



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

JAARVERSLAG

2016

De Nederlandse
Zeescheepvaart

Complexe
Uitdagingen



Inhoud

Voorwoord	4
1. Ondernemingsklimaat	7
1.1 Vloot- en marktontwikkeling	8
1.2 Scheepvaartpolitiek	14
2. Duurzaamheid	19
2.1 Emissiereducties en innovatie	21
2.2 Kwaliteit en veiligheid	26
3. Maritieme Arbeidsmarkt	31
3.1 Nautisch onderwijs	32
3.2 Bemanning	36
Van de bestuurstafel	41

Voorwoord

2016 was het achtste jaar op rij waarin onze sector in zwaar weer verkeerde. Wij zijn gewend aan conjuncturele schommelingen, maar een zo langdurige crisis is zeer uitzonderlijk. De oorzaken zijn bekend: de afnemende groei van de wereldhandel; lage olie- en gasprijzen en overcapaciteit.



Als gevolg hiervan hebben we dit jaar afscheid moeten nemen van de rederijen Flinter en Abis en er is sprake van consolidatiebewegingen.

De huidige ontwikkelingen van de wereldhandel stemmen niet optimistisch. Weliswaar groeit de mondiale economie, maar de wereldhandel blijft achter. Er is weinig zicht op herstel, ook de olie- en gasprijzen stijgen nauwelijks. Alleen de cruise-industrie en de reders die betrokken zijn bij de aanleg van windmolenparken op zee beleven goede tijden.

De geopolitieke ontwikkelingen baren ook zorgen. De Brexit, met het risico van een ongelijk maritiem speelveld dicht bij huis; de verkiezing van Trump tot president van de VS en de isolationistische politiek die hiervan het gevolg is en ontwikkelingen in China en Rusland die toegang tot de vrije zeeën, Mare Liberum, bedreigen. Velen van ons worstelen om het hoofd boven water te houden. Tegelijkertijd staan we voor een immense duurzaamheidsopgave.

SOx, NOx, ballastwater, CO₂-reductie en fijnstofreductie staan op de politieke agenda.

De redersgemeenschap is er van overtuigd dat schepen een bijdrage moeten en kunnen leveren aan een beter milieu. Maar het moet natuurlijk allemaal

wel gefinancierd kunnen worden. Niemand zit te wachten op een modal shift van het water naar de weg.

De KVNRR pleit daarom voor de introductie van een duurzaamheidsfonds waaruit om te beginnen ballastwaterbehandelingssystemen gefinancierd kunnen worden.

De campagnes die we in de afgelopen jaren hebben gevoerd om jongeren te interesseren voor een zeevarend beroep zijn zeer succesvol. Zo succesvol dat er onvoldoende stageplaatsen zijn voor alle studenten. De economisch slechte situatie creëert problemen, omdat in vergelijking tot landstages, de duur van de stage twee keer zo lang en vijf keer zo kostbaar is. Ook hier vragen we om steun in de vorm van een stagevergoeding.

Het moderniseren van de stageperiode door het vervangen van een groter deel van de stage aan boord door simulatietraining is goed voor de student en maakt het stagevraagstuk overzichtelijker. We hebben er bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu sterk op aangedrongen om alles in het werk te stellen om dit mogelijk te maken.

Door de noodzaak de kosten tot het uiterste te verlagen, staat nu ook de werkgelegenheid van Nederlandse zeevarenden op het spel. Vanuit het belang voor de werknemers zelf, de scheepvaartsector én de Nederlandse maritieme cluster vragen we om een tijdelijke arbeidskostenverlagende regeling, in aanvulling op de regeling die er al is. Willen we de Nederlandse vloot blijven bemensen met Nederlanders dan is een tijdelijke steun in de rug van groot belang.

In 2017 wordt een knoop doorgehakt over het aantrekkelijker maken van het Nederlandse register. De KVNRR pleit voor een Maritieme Autoriteit, naar Deens model. Denemarken is een lichtend voorbeeld van een overheid waar focus, dienstverlening en acquisitie hand in hand gaan. Gelukkig zien we dat in het gehele maritieme cluster er steeds meer steun is voor dit idee.

Jarenlang heeft de KVNRR gepleit voor de mogelijkheid om gewapende particuliere beveiligers aan boord te hebben in piraterijgebieden. Het ziet er naar uit, dat na acht jaar discussie ook Nederland gewapende particuliere beveiligers zal toestaan op schepen die varen onder Nederlandse vlag. Hopelijk lukt dit nog in 2017. Met dank aan de fracties van VVD en CDA die daartoe een initiatief wetsvoorstel hebben ingediend.

De KVNRR is in 2016 een discussie gestart over het moderniseren en professionaliseren van de verenigingsstructuur met een zwaardere rol voor het bureau. Een van de uitkomsten daarvan is dat het voorzitterschap roulerend zal worden ingevuld door een reder-bestuurslid.

Dit is dus mijn laatste jaarverslag en ik wens alle leden een voorspoedige ontwikkeling toe, in het belang van Nederland als maritieme natie.

Het ga jullie goed.

Tineke Netelenbos

Voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders.



1 | Ondernemings- klimaat

1.1 Vloot- en marktontwikkeling

Omvang Nederlandse vloot

De Nederlandse zeescheepvaart telt ongeveer 800 ondernemingen. Dit is inclusief de commanditaire vennootschappen, waarin het eigendom van schepen vaak is ondergebracht, en scheepvaartondernemingen van kapitein-eigenaren. Nederlandse reders beheren in totaal 2.009 schepen, waarvan 1.065 schepen onder Nederlandse vlag. De Nederlandse vloot varende onder Nederlandse vlag bestaat voornamelijk uit schepen bestemd voor activiteiten in de algemene vrachtaart, waterbouw, offshore, zware lading, koel- en vriesvaart en tankvaart. Nederlandse reders zijn in belangrijke mate werkzaam in de short sea shipping, dit is het zeevervoer tussen Europese havens en tussen Europese havens en havens in aangrenzende landen en in de zee- en riviervaart. De directe toegevoegde waarde van de zeevaartsector bedraagt eind 2015 1,9 miljard euro. De zeevaart zorgt ook voor werk in sectoren zoals de scheepsbouw en technische toeleveranciers. De toegevoegde waarde van deze opdrachten en uitbestedingen bedraagt nog eens 938 miljoen euro. Dit maakt dat de zeevaartsector in totaal

ruim 2,8 miljard euro aan de Nederlandse economie bijdraagt. De zeevaart biedt in totaal aan bijna 30.000 mensen werk. De Nederlandse reders verkeren nog steeds in zwaar weer. Twee reders gaan failliet in het najaar van 2016. Een belangrijk deel van de schepen en de daarop werkzame zeevarenden wordt door andere reders overgenomen en blijft onder de Nederlandse vlag varen.

De KVNR blijft zich inzetten om het Nederlandse vestigingsklimaat en het vlagregister competitief te houden. In de huidige markten maken veel reders nog steeds verlies. Om een maritieme natie te blijven, zal de Nederlandse overheid alle zeilen moeten bijzetten om het vestigingsklimaat en het vlagregister aantrekkelijk en op niveau te houden.

Europese scheepvaart

De Europese redersvereniging ECSA brengt sinds 2015 om het jaar de stand van de Europese zeescheepvaart in beeld. Dit laat zij doen door Oxford Economics. In februari 2017 worden de meest recente cijfers, namelijk die over 2015, gepubliceerd. De kerncijfers staan hiernaast opgenomen.

Scheepvaartmarkten

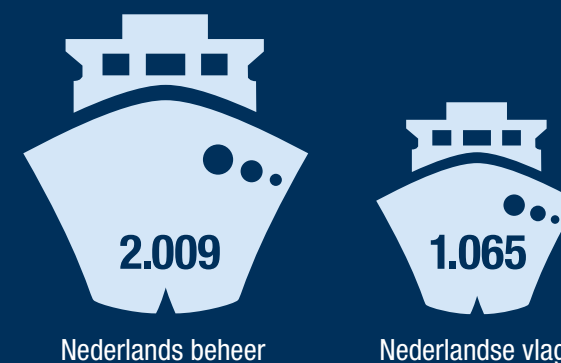
De mondiale zeevaart is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de wereldeconomie. In 2016 leeft de economie op, alleen blijft de wereldhandel beduidend achter. De zeevaartsector heeft hier duidelijk last van. Het IMF en De Nederlandsche Bank spreken het vermoeden uit dat dit een structureel fenomeen kan zijn, doordat het sterk positieve effect van China op de wereldhandel ten einde is en door het terughalen van productielocaties uit het Verre Oosten naar locaties dichterbij. Ook zal op termijn door de opkomst van 3D-printen de noodzaak om goederen te vervoeren afnemen.



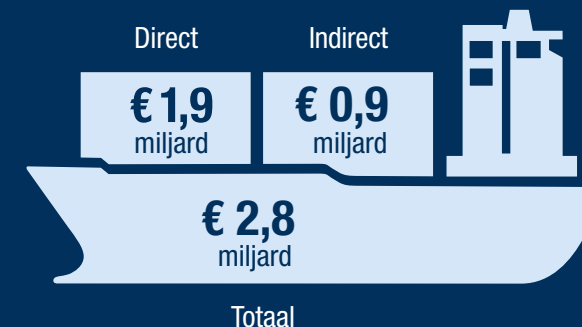
DE NEDERLANDSE ZEESCHEEPVAART

Cijfers 2015

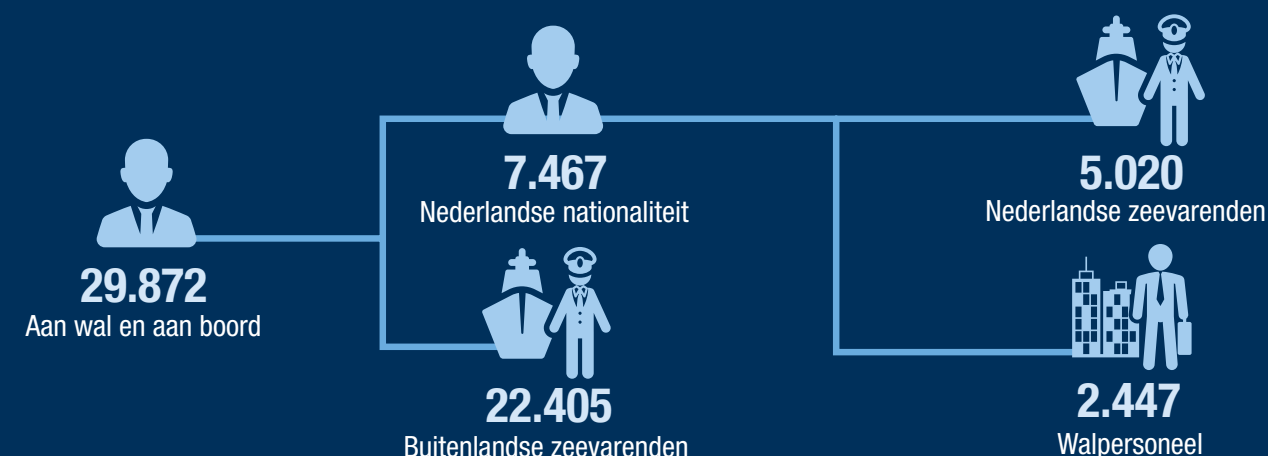
AANTAL SCHEPEN



TOEGEVOEGDE WAARDE

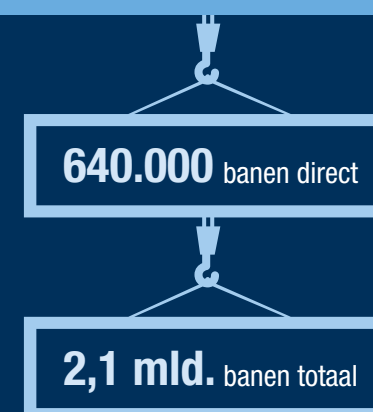


WERKGELEGENHEID AAN DE WAL EN OP DE NEDERLANDS GEVLAGEDE VLOOT

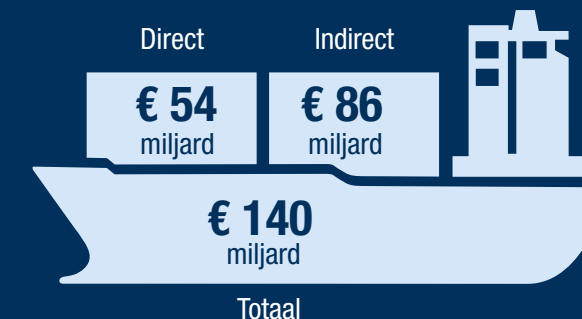


EUROPESE ZEESCHEEPVAART

Cijfers 2015



TOEGEVOEGDE WAARDE





Dit heeft tot gevolg dat de prijsdruk vermindert en dat de tarieven in het vierde kwartaal verbeteren. De overcapaciteit neemt verder licht af. Enerzijds door sloop van schepen en anderzijds door het later opleveren van nieuwbouw. In het eerste kwartaal van 2017 zet de stijgende tendens van de tarieven door.

Koel- en vriesvaart

De markt voor de koel- en vriesvaart laat dit jaar geen duidelijk herstel zien. Een belangrijke oorzaak is lagere oogsten door afwijkingen van het normale klimaatpatroon. De vangsten van pijlinktvis in de zuidelijke Atlantische Oceaan zijn minimaal waardoor veel tonnage zich blijft richten op de andere marktsegmenten die al te maken hebben met verminderde ladingvolumes. Omdat er minder valuta binnenkomen als gevolg van de relatief lage olieprijs worden er in Nigeria gedurende de eerste helft van het jaar geen vergunningen afgegeven om dollars uit te geven voor de import van vis. De overcapaciteit in de containerlijnvaart leidt tot forse prijserosie voor het vervoer van onder andere bananen uit Centraal Amerika.

Tanker- en gasvaart

De markt voor gasscheepvaart splitst zich in 2016 op in twee segmenten. De grotere gastankers hebben ondanks een toegenomen LPG-export vanuit de VS

De Baltic Dry Index geeft de ontwikkeling weer van de transportkosten van grondstoffen en wordt als een goede graadmeter voor de ontwikkeling van de wereldhandel beschouwd. De grafiek op de rechterpagina geeft goed weer dat de Baltic Dry Index na een forse dip in februari 2016 weer stijgt. In de eerste maanden van 2017 daalt de BDI echter weer fors. Al met al blijft er dus een grote mate van onzekerheid over de groei van de wereldhandel en de groei van het zeevervoer bestaan. Ook in historisch perspectief ligt de BDI nog steeds op een zeer laag niveau.

Algemene mondiale vrachtaart

Het beeld in 2016 verandert niet significant ten opzichte van 2015. Enkele nichemarkten laten een lichte stijging zien, maar over de gehele linie zijn veel

vrachttarieven beneden de kostprijs en blijven veel reders verliezen maken. Het dal waaruit reders moeten komen die actief zijn in de algemene vrachtaart is zo diep, dat zelfs resultaatsstijgingen van 5% geen zoden aan de dijk zetten.

Containervracht

Het wereldwijde containervervoer neemt nog steeds licht toe. De concurrentie op de route Azië-Europa is hevig. Dit komt mede door het in de vaart brengen van nieuwe zeer grote containerschepen. Dit geeft prijsdruk op het transport over zee van Azië naar Europa. In september 2016 gaat de Koreaanse rederij Hanjin door die prijsdruk failliet. Door de slechte markten gaan de 15 grootste rederijen samenwerkingsverbanden aan, fuseren ze of worden ze overgenomen.

Baltic Dry Index



Bron: Thomson Datastream, CPB, Capital Economics

last van een overschot aan nieuwe schepen. De kleinere gastankers bevinden zich daarentegen in een meer stabiele markt.

Ferry- en passagiersvaart

Ten opzichte van 2015 zijn de resultaten in de ferry-vaart tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk dit jaar minder gunstig. Het aantal vrachteenheden stijgt wel weer ten opzichte van het jaar ervoor terwijl de waarde van het Britse pond ten opzichte van de euro daalt. Tegelijkertijd nemen de vervoerde aantallen passagiers en auto's af. De ferryroutes op de Noordzee profiteren ook in 2016 nog van oponthoud in de haven van Calais als gevolg van de migrantenproblematiek.

In 2016 stijgt het aantal Europeanen dat voor een cruisevakantie kiest met 3,4% tot een recordaantal van 6,7 miljoen passagiers. Het aantal Nederlanders dat op cruisevakantie gaat, daalt met 3,8%. Ondanks deze terugloop is een jaarlijkse stijging van gemiddeld 2% waarneembaar van het aantal Nederlanders dat een cruisevakantie boekt tussen 2012 en 2016. Per 1.000 inwoners gaan 6 Nederlanders op een cruisevakantie.



MF Shipping Group wint internationale prijs 'Shipping Company of the Year'

Op 25 juni ontvangt MF Shipping Group in Manilla de prestigieuze prijs Shipping Company of the Year. Kitack Lim, secretaris-generaal van de International Maritieme Organisatie (IMO), reikt de prijs uit aan MF Shipping Group CEO en KVN-bestuurslid Karin Orsel. MF Shipping Group werd in de categorie "Shipping Company of the Year" tot winnaar uitgeroepen, gezamenlijk met Anglo-Eastern Ship Management uit Hong Kong.

Karin Orsel: "De waardering van onze zeevarenden is voor ons erg belangrijk en het winnen van deze prijs laat zien dat wij een goede werkgever zijn. De inzet, toewijding en daadkracht van het uitvoerend personeel liggen verankerd in onze organisatie".



Offshore

De olie- en gasindustrie heeft nog steeds te lijden onder de lage energieprijzen, waardoor investeringen in met name offshore olie- en gasinstallaties op een laag pitje staan. Door verslechterende marktomstandigheden staan omzet en marges sterk onder druk. De lage olieprijs, afnemende groei van de wereldhandel en overcapaciteit van offshore materieel zijn hier debet aan. De markt voor offshore windinstallaties heeft in 2016 een definitieve doorbraak bereikt. De kostprijs voor het aanleggen van offshore windparken daalt sterk en de offshore windmarkt ontwikkelt zich in korte tijd tot een volwassen markt.

Effecten lage olieprijs

De exploitatiekosten van reders worden in belangrijke mate bepaald door de prijs van de bunkers. 2016

begint met een voorzichtige opmars van de olieprijs. De prijs van laagzwavelige bunkerolie (ULSFO) in Rotterdam laat eveneens een opwaartse trend zien. Waar de prijs aan het begin van het jaar nog net boven 300 Amerikaanse dollar per ton ligt, is er eind 2016 sprake van een stijging tot rond de 450 dollar per ton. Een verschuiving van vracht naar andere vervoersmodaliteiten over land, de zogenoemde modal back shift, blijft voornamelijk uit. Vooral short sea shipping concurreert op bepaalde wateren met vervoer over het land.

1.2 Scheepvaartpolitiek

Loodsplicht Nieuwe Stijl

Al sinds vele jaren is het ministerie van Infrastructuur en Milieu bezig met de herziening van de loodsplicht. Het doel van deze herziening is prijzenswaardig, namelijk vereenvoudiging en flexibilisering. Waar iedere regio in Nederland tot nu toe nog een eigen invulling kent van de loodsplicht, moet de nieuwe loodsplicht leiden tot een vermindering van deze regionale verschillen. De gewenste vereenvoudiging en flexibilisering zijn echter nog niet bereikt. De positie van kleine zeeschepen, veelal in eigendom van kapitein-eigenaren, is hierbij speciaal in het geding. Deze zeeschepen zijn vaak actief in de wilde vaart en lopen dan ook zeer onregelmatig een Nederlandse haven aan, terwijl de voorstellen van het ministerie juist een minimum aantal aanlopen per jaar voorschrijven. Hierdoor kunnen zij mogelijk hun vrijstelling van de loodsplicht verliezen. In de huidige marktomstandigheden kan de hieruit voortvloeiende kostenverhoging verlies aan contracten betekenen dan wel de al krappe marges nog verder doen verslechteren. In de internetconsultatie over het wetsvoorstel in het voorjaar van 2016 maakt de KVRN deze positie duidelijk.

Europese richtsnoeren staatssteun voor het zeevervoer

De Europese richtsnoeren staatssteun voor het zeevervoer bieden de Europese Lidstaten de mogelijkheid om in hun land gevestigde reders een mondiaal concurrerend vestigingsklimaat aan te bieden. Zweden voert als laatste van de Europese maritieme naties in 2016 de tonnageregeling in, toegestaan op grond van de richtsnoeren. Het tot 2016 ontbreken van de tonnageregeling in Zweden heeft geleid tot het vertrek uit Zweden van de meeste rederijen en schepen.

De richtsnoeren geven op bepaalde punten, zoals de positie van werkschepen en de voor de tonnagerege-

ling kwalificerende activiteiten niet de gewenste duidelijkheid. ECSA heeft dit al meerdere keren aangegeven bij de Europese Commissie. Het overleg loopt nog en de wensen op dit gebied zullen ook ingebracht worden in het overleg tussen de ECSA en de Europese Commissie over de in 2017 te formuleren nieuwe strategie voor het zeescheepvaartbeleid.

Tarieven ILT en Kiwa-register

In 2015 is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) begonnen met het herzien van de gehanteerde tariefstelsels, aangezien niet alle tarieven voor de afgegeven documenten kostendekkend zijn. Het betreft de documenten die ILT en Kiwa Register afgeven aan een aantal transportsectoren.

In juni 2015 vond in dit verband een eerste consultatieronde plaats, waarbij de KVRN haar zorgen uitsprak over de transparantie van de kostenopbouw, de robuustheid van de te hanteren cijfers en de mate van borging van voldoende efficiëntie van de onderliggende werkprocessen. Mede naar aanleiding van de naar voren gebrachte zorgen en bezwaren werd de invoering van de nieuwe stelsels toen uitgesteld naar 1 januari 2017. De Inspecteur-Generaal van ILT verstrek- te een opdracht aan PricewaterhouseCoopers (PwC) om het nieuwe kostprijsmodel en de toepassing ervan op validiteit te toetsen. Het beoordelen van de efficiency van de werkprocessen bleef echter buiten het onderzoek.

Na het onderzoek afgerond te hebben eind 2015, stuurt ILT het rapport in juni 2016 aan de betrokken brancheorganisaties. De voorgestelde tariefstelsels worden beoordeeld als een goede grondslag voor realistische en uitlegbare tarieven. De door Kiwa gebruikte cijfers, gebaseerd op de periode 2011-2015, voor het nieuwe model, worden als robuust beoor-





dwingen een wrak, een gestrand zeeschip of gezonken of op drift geraakte containers of lading op te laten ruimen. Wel moet het wrak een gevaar voor het mariene milieu of de kustlijnstaten opleveren, alvorens de scheepseigenaar kan worden gedwongen tot wrakopruiming. Bovendien is het nu mogelijk de verzekeraar van de scheepseigenaar direct aan te spreken om daar de kosten van wrakopruiming te verhalen.

Het verdrag verplicht alle Nederlands gevlagde schepen van 300 GT of meer te beschikken over een verzekering ter dekking van de kosten van de wrakopruiming, tot aan de limieten van het Londense Limitatieverdrag. Ook dienen schepen een certificaat als verzekeringsbewijs aan boord te hebben als zij een haven van een verdragsland willen aandoen. Dit certificaat is vanaf medio april 2016 in Nederland te verkrijgen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het Nederlandse certificaat is helaas zeer duur in verhouding tot het tarief in de landen om ons heen.

De overheid laat in 2016 een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheid om meer kosten te kunnen verhalen bij wrakopruiming dan tot op heden het

geval is. De kosten van verhaal zijn gelimiteerd door het Verdrag van Londen en het Protocol van 1996, tezamen aangeduid als het LLMC. Na afronding van de studie concluderen de onderzoekers dat volledige aansprakelijkheid meer kansen biedt voor kostenverhaal boven de bedragen die zijn vastgesteld in het Wrakkenverdrag en het LLMC. Aansluitend bereidt het ministerie van Infrastructuur en Milieu een wetsvoorstel voor om volledige aansprakelijkheid in te kunnen voeren. De KVNRR ondersteunt dit proces door het ministerie veel informatie te verschaffen over de mogelijke consequenties voor de reders en de positie van de P&I clubs. Het schrappen van de limiet zal uiteindelijk niet leiden tot verhoging van de premies voor reders. De KVNRR blijft intensief betrokken bij de uitwerking van het wetsvoorstel.

deeld. De voornamelijk op het jaar 2015 gebaseerde cijfers van ILT worden daarentegen door PwC als een erg smalle basis gezien.

In juli 2016 vindt een tweede consultatieronde plaats, waarna partijen schriftelijk kunnen reageren. De KVNRR wijst hierbij wederom op het belang van efficiënte processen en een onafhankelijk toezicht daarop. Tarieven dienen redelijk en uitlegbaar te zijn.

In een brief aan de Tweede Kamer op 7 juni 2016 verwoordt de minister van Infrastructuur en Milieu dat efficiëncymaatregelen een belangrijk element zullen zijn bij het verhogen van de kostendekkendheid. De KVNRR verwelkomt en deelt deze benadering.

In het najaar van 2016 wordt een derde consultatieronde uitgesteld. De Inspecteur-Generaal van ILT geeft aan dat de beoogde invoering van de nieuwe tariefstelsels wordt uitgesteld naar 1 april 2017.

Wrakopruiming

Op 19 april 2016 treedt Nederland toe tot het Verdrag van Nairobi, het zogenaamde Wrakkenverdrag. Kuststaten hebben met dit verdrag de bevoegdheid om een wrak dat als gevolg van een maritiem ongeval een gevaar vormt in hun Exclusieve Economische zone (EEZ) op te laten ruimen. Het verdrag is ook van toepassing op de Nederlandse territoriale wateren en op de binnenwateren. De overheid is hiermee beter in staat actie te ondernemen om de scheepseigenaar te



Van Oord neemt prijs voor betekenisvol familiebedrijf in ontvangst

Op 9 juni neemt Pieter van Oord namens het gelijknamige bedrijf de Leonardo da Vinci prijs 2016 voor familiebedrijven in ontvangst uit handen van Ahmed Aboutaleb, burgemeester van Rotterdam.

De prijs wordt toegekend aan bedrijven die zich continue aanpassen aan de marktomstandigheden maar wel oog houden voor de lange termijn ontwikkelingen, respect tonen voor de omgeving waarin ze werken en zorg dragen voor een levende nalatenschap.

V.l.n.r.: Willem Eeghen (president Les Hénokiens), Hugo Bongers, Pieter van Oord (CEO van Van Oord) en Ahmed Aboutaleb (burgemeester van Rotterdam).



2 | Duurzaamheid



2.1 Emissiereducties en innovatie

Platform Schone Scheepvaart: kennis delen op het gebied van duurzaamheid

Het doel van het Platform Schone Scheepvaart is het uitwisselen en breed verspreiden van kennis en ervaringen die kunnen helpen om de uitstoot van vervuilende emissies te verlagen. Dat gebeurt door het bevorderen van samenwerking en kennisdeling ten behoeve van de toepassing van emissiereducterende technieken.

Het platform organiseert vier keer per jaar een seminar, zo ook in 2016. Tijdens deze seminars komen tal van onderwerpen en ontwikkelingen aan bod. Het gaat over de stand van zaken van IMO- en EU-regelgeving over emissies naar de lucht en over het ballastwaterverdrag. Daarnaast worden de laatste 'ins en outs' met betrekking tot energie-efficiënter varen uitgelicht en bespreken de deelnemers alternatieve brandstoffen en incentiveprogramma's die

groene innovaties aan boord belonen. De KVNLR levert de voorzitter van het Platform Schone Scheepvaart en werkt samen met de andere leden van het platform, te weten Netherlands Maritime Technology (NMT), TNO, MARIN, Stichting de Noordzee, Havenbedrijf Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam.

Internationale ontwikkelingen

De KVNLR is van mening dat een proactieve houding noodzakelijk is om als sector richting te geven aan het ontwikkelen van ambitieuze en realistische reductiedoelstellingen voor de CO₂-uitstoot door de mondiale zeescheepvaart.

'Road map' voor een internationale CO₂-reductie en een internationaal datacollectiesysteem

Het milieuc comité van de IMO stelt in oktober 2016 tijdens de zeventigste vergadering, het zogeheten

Koningsdam van Holland America Line gedoopt door koningin Máxima

Op 20 mei wordt in Rotterdam de traditie van het dopen van Holland America Line schepen door een lid van het Koninklijk Huis voortgezet door het dopen van het nieuwste schip, het ms Koningsdam, door Koningin Máxima, bijgestaan door CEO Stein Kruse van de Holland America Group. Het schip, dat ruimte biedt aan 2.650 gasten, is het eerste van de nieuwe Pinnacle-class schepen binnen de vloot.

"We zijn ontzettend vereerd dat Hare Koninklijke Hoogheid Koningin Máxima de traditie van het dopen van Holland America Line schepen door leden van het Koninklijk Huis, die 87 jaar geleden begon, voortzet", aldus Orlando Ashford, president van Holland America Line.



MEPC 70, een werkplan ('road map') vast waarin de strategie om maritieme CO₂-emissies verder te reduceren is opgenomen. Tevens besluit MEPC 70 om een datacollectiesysteem per 1 januari 2019 in werking te laten treden. Dit houdt in dat reders en scheepseigenaren vanaf die datum hun jaarlijkse brandstofverbruik, de afgelegde afstand in een jaar en de jaarlijkse draaiuren van de motoren van schepen van 5.000 GT of meer moeten monitoren. Vervolgens moeten deze data het eerste kwartaal van 2020 worden gerapporteerd aan de vlaggenstaat. Op deze wijze wordt duidelijk wat de mondiale CO₂-uitstoot van de zeescheepvaart is. De eerste gegevens worden vanaf het najaar in 2020 geanalyseerd. In 2023 dient de IMO vervolgens eventuele operationele, technische en/of economische maatregelen vast te stellen om de CO₂-emissies van de zeevaart verder te reduceren. De tijdlijn van het IMO-werkplan voor een CO₂-strategie is conform de besluiten van het Klimaatakkoord van Parijs (COP 21).

Een mondiaal opererende sector vraagt om mondiale regelgeving

De KVNRR steunt volledig het IMO-werkplan en blijft Europese regelgeving afwijzen. Een mondiale sector als de zeescheepvaart vereist mondiale regels. Toch heeft Europa eigen regels vastgesteld voor het meten, rapporteren en verifiëren (MRV) van de CO₂-emissies



'Flying the Dutch flag on superyachts'

Op 16 november lanceert Melanie Schultz van Haegen, minister van Infrastructuur en Milieu, de regeling 'Flying the Dutch flag on superyachts' in de RAI tijdens METSTRADE, 's werelds grootste evenement voor toeleveranciers in de watersport. De regeling staat voor een aantrekkelijke manier om superjachten, die vanuit Nederland commercieel worden geëxploiteerd, onder Nederlandse vlag te brengen. 'Flying the Dutch flag on superyachts' omvat 'one stop shop' voor het bouwen, registreren, bemannen en managen van een superjacht vanuit Nederland.

HISWA Vereniging, met steun van de KVNRR, maakte zich als brancheorganisatie van de (super)jachtbouw en watersportindustrie hard om deze regeling te realiseren.

V.l.n.r.: Tineke Netelenbos (KVNRR-voorzitter), Geert Dijks (directeur Hiswa), Melanie Schultz-van Haegen (minister van Infrastructuur en Milieu), Koen Overtoom (CEO Havenbedrijf Amsterdam)



van de scheepvaart. De KVNRR vindt dat de Europese Commissie conform de afspraak zo snel mogelijk het Europese MRV-systeem moet gaan herzien om deze volledig te harmoniseren met het IMO-datacollectiesysteem. De KVNRR voert in 2016 een actieve lobby bij vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid, Tweede Kamerleden en Europarlementariërs om in te blijven zetten op mondiale regels.

Onder druk van NGO's stelt het Europees Parlement in december 2016 voor om de zeescheepvaart in de nabije toekomst onder het Europese emissiehandelsstelsel (EU-ETS) te brengen. Het Europees parlement wil zo maximale druk op de IMO uitoefenen om met betekenisvolle CO₂-reductiedoelstellingen te komen.

Het milieucomité van het Europees Parlement besluit in december 2016 dat er uiterlijk in 2021 een akkoord moet zijn over een mondiaal ETS-systeem, dat met ingang van 2023 van kracht moet worden. Is dat niet het geval, dan zal de scheepvaart per 2023 onder het EU-ETS gaan vallen. Problematisch is dat de IMO pas in 2023 zal besluiten en niet al in 2021 zoals het Europees parlement wil. Samen met de Europese zusterorganisaties en de Europese koepel van redersverenigingen (ECSA) start de KVN R een actieve lobby om dit voorstel van het Europees parlement niet over te laten nemen door de Europese Raad van ministers en de Europese Commissie.

IMO-milieucomité besluit over mondiale zwavelnorm van 0,50% in 2020

In de zomer van 2016 worden de uitkomsten van de officiële IMO-studie naar de beschikbaarheid van

Aanvullend besluit het IMO-milieucomité om gezamenlijk te werken aan een goede implementatie van het bovengenoemde besluit. Het gaat dan om het tijdig opstellen van een effectieve en efficiënte handhaving en verder onderzoek naar de kwaliteit van nieuwe brandstoffen die zeer waarschijnlijk op de markt gaan komen met een zwavelgehalte van maximaal 0,5%. De KVN R heeft hier sterk op aangedrongen en is dan ook tevreden over deze afspraken.

IMO-milieucomité keurt aanwijzing NECA Noordzee en Oostzee goed

Niet alleen op het gebied van zwaveluitstoot worden stappen gemaakt. MEPC 70 keurt ook de aanwijzing van de Noordzee en Oostzee als emissiebeheersgebied voor stikstofoxiden, een zogeheten NOx Emissions Control Area (NECA), goed. Schepen die vanaf 1 januari 2021 gebouwd worden, dienen te voldoen aan de strengere

laagzwavelige brandstoffen in 2020 gepubliceerd. De studie geeft aan dat er dan voldoende brandstoffen beschikbaar zullen zijn en dat het geen belemmering zou moeten zijn om de strengere zwavelnorm per 1 januari 2020 in te laten gaan. Mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek, besluit MEPC 70 in oktober dat de mondiale zwavelnorm van 0,50% per 1 januari 2020 van kracht wordt. Uitstel tot 2025 was in het oorspronkelijke besluit nog een mogelijkheid, maar daar wordt geen gebruik van gemaakt.

NOx Tier III-norm zodra zij zich in deze zeegebieden bevinden. Uit dit besluit van de MEPC 70 blijkt het succes van de lobby van de KVN R voor een gelijktijdige invoering van een NECA in de Noordzee en Oostzee. Hiermee worden de noodzakelijke extra investeringen in de scheepsmotor van nieuwbouwschepen voor een groter zeegebied relevant. Ook voorziet de invoering per 2021 in voldoende tijd voor de maritieme industrie, waaronder de motorenfabrikanten en toeleveranciers, om te voldoen aan de gestelde eisen.



2.2 Kwaliteit en veiligheid

Scheepsrecycling

In 2009 is het Internationaal Verdrag van Hong Kong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen afgesloten. Dit mondiale verdrag reguleert het recyclen van schepen. Het is echter nog niet van kracht, omdat slechts vijf landen hebben geratificeerd. Het is teleurstellend dat Nederland daar niet toe behoort. De KVNR blijft pleiten voor een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding van het verdrag, omdat mondiale regels het beste instrument zijn voor een mondiale sector.

Eind 2016 publiceert de Europese Commissie een lijst met recyclinginrichtingen die door de EU zijn goedgekeurd, conform de Europese scheepsrecyclingverordening. Alhoewel bepaalde recyclinginrichtingen in India duidelijke verbeteringen hebben doorgevoerd, staan er vooralsnog alleen Europese recyclinginrichtingen op de lijst. De capaciteit van deze werven ten opzichte van wat er jaarlijks mondiaal wordt gerecycled is echter heel beperkt en ook de maximale grootte van te recyclen schepen is zeer beperkt.

De KVNR start in 2016 een onderzoek naar de mogelijkheden en haalbaarheid van een MVO-sector-

convenant scheepsrecycling. Een dergelijk convenant draagt bij aan verantwoord ondernemerschap met behoud van concurrentiekracht. Daarnaast kan een sectorconvenant er in voorzien dat rederijen bij het laten ontmantelen van schepen nu al voldoen aan de eisen van het Hong Kong verdrag, ondanks dat het nog niet in werking is getreden.

Ballastwater

Met de toetreding van Finland is in september het internationale ballastwaterverdrag voldoende geratificeerd om in 2017 in werking te treden. Het verdrag is gericht op het voorkomen van de verplaatsing van schadelijke aquatische organismen en ziektekiemen via ballastwater. Schepen zullen vanaf 8 september 2017 het ballastwater dat geloosd wordt moeten beheersen. Dit zal in de eerste fase moeten gebeuren door de wisseling van ballastwater op volle zee. De datum waarop het ballastwater behandeld moet worden met een nieuw te installeren kostbaar systeem, kan tot uiterlijk 2022 uitgesteld worden door het vervroegen van de vernieuwing van het IOPP-certificaat (certificaat ter voorkoming van olieverontreiniging).

Polar Code

Schepen die in de Arctische en Antarctische wateren ('polaire wateren') varen zijn blootgesteld aan een aantal unieke risico's. De navigatie, de communicatie en reddingsoperaties gaan in deze wateren gepaard met specifieke uitdagingen. Ook kunnen lage temperaturen een groot aantal onderdelen van het schip nadelig beïnvloeden. De aanwezigheid van ijs kan leiden tot extra belasting van het schip. Ter bescherming van het mariene milieu en voor de veiligheid van het schip en de opvarenden heeft de IMO daarom de internationale 'Polar Code' ontwikkeld, van kracht per 1 januari 2017, voor schepen die opereren in polaire wateren.

Minimum Power Requirements

Alhoewel nieuw te bouwen schepen steeds energie-efficiënter moeten worden en een reductie van het voortstuwingsvermogen de meest voor de hand liggende maatregel is, mag dit niet ten koste gaan van de veiligheid en de manoeuvreerbaarheid van het

schip onder slechte weersomstandigheden. De IMO stelt daarom eisen aan het minimaal te installeren voortstuwingsvermogen. Deze eisen worden momenteel herzien. Het is zaak dat het minimale voortstuwingsvermogen niet te laag komt te liggen, maar ook niet hoger dan noodzakelijk. Een onderzoek van MARIN in 2016, in samenwerking met de Nederlandse overheid, Netherlands Maritime Technology en de KVNR, is voorgelegd aan de IMO.

Wegen van containers

Het verifiëren van het bruto gewicht van beladen containers voordat de containers in een zeeschip geplaatst worden, is vanaf 1 juli 2016 internationaal verplicht gesteld. Op voorspraak van de KVNR heeft Nederland hiervoor gepleit binnen de IMO. Dit alles om te voorkomen dat de stabiliteit en daarmee de veiligheid van zeeschepen in gevaar komt doordat de werkelijke gewichten van containers die aan boord geplaatst zijn niet overeenkomen met de bruto

Verantwoordelijke zeescheepvaart

MVO staat voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. Hiermee wordt bedoeld dat ondernemerschap niet alleen bestaat uit economisch gewin, maar dat ook in het belang van mens en planeet gehandeld moet worden. Om inzichtelijk te maken wat de zeescheepvaart nu al realiseert in het kader van MVO, heeft de KVNR een folder hierover gepubliceerd in 2016.





inspectieregio's wereldwijd worden ook heel weinig Nederlands gevlagde schepen aangehouden in 2016, in totaal 8. Dit zijn hele goede resultaten die zijn toe te schrijven aan de maatregelen die de reders genomen hebben om de schepen nog beter te laten voldoen aan de regelgeving.

Maritime Single Window

Het nationale Maritime Single Window is per 1 juni 2015 verplicht gesteld door de Europese Commissie en heeft als doel administratieve lastenvermindering voor alle partijen die betrokken zijn bij het havenbezoek van schepen. In Nederland treedt de regelgeving op 8 december 2016 in werking. Het ontbreekt echter aan een eenduidig format voor het uniform aanleveren van data door schepen in Europese havens. Daarnaast heeft de EC geen beperkingen gesteld aan de data die de lidstaten kunnen opvragen van de schepen. Dit heeft tot gevolg dat alle landen en veel individuele havens werken met een eigen procedure en formulier. De in de havens gevestigde bedrijven hebben zo wel baat bij de Single Window, voor de schepen en bemanning die de gegevens moeten aanleveren is de situatie juist verslechterd in plaats van verbeterd. De KVNRR wil dat de Europese Commissie dit effect zo snel mogelijk teniet doet door aanpassing van de regelgeving of door instelling van een Europees Maritime Single Window.

Piraterij

De wereldzeeën kennen veel gevaarlijke gebieden als het gaat om piraterij. De Golf van Aden en de Indische Oceaan blijven risicovolle gebieden wegens de kans op het ontvoeren van zeevarenden voor losgeld. Met name in Zuid-Oost Azië en de Golf van Guinee zijn in 2016 veel schepen en bemanningen slachtoffer van gewelddadige aanvallen. Hierbij gaat het vooral om ladingdiefstal en beroving van zeevarenden, maar komt ontvoering minder voor.

De KVNRR vraagt al sinds 2008 om bescherming voor alle Nederlandse schepen die in de Somalische regio varen en wordt daarin breed gesteund. Na vele gesprekken met politici, overlegondes in de Tweede Kamer en oproepen om bescherming sturen de Tweede Kamerfracties van de VVD en het CDA in 2016 een initiatiefwetsvoorstel naar de Raad van State. Dit voorstel Wet ter Bescherming Koopvaardij geeft de mogelijkheid tot de inzet van gewapende particuliere beveiligers als de inzet van een militair team niet mogelijk is. De Raad van State adviseert enkele maanden later constructief over het wetsvoorstel. Hierdoor is het mogelijk dat het voorstel in het begin van 2017 verder kan worden behandeld door de Tweede Kamer.

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	12
2016	12	Nog niet bekend

Bron: Paris MoU on Port State Control

gewichten die door de verlader in de scheepsdocumenten zijn opgegeven.

Port State Control: terug naar een top-10 positie

In 2016 worden in de Paris MoU-regio, een gebied van samenwerkende havenstaten waaronder Europa, Rusland en Canada, slechts 12 schepen onder de Nederlandse vlag aangehouden. In 2015 en 2014 betrof het respectievelijk 10 en 14 aanhoudingen. Met deze cijfers komt Nederland hoogstwaarschijnlijk weer terug in de top tien van de witte lijst van Paris MoU, want voor de plaatsing wordt gekeken naar de prestaties van de laatste drie jaar. In de andere



Holland America Line en CSMART winnen KVNRR Shipping Award 2016

Dit jaar zijn de Holland America Line en CSMART de gelukkige winnaars van de KVNRR Shipping Award, door juryvoorzitter Tineke Netelenbos uitgereikt op 31 oktober tijdens het Maritime Awards Gala.

V.l.n.r.: Tineke Netelenbos (KVNRR-voorzitter), Keith Taylor (Holland America Line), Jort Kelder (moderator), Hans Hederström (CSMART), Walther Boon von Ochssée (Emergency Control - Maritime Training B.V.), John Pieterse (Emergency Control - Maritime Training B.V.)

An aerial photograph of a large green and red cargo ship, the THUN GARLAND, navigating through a rough, dark blue sea with white-capped waves. The ship is viewed from a high angle, showing its full length and the wake it creates. The ship's hull is green, and its superstructure is white with an orange stripe. The name 'THUN GARLAND' is visible on the side of the hull. The ship is moving towards the bottom right of the frame.

3 | Maritieme Arbeidsmarkt

3.1 Nautisch onderwijs

Instroom onderwijs

Het zeevaartonderwijs in Nederland blijft voor de Nederlandse koopvaardijvloot een belangrijke toeleverancier. De toestroom van studenten is sterk gestegen. Hetzelfde geldt voor het aantal stageplaatsen op de Nederlandse vloot, maar niet zodanig dat alle stagiairs in staat zijn om een plek te vinden. Dit leidt ertoe dat de promotie van het zeevaartonderwijs op een lager pitje komt te staan. Het aanbieden van 'meevaarstages' aan jongeren, die interesse hebben in de zeevaart, gaat wel onverminderd door. De belangstelling hiervoor is nog steeds groot: ook zonder promotie weten jongeren deze mogelijkheid te vinden.

De jaarlijkse enquête onder zeevaartscholen geeft aan dat de instroom in het zeevaartonderwijs voor het tweede jaar op rij daalt. In zowel het HBO (-12) als het MBO onderwijs (-79) neemt het aantal eerstejaarsstu-



Onderscheiding van Filippijnse overheid voor Nederlandse reders

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders ontvangt op 22 juni een onderscheiding van de Filippijnse overheid voor de activiteiten die de Nederlandse reders verrichten voor de Filippijnse zeevarenden afkomstig van Leyte. Het salaris van deze zeevarenden leidt tot een aanzienlijke toename van de welvaart op dit eiland dat zeer arm is.

Joost Mes, directeur van Avior Marine, nam in Manilla namens KVN-voorzitter Tineke Netelenbos de onderscheiding in ontvangst. Hij kreeg deze uit handen van secretaris Rosalinda Dimapilis-Baldoz van het Department of Labor and Employment en de Philippines Overseas Employment Agency (POEA).



denten af. Het aantal afgegeven diploma's op het HBO stijgt licht (+9) en het aantal afgegeven diploma's op het MBO neemt zelfs fors toe (+80).

Stageproblematiek

In de zomer van 2016 lukt het niet om alle studenten, die op zoek zijn naar een stageplaats, daadwerkelijk als stagiair te plaatsen. Ondanks de aanhoudende crisis in de zeevaart slagen reders er toch in een recordaantal stageplaatsen open te stellen. Toch is er sprake van een tekort van ongeveer zestig plaatsen. De zeevaartscholen spelen hier op in door een alternatief programma te bieden om de studievertraging zo beperkt mogelijk te houden. Dit betekent dat deze studenten in het begin van 2017 alsnog een stageplaats zullen zoeken.

Aantal Nederlandse nautische studenten en afgestudeerden in 2016

	Totaal aantal studenten	Aantal afgestudeerden
HBO	1.192	143
MBO-4	1.614	235
MBO-3	446	92
Totaal	3.252	470

Bron: KVN, cijfers aangeleverd door de nautische opleidingen, peildatum 1 oktober 2016

Hoewel de samenwerking tussen de KVN en rederijen (leden en niet-leden), de zeevaartscholen, andere belanghebbende brancheorganisaties en het



De begeleiding van PIT en het beheer van NSTC worden in opdracht van de KVNVR uitgevoerd door het Scheepvaart en Transport College (STC). Na 15 jaar lang een grote bijdrage te hebben geleverd, treedt Jan Willem Verhoeff in 2016 terug als projectmanager en directeur van NSTC om opgevolgd te worden door Martijn Voorham. Bij zijn werkzaamheden in Palompon wordt Voorham ondersteund door een nautisch en een technisch expert.

ministerie van I&M meer stageplaatsen oplevert, blijft er sprake van een tekort. De KVNVR blijft dan ook werken aan oplossingen voor de langere termijn, zoals het verkorten van de stagetijd in combinatie met meer simulatortraining in het onderwijsprogramma. De KVNVR staat in contact met partijen in de luchtvaart-sector om te kijken of in de sector bestaande oplossingen ook een uitkomst kunnen bieden voor de zeescheepvaart.

Palompon (PIT/NSTC)

Sinds het begin van het KVNVR-PIT programma aan het Palompon Institute of Technology (PIT) in de Filipijnen in 2001 zijn door 27 bij de KVNVR aangeslo-

ten rederijen 1.722 stagiairs geselecteerd, waarvan ca. 59% nog steeds bij de betreffende rederijen in dienst is. Een aantal oud-stagiairs uit de eerste lichtingen doet inmiddels dienst als kapitein of hoofdwerktuigkundige. In april 2016 staat de plaatsing van 15de lichting KVNVR-PIT stagiairs op het programma. Twaalf reders selecteren 118 stagiairs, 64 leerling-stuurlieden en 54 leerling werktuigkundigen voor hun bedrijven.

Dit jaar is het aanbod van cursussen bij het Netherlands Shipping Training Centre (NSTC) uitgebreid met de cursus Seafarers with Designated Security Duties (STCW-voorschrift VI/6).



Wylde Swan vaart met jongeren naar Vlissingen

Tijdens de introductiestage met het zeilschip Wylde Swan op 5 en 6 juli blijkt dat de zeiltochten onverminderd populair zijn onder jongeren. De introductiestages maken inmiddels al jaren deel uit van de campagne Zeebenen Gezocht en hebben ten doel het enthousiasmeren van jongeren voor het zeevarende beroep.

3.2 Bemanning

Situatie arbeidsmarkt

In 2015 is er sprake van een lichte daling in het aantal Nederlands gevlagde schepen. Er is wel een stijging waarneembaar van schepen onder Nederlands beheer. Er is een stijging van het aantal Nederlandse zeevarenden waarneembaar, de werkgelegenheid aan de wal is echter opnieuw gedaald. Met name naar technisch personeel aan boord van de schepen, werktuigkundigen in alle rangen, is veel vraag. Het totaal aantal zeevarenden op de Nederlandse vloot blijft opnieuw stabiel, rond de 27.000 personen.

Maritiem Arbeidsverdrag (MLC)

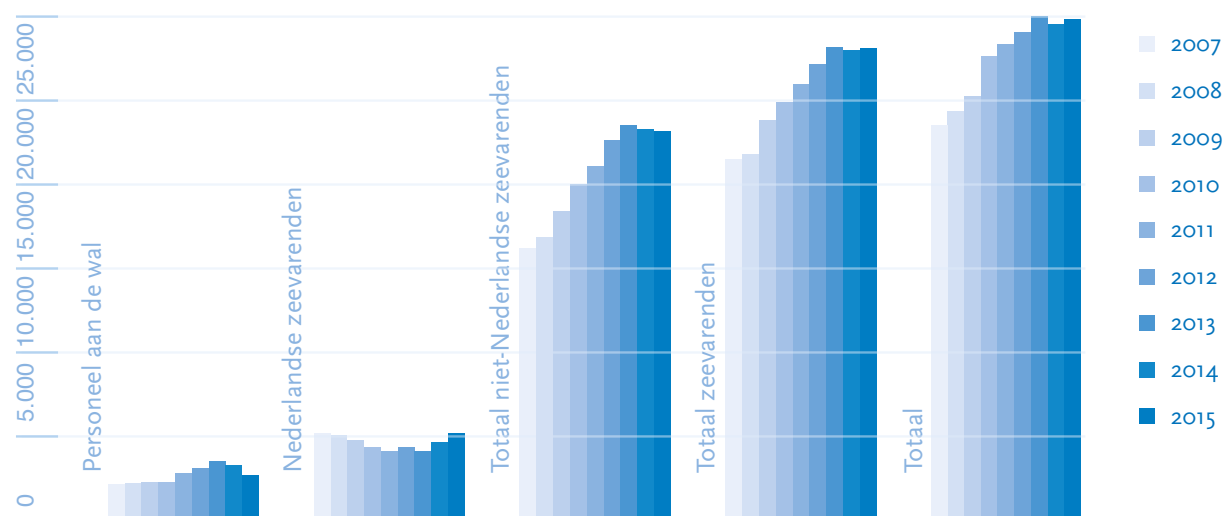
Nadat het Maritiem Arbeidsverdrag (Maritime Labour Convention - MLC) wereldwijd in werking is getreden in augustus 2013 zijn door de International Labour Organisation (ILO) in 2014 twee amendementen aangenomen. Deze amendementen betreffen het stellen van financiële zekerheid door de scheepsbeheerder voor "crew claims" en "abandonment". In Nederland begint de overheid in 2016 aan het herzien

van de nationale wetgeving. Samen met andere sociale partners levert de KVNRR een bijdrage aan dit proces. Invoering van de wetgeving voor Nederlands gevlagde schepen wordt verwacht per 1 januari 2018.

Al vroeg in het jaar komt de zogenaamde Special Tripartite Committee (STC) van de ILO bijeen. Deze commissie heeft als taak om de werking van het Maritiem Arbeidsverdrag te monitoren. Het behandelen van voorstellen voor nieuwe amendementen is daar onderdeel van. De STC behandelt drie ingediende voorstellen voor nieuwe MLC-amendementen. De KVNRR participeert in de delegatie van de International Chamber of Shipping (ICS).

Het eerste voorstel is afkomstig van ICS en betreft het proces rond vernieuwing van MLC- certificaten. Het voorstel wordt gedaan om het proces meer in lijn te brengen met de werkwijze van IMO-verdragen. Alle partijen aanvaarden dit en het zal een amendement op de MLC worden. Het onderwerp is vooral relevant voor

Werkgelegenheid in de zeescheepvaart 2007 – 2015



Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2016, gegevens t/m 2015





vlaggenstaten waar de afgifte van het MLC-certificaat is voorbehouden aan de overheid en de inspectie door de klassenbureaus plaatsvindt. Hierdoor kan vertraging in afgifte van het certificaat optreden. Dit is voor de Nederlandse vlag niet het geval en daarmee is het voor de Nederlandse situatie dus minder van belang.

Het tweede voorstel is afkomstig van de internationale vakbond voor zeevarenden ITF en gaat over loondoorbetaling bij gevangenschap ten gevolge van piraterij. Vanwege de vele onduidelijkheden rond dit voorstel, onder meer hoe lang een redelijke periode van loondoorbetaling zou moeten zijn, steunt ICS het voorstel niet. Na lange discussie wordt besloten tot instelling van een kleine tripartiete werkgroep. Deze werkgroep krijgt twee taken. Als eerste het ontwerpen van een format (procedure) die gebruikt moet worden voor het indienen van toekomstige voorstellen tot amendering van de MLC. Als tweede het bezien van de problematiek rond loondoorbetaling bij piraterij en op basis hiervan vervolgens aanbevelingen op te stellen, inclusief mogelijke voorstellen voor aanpassing van de MLC.

Het derde voorstel voor een amendement op de MLC is ook afkomstig van de ITF en betreft het ontwikkelen van een beleid om treiteren en intimidatie (bullying and harassment) aan boord van schepen uit te bannen. ICS wijst in de vergadering op de tussen ICS en ITF overeengekomen "Guidance on Eliminating Shipboard Harassment and Bullying". Gezien onder meer deze ontwikkeling wordt het niet noodzakelijk geacht om dit onderwerp aan de MLC-verplichtingen toe te voegen. De ITF houdt echter vast aan het standpunt dat dit in de MLC moet worden opgenomen en wordt hierin gesteund door de overheden. Het voorstel van de overheden om het onderwerp in het niet verplichte deel (Guidelines) van de MLC op te nemen wordt uiteindelijk door de vergadering aangenomen. Opname van het onderwerp "bullying and harassment" in de Guidelines zal geen grote gevolgen hebben voor de Nederlandse vlag. In de Nederlandse wetgeving staan al bepalingen die werkgevers verplichten tot het uitvoeren van een risico-inventarisatie. Als blijkt dat treiteren en/of intimidatie een probleem is aan boord, dan zal hierop actie moeten worden ondernomen.



Lancering VR tour zeeschip

Namens de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden lanceert Marcel van den Broek, voorzitter van Nautilus International, een innovatieve virtual reality (VR) tour tijdens de gastles 'Zeebenen in de Klas' op de CBS de Borgstee in Grijpskerk op 4 november. Normaliter is het niet zomaar mogelijk om een zeeschip te bezoeken, maar deze unieke VR-tour maakt de belevingswereld van de zeevaart toegankelijk voor een breed publiek.

Met de unieke virtual reality tour is het lesprogramma van de succesvolle gastlessen Zeebenen in de klas volledig gemoderniseerd. Deze succesvolle voorlichtingscampagne interesseert leerlingen van groep 7 en 8 voor het zeevarende beroep. Jaarlijks verzorgen (ex-)zeevarenden en loodsen gastlessen op meer dan 300 scholen en hebben daarmee een bereik tot wel 10.000 leerlingen.

Bemanningswetgeving

Bemanningswetgeving is een belangrijk onderdeel van de aantrekkelijkheid van het Nederlandse zeevaartregister. Het gaat er dan vooral om dat wetgeving gelijke tred houdt met de wijziging van internationale regelgeving, daar in normering niet bovenuit stijgt en voldoende ruimte biedt voor de operationele dynamiek die gepaard gaat met het bemannen van schepen. In 2016 worden de nieuwe STCW-voorschriften V/3 en V/4 geïmplementeerd in de bemanningswetgeving en wordt deze aangepast naar aanleiding van een aantal door de KVN R aangereikte knelpunten. De KVN R spreekt naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu de verwachting uit dat in 2017 verder zal worden gewerkt aan het wegnemen van knelpunten in de wetgeving.

Pauzebepaling Arbeidstijdenbesluit vervoer

Verdergaand dan de internationale regelgeving (MLC- en STCW-voorschriften) bevat het Nederlandse Arbeidstijdenbesluit 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 wachtschema's, terwijl alternatieve schema's juist een positieve invloed zouden kunnen hebben op de kwaliteit van de rust van de wachtlopende zeevarenden. In 2015 werd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een onderzoek uitgevoerd naar het effect van het toepassen van alternatieve wachtschema's aan boord van schepen. De uitkomst van dit onderzoek vormt de basis voor

Van de bestuurstafel

Tijdens de algemene ledenvergadering op 25 november starten het bestuur en de directie van de KVN R met de hervorming van de vereniging. Tevens neemt Albert Engelsman afscheid als bestuurslid en vice-voorzitter. Hij wordt opgevolgd door Theo Klimp.

V.l.n.r. boven: Paul Verheul, Jan van der Laan, Martin Dorsman (directeur), Sibrand Hassing, Peter Schalk, Gilbert de Bock, Albert Engelsman, Guido Hollaar

(adjunct-directeur), Jan Valkier (vicevoorzitter), Leendert Muller, Theo Klimp, Coco Vroon. V.l.n.r. onder: Annika Hult, Erwin Meijnders, Tineke Netelenbos (voorzitter), Karin Orsel, Michael Kahn

Bezoek de website www.kvnr.nl voor alle actuele standpunten en informatie over de Nederlandse zeescheepvaart.



Niet alleen goede wetgeving, maar ook een goede uitvoering daarvan is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijk register. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft het Kiwa Register aangesteld om de afgifte van bemanningsdocumenten te verzorgen. Na een intensieve dialoog tussen ILT, Kiwa en KVN R weet Kiwa de dienstverlening in 2016 naar een hoger niveau te tillen. De KVN R spreekt de verwachting uit naar ILT en Kiwa dat de verbeterde dienstverlening in 2017 bestendigd zal worden.

de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Sociale Zaken en Werkgelegenheid om, na consultatie van Nautilus en de KVN R in 2016, te besluiten de pauzebepaling te verruimen naar maximaal 7 uur werk. Naar verwachting zal deze wijziging van het Arbeidstijdenbesluit Vervoer medio 2017 in werking treden.



In Memoriam

Op 14 maart komt, geheel onverwachts, KVN R-bestuurslid Pim de Lange te overlijden op 69-jarige leeftijd. Sinds juni 2010 maakte hij deel uit van het KVN R-bestuur. Pim de Lange was algemeen directeur van Stena Line BV en na zijn pensioen algemeen adviseur van de Stena Group. De KVN R mist Pim als een aimabel en betrokken bestuurslid met een grote betrokkenheid bij de maritieme wereld.

Colofon

Uitgave

Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
mei 2017

Redactie

Bureau KVNR

Ontwerp

Coopr

Druk

Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording

Leden van de KVNR
DOTI 2009 / alpha ventus (pag. 22/23)

De tekst van dit jaarverslag is
afgesloten op 30 maart 2017

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 2016 aan.

For the English version of this
annual report over 2016 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

