register zou moeten werken en Singapore blijft onverminderd actief om het mondiale maritieme centrum te worden. In Nederland is de noodzaak van verbeteringen doorgedrongen in Den Haag maar voor reders blijven concrete en zichtbare verbeteringen voornamelijk achterwege. Ook gezien de nog steeds zeer moeilijke vrachtenmarkten voor veel Nederlandse reders dienen de aangekondigde verbeteringen, zoals verwoord in de rijksbrede maritieme strategie en het werkplan zeevaart, voortvarend en daadkrachtig doorgevoerd te worden. In 2015 is daarvan helaas amper sprake geweest. Fundamentele problemen in de ambtelijke keten beleid, uitvoering en handhaving lijken daarvoor één van de oorzaken en dienen dan ook geslecht te worden. In de visie van de KVNR dient deze keten in één ambtelijke organisatie ondergebracht te worden, conform de Deense maritieme autoriteit. De ervaring heeft geleerd dat het opknippen van de keten en deze in verschillende organisaties onder te brengen - het beleidsdepartement en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) - te vaak leidt tot zeer trage processen, veel onderlinge discussies die niet geslecht (kunnen) worden waardoor de zeescheepvaart aantoonbare schade oploopt. De op papier mooi verwoorde ambities lopen stuk op deze ambtelijke strijd. Ook het optreden van andere handhavende organisaties, zoals de Inspectie SZW, berokkenen schade aan de Nederlandse economie. Reders laten

Nederland nu links liggen als het gaat om grootschalige renovatie- en reparatiewerkzaamheden aan cruiseschepen. Andere landen grijpen wel de kansen die bijvoorbeeld ontwikkelingen in de markt bieden, door snel met nieuwe regelgeving te komen en de uitvoering en handhaving hierop meteen aan te passen.

Om uiting te geven aan de zorgen over het maritieme vestigingsklimaat hebben de KVNR, Vereniging van Waterbouwers, VisNed, Vereniging HISWA, Redersvereniging voor de Zeevisserij en Nederland Maritiem Land (NML) een brief aan de minister van Infrastructuur en Milieu gericht met het verzoek tot een topperleg over het Nederlands vlagregister. Naast het nogmaals aantonen van de urgentie van verbeteringen hopen de opstellers van de brief de patstelling in de keten beleid – uitvoering – handhaving te slechten en ervoor te zorgen dat alle uitvoerende en handhavende instanties in Nederland de noodzaak erkennen dat een aantrekkelijk maritiem vestigingsklimaat ook hun verantwoordelijkheid is.

Kwaliteit dienstverlening Kiwa-register

Al enige jaren is de afgifte van bemanningsdocumenten voor de zeescheepvaart een bron van grote zorg vanwege problemen met de kwaliteit van deze dienstverlening. In de loop van 2015 zijn de effecten van de door Kiwa-register ingezette verbetermaatregelen zichtbaar geworden, maar is er in de visie van de KVNR-leden nog geen sprake van een voldoende kwaliteit. De leden van de KVNR steken onevenredig veel aandacht en energie in het verkrijgen van de wettelijk voorgeschreven bemanningsdocumenten bij Kiwa-register. Het nog onvoldoende functioneren van Kiwa-register is één van de factoren die bijdraagt aan de afnemende aantrekkelijkheid van Nederland als maritiem vestigingsland.





Evaluatie Europees zeevaartbeleid

In 2014 besluit de Europese Commissie tot een evaluatie van de transportstrategie en geeft consultants de opdracht tot het uitvoeren van twee studies. Eén studie betreft de positie van de Europese zeescheepvaart in mondiaal perspectief, de tweede studie betreft de positie van de Europese short sea shipping sector. Na gesprekken met brancheorganisaties en reders eind 2014 is het in 2015 lange tijd stil. Pas in oktober legt de Europese Commissie een conceptstudie over de short sea shipping sector voor aan het European Sustainable Shipping Forum voor technisch commentaar. De studie laat een afnemend aandeel zien van short sea shipping in het intra-EU vervoer, waarbij vooral de natte en droge bulk het slecht doen. Het aandeel daalde van 40% van het totale intra-EU vervoer tot nu slechts 33%, een daling met 18%. Samen zijn de natte en droge bulk goed voor tweederde van al het intra-EU short sea shipping vervoer. Het vervoer van containers groeit wel.

Op 8 december 2015 heeft de Europese redersorganisatie ECSA haar voorstellen voor de Europese maritieme strategie 2017 gepresenteerd. Met deze agenda worden zestien acties bepleit, waaronder ook voor de short sea shipping sector. Tevens wordt aandacht gevraagd voor het onderwerp 'better regulation', aangezien dit van groot belang is voor de zeescheepvaart die gerust als overgereguleerd kan worden bestempeld. De Europese Commissie laat begin 2016 weten dat er

geen belangrijke beleidswijzigingen te verwachten zijn en dat de uitkomsten van de studies benut zullen worden voor het formuleren van beleidsinitiatieven die in 2017 onder het voorzitterschap van Malta behandeld gaan worden.

Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer

De Europese richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer stellen Europese reders in staat om de mondiale concurrentie aan te kunnen gaan. Dit helpt werkgelegenheid en maritieme kennis en kunde in Europa te behouden en levert extra Europese welvaart op. Op onderdelen zijn de richtsnoeren voor reders echter onduidelijk of te weinig eenduidig. Dit geldt onder meer met betrekking tot de vraag of werkschepen nu wel of niet onder de zogenaamde tonnagelasting kunnen worden gebracht. Dezelfde vraag geldt voor bepaalde activiteiten met zeeschepen. Deze en andere kwesties zijn door ECSA met de Europese Commissie nader verkend in 2015. Dit heeft onder andere geleid tot het besluit van de Europese Commissie om bare boat uit onder bepaalde voorwaarden te laten kwalificeren voor de tonnageregeling. Ditzelfde geldt voor bare boat uit in een groep. Dit overleg wordt door de Europese Commissie gebruikt om een goede onderbouwing te krijgen van haar besluiten in lopende zaken over de toepassing van de tonnageregeling in Griekenland en Malta.

Tarieven ILT en Kiwa-register

In 2015 start de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met het proces om te komen tot een nieuw kostprijsmodel voor de tarieven van zowel de documenten die de ILT nog afgeeft als voor de documenten die Kiwa-register in mandaat van de ILT afgeeft aan een aantal transportsectoren. Naast bemanningsdocumenten voor de zeevaart betreft dit onder andere documenten voor het wegvervoer, luchtvaart en rail. Met het uitgangspunt dat tarieven in het nieuwe stelsel kostendekkend moeten zijn, heeft de KVNR totaal geen moeite. Maar de kosten dienen wel gebaseerd te zijn op efficiënte processen. Mede onder forse druk van de KVNR heeft de inspecteur-generaal

van de ILT in de zomer van 2015 besloten dat een onafhankelijk derde partij het nieuwe kostprijsmodel zal toetsen. Aan de wens van de KVNR en andere brancheorganisaties dat ook naar de efficiëntie van de processen zal worden gekeken, is echter niet voldaan. Dit baart grote zorgen, getuige de tarieven van nieuwe certificaten die al gebaseerd zijn op het nieuwe, de brancheorganisaties nog onbekende, kostprijsmodel. Een tarief van € 270,- voor de afgifte van een wrakopruimingscertificaat, waarvoor de ILT niet al te veel werk hoeft te verzetten, is niet uit te leggen. In 2016 zal de KVNR, wederom samen met de andere brancheorganisaties, nauwgezet de verdere ontwikkelingen volgen en daadkrachtig opereren.



Paul Verheul van Van Oord in bestuur KVNR

Paul Verheul, COO van waterbouwer Van Oord, is op 25 november 2015 unaniem door de Algemene Ledenvergadering als bestuurslid van de KVNR gekozen. Van Oord is sinds juli 2015 lid van de KVNR, na enkele jaren een samenwerkingsovereenkomst met de KVNR te hebben gehad. Door de toetreding tot het bestuur draagt Van Oord bij aan de beleidsvorming van de KVNR. Het lidmaatschap past ook bij het streven van de KVNR om haar activiteiten te verbreden tot alle organisaties die zeeschepen exploiteren.

In 2015 wordt de verlenging van de Italiaanse tonnage-regeling goedgekeurd door de Europese Commissie. Opvallend aan dit besluit is dat search and rescue activiteiten kwalificeren op basis van de 'naar analogie' benadering: hoewel bij deze activiteit geen sprake is van zeevervoer draagt deze activiteit voldoende bij aan de doelstellingen van de richtsnoeren. De KVNR is een groot voorstander van deze benadering.

High level meeting short sea shipping

Als voorzitter van de EU organiseert Nederland in februari 2016 een high level meeting over het short sea shipping vervoer. Rode draad van deze bijeenkomst is de vraag hoe short sea shipping gestimuleerd kan worden en het slinkend aandeel in het intra-EU vervoer omgebogen kan worden in een groeiend aandeel. De methode om dit te bereiken is duidelijk: het verminderen van de administratieve lasten voor de sector en het afschaffen van alle douane-formaliteiten voor het vervoer tussen Europese havens. Een succesvol pilotproject als Blue Belt heeft al laten zien dat dit kan. Het omzetten van dit project in aangepaste regelgeving en aangepaste werkwijzen van douane- en andere autoriteiten is echter geheel iets anders. Na twee jaar stagnatie is het nu tijd en zaak om dit proces weer vlot te trekken. Meer vervoer over zee betekent immers een grote bijdrage aan de oplossing van tal van maatschappelijke vraagstukken zoals de CO₂-uitstoot, congestie op de wegen, verkeersongelukken en

verkeerslawaaai. De KVNR zal zich uiteraard maximaal inzetten om dit proces weer op de rails te krijgen en echt vaart te laten maken.

Loodsplicht Nieuwe Stijl

In 2014 heeft de minister aan de Rijkshavenmeesters gevraagd om met regionale plannen voor de Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) te komen en de gebruikers hierover te consulteren. De voorstellen die de Rijkshavenmeesters eind 2014 presenteren, houden een forse verslechtering in ten opzichte van de huidige wet- en regelgeving, vooral voor de kleine zeeschepen. In januari 2015 laat de KVNR kritische reacties uitgaan naar de havenregio's. Ook verzoekt de KVNR het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) om een landelijke kaderstelling.

In maart brengt het ministerie van I&M, als tussenstap in het proces, alsnog een landelijke kadernotitie uit. In de zomer blijkt dat dit niet tot een verbetering van de regionale voorstellen leidt. Zo leggen Amsterdam en Rotterdam de oproep van de minister naast zich neer om te voorzien in een aparte ontheffing van de loodsplicht voor de kleine zeeschepen. Dit vormt voor de KVNR aanleiding om in het najaar een brandbrief tot de minister te richten. De KVNR verlangt de waarborg dat de vrijstelling van de loodsplicht voor kleine zeeschepen structureel behouden blijft.

In december 2015 legt het ministerie een nieuw landelijk voorstel voor aan alle stakeholders. De KVNR concludeert dat alle huidige registerschepen met dit voorstel loodsplichtig worden gemaakt en noemt dat onacceptabel. Dit vormt het startsein voor nieuwe besprekingen en consultatierondes over de LNS in 2016.

Wrakopruimingsverdrag

Op 14 april 2015 is het Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken van kracht geworden. Dit verdrag verbetert de mogelijkheden voor kuststaten om te bewerkstelligen dat wrakken van zeeschepen snel en adequaat worden verwijderd. Ook kunnen

zodat het verdrag naast de exclusieve economische zone ook van toepassing zal worden op de territoriale wateren en de binnenwateren. Door de inwerkingtreding van het verdrag en de toetreding van Nederland dienen alle Nederlands gevlagde schepen groter dan 300 GT te beschikken over een verplichte verzekering ter dekking van de kosten van de wrakopruiming (tot aan de limieten van het Londense Limitatieverdrag) en een certificaat ten bewijze van die verzekering. Voor de datum van inwerkingtreding in Nederland dienden alle schepen (los van de vlag) groter dan 300 GT, die havens of offshore locaties aandeden in verdragslanden, al te beschikken over een dergelijk certificaat.



Herverkiezing Nederland in de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie

Nederland is op 27 november 2015 in Londen herkozen als lid van de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Met deze herverkiezing voor de periode 2016-2017 is Nederland verzekerd van een zetel in het "dagelijks bestuur" van dit agentschap van de Verenigde Naties, dat verantwoordelijk is voor de mondiale veiligheids- en milieuregels voor de zeescheepvaart.

kuststaten beter optreden tegen bijna zinkende of strandende schepen en al dan niet losgeslagen lading die gevaar voor het scheepvaartverkeer, het mariene milieu of andere kuststaatbelangen opleveren. Het verdrag voorziet in een verplichte verzekering (en certificering) en een directe actie jegens de verzekeraar. De limieten van de aansprakelijkheid van de reder worden door het verdrag niet aangepast. Nederland heeft te kennen gegeven het verdrag te willen ratificeren en zal per 19 april 2016 toetreden als partij bij het verdrag.

De KVNR heeft ter voorbereiding op de inwerkingtreding van het verdrag in Nederland intensief overleg gehad over de inhoud van de implementatiewetgeving en de wijze van aanvragen van de benodigde certificaten. Tot aan het moment dat Nederland partij wordt bij het verdrag (19 april 2016) kunnen certificaten alleen worden aangevraagd bij instanties in landen die al partij zijn bij het verdrag. Na de genoemde datum kunnen certificaten voor Nederlands gevlagde schepen alleen nog worden aangevraagd bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

In de Nederlandse implementatiewetgeving is gebruik gemaakt van een zogenaamde opt-in mogelijkheid,



2 | Duurzaamheid



2.1 Emissiereducties en innovatie

Koolstofdioxide (CO₂) Scheepvaart maakt geen deel uit van het klimaatakkoord Parijs

Op 12 december 2015 hebben de VN-landen tijdens de klimaatconferentie (COP 21) in Parijs een akkoord bereikt om de CO₂-emissies verder te reduceren. Dit om de klimaatverandering als gevolg van broeikasgasen tegen te gaan. Opvallend genoeg zijn de zeescheepvaart (en luchtvaart) niet opgenomen in het klimaatakkoord. De KVNR en de internationale koepelorganisaties ECSA en ICS betreuren dat. Het doet geen recht aan de verantwoordelijkheid die ook de mondiale scheepvaart wil nemen om de CO₂-emissie te verlagen. In de tekst had in de visie van de KVNR een krachtige oproep aan de IMO kunnen staan om met ambitieuze en realistische doelstellingen te komen voor de zeescheepvaart. Nu scheepvaart niet is opgenomen, blijft de verkeerde perceptie in stand dat de zeescheepvaart niet aan CO₂-reductie zou willen doen. De KVNR is van mening dat een pro-actieve houding van de scheepvaartsector zeer gewenst is om bij te dragen aan het oplossen van het klimaatprobleem.

Monitoren, rapporteren en verifiëren (MRV) van CO₂-emissies

Per 1 juli 2015 is de Europese Verordening om de CO₂-emissies van de zeescheepvaart inzichtelijk te maken in werking getreden. In 2014 hadden de Europese Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement al een akkoord bereikt om te komen tot een Europees MRV-systeem (Monitoring, Reporting en Verification) voor CO₂-emissies. Vanaf 1 januari 2018 zullen schepen boven 5.000 GT de CO₂-emissies moeten gaan monitoren en uiteindelijk jaarlijks gaan rapporteren aan de Europese Commissie. Deze verordening geldt voor alle schepen - onafhankelijk van de vlag - die van en/of naar een EU-haven varen.

De KVNR betreurt nog altijd deze Europese 'Alleingang' en had liever gezien dat Europa had gewacht op mondiale besluitvorming over een dergelijk systeem. De IMO zal vermoedelijk in 2016 een definitief besluit nemen over een verplicht mondiaal MRV-systeem voor CO₂-emissies. De Europese Commissie zal zich hierna beraden om het Europese MRV-systeem te

Kotug wint KVNR Shipping Award 2015

Kotug wint de KVNR Shipping Award 2015 voor de nieuwe hybride Rotortug-sleepboten. Het Rotterdamse sleepvaartbedrijf neemt tijdens de tiende editie van het Maritime Awards Gala op 2 november in de RDM-onderzeebootloods te Rotterdam de jaarlijkse innovatieprijs van de Nederlandse reders in ontvangst.



gaan herzien en mogelijk aan te passen aan het overeengekomen mondiale IMO-systeem. In de Europese verordening is daartoe ook een clause opgenomen.

Vervolgonderzoek naar een robuuste definitie van vervoerde lading voor EU-MRV

In 2015 heeft onderzoeksinstituut MARIN in opdracht van de KVNR een vervolgstudie gedaan naar een robuuste methode om de vervoerde lading te definiëren. Vervoerde lading dient namelijk bijgehouden te worden in het Europese MRV-systeem dat in 2018 van start gaat. Het hanteren van vervoerde lading als criterium voor het bepalen van de energie-efficiëntie van een schip is namelijk problematisch voor schepen die regelmatig te maken hebben met een andere verhouding tussen de massa en het volume van de lading. General cargo schepen bijvoorbeeld kunnen zeer verschillende ladingen vervoeren. Dit kan variëren van zeer volumineuze ladingen met een relatief laag gewicht (wieken van windmolens op zee) tot zeer compacte ladingen met een relatief hoog gewicht (rollen staal). Zonder goede definitie van vervoerde lading zou dit resulteren in heel sterk wisselende energie-efficiënties van één en hetzelfde schip.

MARIN heeft gebruik gemaakt van data van ruim 200 schepen onder Nederlandse vlag.

Op basis van de aangeleverde data is duidelijk geworden dat voor de definitie van vervoerde lading



Kroonborg wint prijs 'Schip van het jaar'

KNVTS Schip van het Jaar is het door Royal Niestern Sander gebouwde Maintenance Support Walk-to-Work Vessel 'Kroonborg'. Deze prijs van de vereniging voor scheepvaarttechnici KNVTS gaat tijdens het Maritime Awards Gala op 2 november naar rederij Wagenborg. De Kroonborg brengt op een veilige, milieuvriendelijkere en economisch aantrekkelijke wijze personeel en materiaal naar en van olie- en gasplatforms om daar onderhoud uit te voeren.



voor schepstypen die grote variaties kennen in de ratio massa/volume 'deadweight carried' een goede oplossing zou zijn. 'Deadweight carried' is daarbij het totaal aan gewicht van de lading, ballastwater, brandstoffen en verbruiksgoederen. Dit is vrij eenvoudig te bepalen door te kijken naar de diepgang van het schip.

De uitkomsten van de studie worden gebruikt in gesprek met de Europese Commissie en de Europese lidstaten in de MRV-werkgroep die onder auspiciën staat van het European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

Zwavel (SO₂) Implementatie en handhaving van de strengere zwavelregelgeving

De zwavelnorm van 0,1% in de Sulphur Emission Control Areas (SECA's) is sinds 1 januari 2015 in werking getreden. De KVNR heeft de afgelopen jaren gepleit voor een effectieve handhaving van de strengere zwavelregelgeving. Dit is nodig om een level playing field te kunnen waarborgen. Overtreders die opzettelijk gebruik maken van hoogzwavelige brandstof in de SECA's - zonder in dat geval gebruik te maken van een ontzwavelingsinstallatie (scrubber) - moeten geen economisch voordeel kunnen behalen.

Er is nog altijd weinig duidelijkheid over de sancties in de verschillende Europese landen rondom de SECA's. De KVNR is samen met ECSA actief in gesprek met de Europese Commissie om hier zo snel mogelijk duidelijkheid over te krijgen.

De European Maritime Safety Agency (EMSA) meldt in 2015 dat er in de EU ruim 6.800 inspecties uitgevoerd zijn. Uit de EMSA-rapportage blijkt dat 94% van de geïnspecteerde schepen in de SECA-gebieden voldaan hebben aan de 0,1% zwavelnorm. In de overige gevallen gaat het voornamelijk om een te hoog zwavelpercentage door een (te) late omschakeling van hoogzwavelige naar laagzwavelige brandstof.

Zweden: inspectiekosten doorberekend aan reders

De KVNR ontvangt in de zomer van 2015 regelmatig klachten van Nederlandse reders over de Zweedse autoriteiten die inspectiekosten doorberekenen aan reders. Het betreft hierbij inspecties op de naleving van de strengere zwavelnorm onder de Europese zwavelrichtlijn. In het najaar van 2015 heeft de KVNR een brief aan de Zweedse minister van transport gestuurd om opheldering te vragen over het laten betalen door de reders van de inspectiekosten van ongeveer 300 euro. Hier is nog geen reactie op ontvangen.

Stikstofoxide (NOx)

Aanwijzing van stikstofarme vaargebieden (NECA's)

De Marine Environment Protection Committee

(MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) besloot in 2014 dat voor de twee reeds aangevoerde NECA's de strengere NOx Tier III-norm zal gaan gelden voor schepen 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 nieuwe NECA's moeten de landen, die een voorstel tot het instellen van een NECA indienen, zelf met een datum te komen voor het moment van inwerkingtreding. Het is van belang dat er voldoende tijd zit tussen het moment van indienen van het voorstel en het van kracht worden, om reders en werven voldoende tijd te geven hierop in te spelen. Als de tijd te kort is dan ontstaan er technische problemen en hoge kosten.

Gelijktijdig aanwijzen van NECA Noordzee en Oostzee

Om de Noordzee aan te wijzen als NECA, moeten landen rondom de Noordzee het unaniem eens worden over deze aanwijzing. De KVNR heeft in de afgelopen jaren ingezet op een gelijktijdige aanwijzing van de Noord- en Oostzee als NECA-gebied. Op deze wijze worden de benodigde extra investeringen door reders - in termen van milieuwinst - zo effectief mogelijk. 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 dit standpunt van de Nederlandse overheid.

Begin maart 2016 besluiten alle landen rondom de Oostzee om met de Noordzeelanden een voorstel voor het instellen van een NOx Emission Control Area (NECA) in de Noordzee en Oostzee in te dienen bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Als ingangsdatum wordt 1 januari 2021 genoemd. In een NECA gelden dan de strengste stikstofnormen zoals eerder overeengekomen in de IMO, de zogeheten Tier III-normen. Ook Rusland heeft hiermee ingestemd,

nadat zij zich de afgelopen jaren had verzet tegen de inwerkingtreding van een NECA Oostzee vóór 1 januari 2021.

Platform Schone Scheepvaart: kennis delen op het gebied van duurzaamheid

De KVNR is een vooraanstaand partner van het Platform Schone Scheepvaart. Naast de KVNR zijn Netherlands Maritime Technology, TNO, MARIN, Stichting de Noordzee, Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam aangesloten bij het platform. Het doel van het platform is het uitwisselen en breed verspreiden van kennis en ervaringen die kunnen helpen om de emissies te verlagen. Dat gebeurt door het bevorderen van samenwerking en kennisdeling ten behoeve van de toepassing van emissiereducerende technieken. Het platform organiseert in 2015 vier seminars over de volgende thema's: walstroom, CO₂-emissies, alternatieve brandstoffen en de financiering van groene investeringen.

2.2 Kwaliteit en veiligheid

Port State Control: nog minder aanhoudingen

In de Paris MoU-regio (een gebied van samenwerkende havenstaten waaronder Europa, Rusland en Canada) zijn in 2015 tien Nederlandse schepen aangehouden. Dit is het laagste aantal aanhoudingen sinds de start van de Paris MoU in 1982. Het positieve resultaat is toe te schrijven aan de maatregelen die de rederijen vanaf 2013 nemen om het aantal aanhoudingen te verminderen.

In 2014 bedraagt het aantal aanhoudingen 14, in 2013 zijn dat er nog 30 en in 2012 zelfs 35. Met deze verdere verbetering is Nederland weer op de weg

terug naar een plaats in de top tien van de witte lijst van Paris MoU. Ook in de andere inspectieregio's zijn er met 7 aanhoudingen in totaal heel weinig aanhoudingen in 2015.

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 havenstaat-autoriteiten 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 gepubli-

ceerd 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 KVR 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	Positie op Witte Lijst
2010	15	5
2011	18	4
2012	35	15
2013	30	19
2014	14	19
2015	10	Nog niet bekend

Bron: Port State Control on Paris MoU

Piraterij

Het jaar 2015 kent gelukkig geen geslaagde kapingen van koopvaardij schepen door piraten voor de kust van Somalië en op de Indische Oceaan. De eigen beschermingsmaatregelen door reders op basis van de industrierichtlijnen Best Management Practices 4 (BMP4), de inzet van private gewapende beveiligers en de inzet van marineschepen door tal van landen maken de kans op een geslaagde aanval erg klein. Verontrustend is dat tal van landen, waaronder ook Nederland, aankondigen de inzet van marineschepen te verminderen. De reden is de onrust op andere plaatsen in de wereld die de inzet van de hoogwaardige marineschepen noodzakelijk maakt. Dit betekent dat de NATO operatie Ocean Shield in de Indische Oceaan de facto niet meer effectief is en dat de EU Atalanta-operatie ook sterk aan effectiviteit inboet.

Voor schepen onder de Nederlandse vlag is dit een zeer zorgwekkende ontwikkeling, aangezien er nog



steeds geen toestemming is om op deze schepen private gewapende beveiligers in te zetten. De noodzaak daartoe wordt door de verminderde marine-inzet alleen nog maar groter.

In december 2015 stuurt het kabinet aan de Tweede Kamer een brief waarin een uitgebreide toelichting

wordt gegeven op het kabinetsstandpunt om de inzet van private gewapende beveiligers formeel te gaan toestaan. De brief bevat de hoofdlijnen van de voorwaarden waaronder dat mag. De KVNR is verheugd met deze brief en kan zich goed vinden in de inhoud. Het altijd door de KVNR bepleite uitgangspunt 'VPD, tenzij' is door het kabinet overgenomen. De reder dient eerst een aanvraag voor een militair beveiligingsteam in te dienen. Als dit geen optie is, mag de reder een privaat team inschakelen. De KVNR is zeer teleurgesteld over de uitgebreide behandeling die de Tweede Kamer voorstaat van de kabinetsbrief. Na een Rondetafelgesprek, een schriftelijke vragenronde volgt er pas begin juni 2016 een

Bijzonder punt van aandacht betreft de positie van de kapitein bij de inzet van een privaat beveiligingsteam. De KVNR, Nautilus International en de NVKK voeren een aantal malen constructief overleg hoe de juridische positie van de kapitein geregeld dient te worden. Conclusie van deze overleggen is dat de partijen dezelfde insteek hebben en mogelijkheden zien om tot een voor alle partijen aanvaardbare regeling voor de kapitein te komen.

Security

Door de grote onrust en oorlog in delen van de wereld, zoals Libië en Syrië, groeit de vrees dat ook de scheepvaart doelwit kan worden van terroristische aanslagen. In dit licht wordt in Nederland een nieuwe invulling gegeven aan de expertgroep security, waarin tal van overheidsdiensten samen met de sector overleg voeren over onder andere het adequaat informeren van de schepen onder Nederlandse vlag bij acute dreigingen voor de scheepvaart in een bepaalde regio. De expertgroep komt in december 2015 voor de eerste maal in de nieuwe opzet bijeen en bespreekt mogelijkheden en wensen tot verdere onderlinge afstemming en informatievoorziening. Besloten wordt om het onderwerp piraterij niet onder deze werkgroep te brengen, gezien het andere karakter van de bedreiging.

Cyber security steeds hoger op de agenda

In 2015 komt cyber security steeds hoger op de agenda van de rederswereld te staan, nationaal en internationaal. Het besef dringt door dat de zeescheepvaart een aantrekkelijk doelwit kan zijn van cyberaanvallen. Het kan hier gaan om bedrijfspionage, maar ook om acties die de veiligheid op zee en in havens voor bemanning, schip en omgeving ernstig bedreigen. Zowel de KVNR, de Europese redersvereniging (European Community Shipowners Associations - ECSA) als de mondiale redersvereniging International Chamber of Shipping - ICS) maken cyber security een vast agendapunt op hun vergaderingen die over veiligheid gaan.

In Nederland voert de KVNR gesprekken met het Nationaal Cyber Security Centrum om te bezien op

Algemeen Overleg. Dan pas wordt duidelijk of er een Kamermeerderheid is voor het inzetten van private beveiligingsteams. Via een paginagrote open brief in het Financieel Dagblad van 4 februari 2016, ondertekend door zestien partijen waaronder de vakbond voor zeevarenden Nautilus International, de Kapiteinsvereniging NVKK en VNO NCW, wordt de Tweede Kamer opgeroepen de behandeling te versnellen, helaas zonder resultaat.



welke wijze de Nederlandse zeescheepvaart goed verankerd kan worden in de nationale inspanningen om de bedreigingen door cyber security het hoofd te bieden. In de loop van 2015 komt er groen licht van de zogenoemde werkgroep Information Sharing and Analysis Centres (ISAC)-havens voor het toetreden van enkele reders tot deze werkgroep. In deze werkgroep wisselen de nationale veiligheidsdiensten en het havenbedrijfsleven ervaringen uit met cyber security en worden acute dreigingen gedeeld.

Scheepsrecycling

De KVNR blijft een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van het mondiale verdrag van Hongkong bepleiten om de scheepsrecycling wereldwijd te reguleren. Ondertussen nemen de leden van de KVNR hun eigen verantwoordelijkheid. In 2015 is er een bestending van de positieve trend te zien van het aantal schepen van leden van de KVNR dat op een verantwoorde manier is ontmanteld. In de jaarlijkse door het Shipbreaking Platform opgestelde lijst van schepen die op de stranden van Zuidoost-Azië ontmanteld worden, komen in 2015 geen schepen van leden van de KVNR meer voor.

Tuchtrechtspraak inzake scheepsrecycling

In 2015 doet het Tuchtcollege voor de Scheepvaart een uitspraak in de HMS Laurence zaak. Dit betreft een schip dat op de stranden van Alang, India was gevaren om aldaar te worden ontmanteld. Dit wordt wel 'beachen' genoemd. Het wordt de kapitein verweten dat hij in strijd met de norm van goed zeemanschap heeft gehandeld door zich 'te laten lenen voor het bewust laten stranden van het schip in India. Op grond van Europese milieuwetgeving is het verboden om schepen voor de sloop naar India over te brengen', aldus het Tuchtcollege. En verder: 'Ook in mei 2013 waren de gevolgen van het laten slopen van schepen op de stranden van onder andere India binnen de beroepsgroep al algemeen bekend'.

Het Tuchtcollege heeft de vaarbevoegdheid van de Oekraïense kapitein voor een periode van zes maanden voorwaardelijk geschorst. Het KVNR-bureau neemt met verbazing kennis van de uitspraak. De

KVNR is van mening dat deze klacht en uitspraak ongewenst zijn. Wat valt onder het begrip 'goed zeemanschap' wordt namelijk zeer fors opgerekt en wordt beoordeeld met opvattingen over wat maatschappelijk niet als acceptabel wordt geacht. Nog



afgezien van de wenselijkheid hiervan vereist dat ook een heel andere expertise van de leden van de Tuchtraad. Ook het feit dat de kapitein en niet de reder wordt aangesproken, acht de KVNR ongewenst. Tot slot wordt strijdigheid met de Europese milieuwetgeving niet aangetoond.

Contactgroep Offshore Werkschepen

In toenemende mate exploiteren ook KVNR-leden offshore werkschepen. De internationale regelgeving voor deze schepen biedt in meerdere gevallen ruimte voor verschillende interpretaties door verschillende vlaggenstaten, met uiteenlopende nationale regelgeving tot gevolg. Het gelijke speelveld kan daar mogelijk door verstoord worden. Er komt ook in toenemende mate specifieke internationale, Europese en ook nationale regelgeving voor offshore werksche-

pen. Om in te spelen op deze ontwikkelingen stelt de KVNR in 2015 een nieuwe contactgroep voor offshore werkschepen in. De contactgroep heeft als doel een bijdrage te leveren aan het succes van KVNR-leden die actief zijn in de offshore sector door het signaleren van relevante beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, milieu, arbeid en economie. Ook biedt de contactgroep een platform voor kennis- en informatiedeling.

Bootvluchtelingen

Ook in 2015 proberen vele vluchtelingen de oversteek te maken naar Europa. De vluchtelingenstroom blijft toenemen en de verwachting is dat dit de komende jaren niet zal veranderen. Volgens cijfers van vluchtelingenorgaan UNHCR van de Verenigde Naties hebben in 2015 meer dan één miljoen vluchtelingen de oversteek via de Middellandse Zee gemaakt. Daarbij zijn, volgens de officiële cijfers, ruim 3.771 mensen omgekomen.

Voor reders gelden er wettelijke verplichtingen om mensen in nood op zee te helpen. Daarnaast ervaren zeevarenden dit uiteraard ook als hun morele plicht. De International Chamber of Shipping (ICS) heeft in 2015 in dat kader een tweede versie gepubliceerd van

haar richtlijnen hoe om te gaan met grote aantallen bootvluchtelingen tijdens reddingsoperaties op zee. In deze tweede versie van de zogenoemde Guidance on Large Scale Rescue Operations at Sea, waarin specifieke informatie voor kapitein en bemanning staat welke beheersmaatregelen zij kunnen nemen voor de toenemende risico's voor de veiligheid en de gezondheid, is meer rekening gehouden met de concrete situatie aan boord van de schepen, waardoor de richtlijnen beter te hanteren zijn door reders.

Ondanks het feit dat de vluchtelingenstroom in 2015 sterk is toegenomen, is het aantal schepen dat betrokken is geweest en het aantal door de sector opgepikte bootvluchtelingen in 2015 gehalveerd ten opzichte van 2014. De scheepvaartsector heeft in 2014 en 2015 bij de betrokken instanties de noodklok geluid over hun betrokkenheid bij reddingsoperaties, omdat de grote aantallen vluchtelingen, soms honderden per reddingsoperatie, voor grote gezondheids- en veiligheidsproblemen kunnen zorgen aan boord van de schepen. Daarop zijn de activiteiten in het kader van de EU Frontex en Triton operaties geïntensiveerd. Een andere oorzaak van de dalende betrokkenheid van de scheepvaartsector is de gewijzigde vluchtelingenstroom.



Wegen van containers

Het wegen van containers zal vanaf 1 juli 2016 internationaal verplicht worden gesteld. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft hiertoe op 21 november 2014 besloten. Vanaf die datum dienen de brutogewichten bepaald te worden van alle beladen containers voordat ze in een zeegeand schip geplaatst worden. Dit kan door de beladen container daadwerkelijk te wegen of door het totale gewicht van de lege container en van alle lading in de container te berekenen volgens een gecertificeerde methode. Dit alles om te voorkomen dat de stabiliteit van zeeschepen in gevaar komt doordat de werkelijke gewichten van containers die aan boord geplaatst zijn niet overeenkomen met de brutogewichten die door de verlader in de scheepsdocumenten worden opgegeven.

3 | Maritieme Arbeidsmarkt

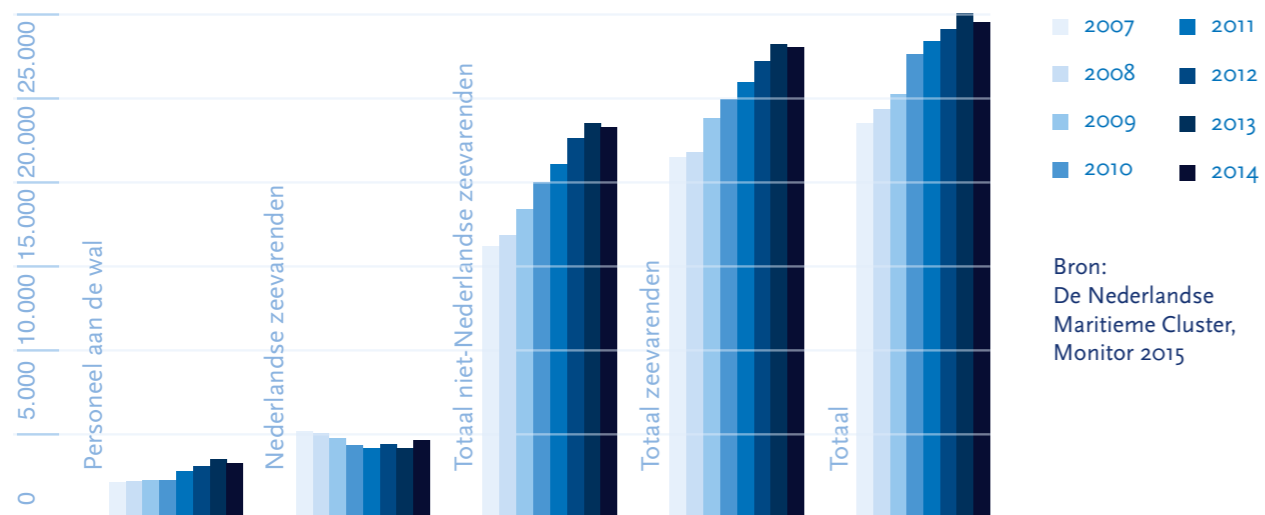


Werkgelegenheid

Het aantal schepen onder Nederlandse vlag is in 2014 iets afgenomen (-16). Desondanks is de werkgelegenheid voor de Nederlandse zeevarenden gegroeid. Met name naar technisch personeel aan boord van de schepen, werktuigkundigen in alle rangen, is veel vraag. De totale werkgelegenheid van zeevarenden op de Nederlandse vloot is het afgelopen jaar gelijk gebleven, rond de 27.000 personen. Door de daling van de olieprijs loopt het werk in de olie- en gasindustrie terug, waardoor ook schepen die voor deze markt worden ingezet minder werk hebben. Het effect op de werkgelegenheid zal de komende jaren blijken.



Werkgelegenheid in de zeescheepvaart 2007 – 2014



Maritieme uitblinker Lindsay Groot

Student Maritiem Officier Lindsay Groot is MBO-uitblinker 2015 van Nautisch College Den Helder (ROC Kop van Noord-Holland). Met deze uitverkiezing gaat Lindsay meedoen aan de competitie om tot landelijke uitblinker verkozen te worden.

3.1 Nautisch onderwijs

Instream onderwijs

Het zeevaartonderwijs in Nederland blijft voor de Nederlandse koopvaardijvloot een belangrijke toeleverancier van nieuwe medewerkers. Door de grote toestroom van studenten is een tekort ontstaan aan stageplaatsen en is de promotie om jongeren te interesseren voor een zeevend beroep noodgedwongen verminderd. Het aanbieden van 'snuffelstages' aan jongeren, die interesse hebben in de zeevaart gaat nog wel door. De belangstelling hiervoor is nog steeds groot: ook zonder promotie weten jongeren deze mogelijkheid te vinden.

De jaarlijkse enquête onder zeevaartscholen (peildatum 1 oktober 2015) geeft aan dat de instroom in het zeevaartonderwijs is gedaald, na een jarenlange toename. In zowel het HBO- (-25) als het MBO-onderwijs (-51) is het aantal eerstejaarsstudenten afgenomen. Het aantal afgegeven diploma's op het HBO is licht gestegen (+29), waar het aantal afgegeven diploma's op het MBO licht is gedaald (-15).



Nieuw maritiem trainingscentrum van de Maritieme Academie Holland

Op woensdag 4 november neemt Sander de Rouwe, gedeputeerde van de provincie Friesland, het nieuwste maritieme trainingscentrum van de Maritieme Academie Holland in gebruik. De realisatie van het trainingscentrum in Harlingen is het resultaat van de coöperatieve samenwerking van zes onderwijsinstellingen uit Noord- en West-Nederland. De opleidingsfaciliteit voor 'proficiency in survival craft' biedt maritieme studenten uit Delfzijl, Terschelling, Urk, IJmuiden en Harlingen een moderne training ter voorbereiding op hun maritieme carrière.



Kwaliteit onderwijs

In 2015 zijn de kwalificatiedossiers van het MBO-onderwijs opnieuw herzien. Daarnaast heeft het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW) aangegeven, dat er aan het MBO-lesprogramma keuzedelen toegevoegd moeten worden. De ontwikkeling van deze keuzedelen is in 2015 begonnen, zodat studenten in het schooljaar 2016-2017 hiermee van start kunnen.

De nieuwe Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Manilla Amendments, samen met de verplichtingen die het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen oplegt, zorgen voor een heel vol en zwaar programma voor alle MBO-

studenten in vergelijking met andere opleidingen. Het toevoegen van keuzedelen in het theoretisch programma is hierdoor niet mogelijk. De KVNR heeft hiervoor samen met de zeevaartscholen, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen een oplossing gevonden. De keuzedelen worden opgenomen in de stageperiode van de student. Het verslag dat de student maakt voor het betreffende keuzedeel zorgt voor een verdieping van kennis.

Het HBO-onderwijs heeft naar aanleiding van inbreng uit de sector het opleidingscurriculum aangepast. Op aangeven van de sector blijft de basis van de opleiding dual. Na de eerste stage maakt de student de



3.2 Bemanning

Bemanningswetgeving

In de periode na de invoering in mei 2014 van de gewijzigde bemanningswetgeving zijn er bij de uitvoering knelpunten naar boven gekomen die dringend om een oplossing vragen. Enkele daarvan zijn met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in de uitvoerings sfeer opgelost, terwijl andere punten om een aanpassing van de wetgeving vragen. In samenwerking met de Vereniging van Waterbouwers en Nautilus International heeft de KVNR een lijst van knelpunten opgesteld die in november 2015 bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu is aangeleverd. De KVNR spreekt de verwachting uit dat de betreffende punten door het ministerie kunnen worden meegenomen bij de aanpassing van de bemanningswetgeving in 2016 als gevolg van de implementatie van de nieuwe STCW-voorschriften V/3 (training IGF-code) en V/4 (training Polar Code).

Pauzebepaling Arbeidstijdenbesluit vervoer

Uitstijgend boven de internationale regelgeving (MLC- en STCW-voorschriften) bevat de Nederlandse wetgeving met artikel 6.5:4 van het Arbeidstijdenbe-

sluit vervoer de bepaling dat na maximaal 6 uur werk een pauze van tenminste 15 minuten dient te volgen. Deze zogenaamde pauzebepaling vormt een belemmering voor de toepassing van alternatieve wacht-schema's, terwijl alternatieve schema's juist een positieve invloed zouden kunnen hebben op de kwaliteit van de rust van de wachtlopende zeevarenden. Om die reden hebben de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Sociale Zaken en Werkgelegenheid, met betrokkenheid van Nautilus en de KVNR, door de STC B.V. in 2015 een onderzoek laten uitvoeren naar het effect van het toepassen van alternatieve wachtschema's aan boord van schepen. Ook is gekeken naar het effect van het verschuiven van het aanvangstijdstip van wachten. Het onderzoek werd eind 2015 afgerond. Met het opgeleverde rapport wordt aan de overheid aanbevolen de pauzebepaling te verruimen en aan de sector om verschoven aanvangstijdstippen van de wachten in overweging te nemen. In januari 2016 hebben Nautilus Int. en KVNR in een brief aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu verzocht de pauzebepaling te verruimen naar 7 uur.

keuze voor het behalen van een vaarbevoegdheid op de brug of in de machinekamer. Dit betekent dat een HBO-student niet langer een dubbele vaarbevoegdheid krijgt. Het concept van de Maritiem Officier (MAROF) met de dubbele bevoegdheid is daarmee voor de HBO-studenten afgeschaft. Voor de MBO-studenten blijft dit wel bestaan.

Stageproblematiek

De toename van het aantal studenten op de nautische opleidingen is gunstig voor de instroom op de vloot. Door de groei van het aantal studenten is ook de vraag naar stageplaatsen sterk gegroeid. Op 1 augustus 2015 melden 548 studenten zich voor hun stage, zowel nautisch als technisch. In de zomer van 2015 zijn 517 studenten aan een stageplaats geholpen. Ongeveer 30 studenten zullen hierdoor een vertraging in de studie oplopen.

Het aantal geplaatste stagiairs bedroeg in 2009 nog 324. De groei van het aantal geplaatste stagiairs is dan ook spectaculair (60%), maar helaas dus niet voldoende om iedereen te plaatsen. De KVNR werkt met rederijen (leden en niet-leden), de zeevaartscholen, andere belanghebbende brancheorganisaties en het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan oplossingen om het aantal stageplaatsen te vergroten. Voor de langere termijn wordt bekeken of het verkorten van de stagetijd mogelijk is, door bijvoorbeeld de inzet van meer simulatortraining in het onderwijsprogramma.

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2015

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
HBO	1.153	134
MBO-4	1.352	201
MBO-3	406	62
Totaal	2.911	397

Bron: KVNR, cijfers aangeleverd door de nautische opleidingen, peildatum 1 oktober 2015



Zeevarenden tevreden over beroep

Zeevarenden zijn over het algemeen genomen tevreden over hun beroep. Dit wijst een rapport (Manpower Report 2015) uit van de internationale redersorganisatie International Chamber of Shipping (ICS) en de internationale maritieme organisatie BIMCO. Er zijn genoeg carrièrekansen en het vak wordt uitdagend genoemd in vergelijking met banen op de wal.



Maritiem Arbeidsverdrag (MLC)

Op 20 augustus 2013 is het Maritiem Arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention - MLC) in werking getreden. Het verdrag borgt een minimumniveau voor de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden. Doordat het verdrag ook van toepassing is op schepen van niet-verdragspartijen die havens aandoen van verdragspartijen, biedt het in principe ook een 'level playing field' voor rederijen.

Door de International Labour Organisation (ILO) zijn in 2014 amendementen aangenomen op het bestaande Maritiem Arbeidsverdrag (MLC). Hoewel het theoretisch mogelijk is dat (sommige) lidstaten de amendementen niet accepteren, lijkt dit onwaarschijnlijk en zullen de amendementen op 18 januari 2017 in werking treden. De inwerkingtreding van de amendementen zal tot gevolg hebben dat twee nieuwe MLC-inspectiepunten aan de reeds bestaande veertien punten worden toegevoegd. Deze hebben betrekking op de verplichting voor rederijen om financiële zekerheid te geven rondom:

1. Repatriëring

Dit amendement heeft betrekking op een financieel zekerheidssysteem voor zeevarenden in geval van repatriëring. Aan boord van ieder schip moeten certificaten of andere bewijsdocumenten aanwezig zijn, die zijn afgegeven door de verstrekker(s) van de financiële zekerheid. De financiële zekerheid mag niet

tussentijds worden beëindigd, tenzij de verstrekker hiervan minstens 30 dagen vooraf de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat in kennis heeft gesteld.

2. Contractuele claims

Dit amendement bepaalt dat scheepsbeheerders financiële zekerheid moeten stellen voor contractuele claims - zoals deze zijn opgenomen in nationale wetgeving en/of (collectieve) arbeidsovereenkomsten - in geval van langdurige invaliditeit c.q. arbeidsongeschiktheid en overlijden. Medische kosten en loon doorbetaling bij ziekte vallen buiten de scope van de financiële zekerheid.

Het amendement bepaalt ook dat er doeltreffende maatregelen moeten worden getroffen om contractuele claims snel, eerlijk en onpartijdig af te wikkelen. Aan boord van ieder schip moeten certificaten of andere bewijsdocumenten aanwezig zijn, die zijn afgegeven door verstrekker(s) van deze financiële zekerheid.

De KVNR heeft in 2015 overleg gevoerd met het ministerie van Sociale Zaken over de implementatie van de amendementen in de Nederlandse wet. De verwachting is dat de P&I clubs (en wellicht andere verzekeraars) de financiële garanties die de amendementen vereisen, zullen gaan afgeven. Aandachtspunten zijn onder meer het molestvraagstuk en de dekking die vereist is voor vier maanden achterstallig loon in het kader van repatriëring.

Voorlichtingsbijeenkomst sociale zekerheid

Elk jaar in december worden werkgevers in de maritieme sector via voorlichtingsbijeenkomsten in Groningen en Rotterdam geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen op het gebied van de sociale zekerheid. Wim Waanders, voorzitter van de Stichting Scheepvaart en stafmedewerker Arbeidszaken van de KVNR, is dagvoorzitter van deze druk bezochte bijeenkomst.





Webdossiers

Dossiers behorend bij het jaarverslag 2015 zijn te vinden op www.kvnr.nl/publicaties

Onderwerpen

Afdrachtvermindering
Asbest
Ballastwater
Brandstofkwaliteit
BTW
Koudemiddelen
LNG
Maritime Single Window
Minimum power requirements
PIT/NSTC
Pensioenen
Polar Code
Rotterdam Rules
Sociale verzekeringen
Tonnageregeling
TTIP

Colofon

Uitgave

Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders – mei 2016

Redactie

Bureau KVNR

Ontwerp

Coop

Druk

Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording

Leden van de KVNR

De tekst van dit jaarverslag is afgesloten op 14 maart 2016

Actuele informatie over het bestuur, het bureau en de ledenlijst van de KVNR vindt u op www.kvnr.nl. Hier treft u ook de Engelstalige versie van het jaarverslag 2015 aan.

For the English version of this annual report over 2015 please visit www.kvnr.nl





KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

Boompjes 40
3011 XB ROTTERDAM
Tel.: 010 - 414 60 01
kvr@kvr.nl
www.kvr.nl

