



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

2017

Wisselvallig klimaat

JAARVERSLAG





Inhoud

Voorwoord	5
Kerncijfers Zeescheepvaart	6
Ondernemerschap en Economie	9
Werkgelegenheid en Bemanningszaken	12
Werving en Zeevaartonderwijs	17
Interview Voorzitters	20
Klimaat en Milieu	22
Veiligheid en Beveiliging	29



Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders over het jaar 2017. Zo woest als de zee vaak is, zo onstuimig was ook 2017 weer voor de Nederlandse zeescheepvaart.

Niet alleen het bedrijfsleven heeft een bewogen jaar achter de rug. Binnen de redersvereniging zelf is ook veel gebeurd. We vierden het 25-jarig jubileum van de KVNR, die in 1992 werd opgericht na een fusie van de twee rechtsvoorgangers. Hoogtepunt van dit jubileumjaar was de viering ervan in juni aan boord van het ss Rotterdam. Toenmalig KVNR-voorzitter Tineke Netelenbos overhandigde daar het jubileumboek 'Dóór op vol vermogen!' aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet, wier aanwezigheid door de Nederlandse reders bijzonder werd gewaardeerd. 'Toenmalig' KVNR-voorzitter, want door een gewijzigd bestuursmodel werd ook afscheid genomen van de manier waarop de voorzittersrol werd ingevuld. Voor haar inspanningen voor de Nederlandse zeevaart sinds 2008 werd Tineke Netelenbos bij haar afscheid benoemd tot erelid van de KVNR.

Bestuursleden Karin Orsel (MF Shipping Group) en Sibbrand Hassing (Holland America Line) hebben als covoorzitters de voorzittershamer overgenomen. Ook op directieniveau is het nodige veranderd. Martin Dorsman heeft in november zijn directiefunctie neergelegd om bij de Europese koepelorganisatie ECSA in Brussel als secretaris-generaal het roer over te nemen. Inmiddels is de directie weer compleet en zetten we de lijnen uit voor de komende jaren.

Het huidige 2018 wordt een jaar van afronding en nieuwe initiatieven op tal van terreinen. Na bijna tien jaar pleiten voor adequate beveiliging van Nederlandse schepen en hun bemanning tegen piraterij in de Golf van Aden is een spannend moment aangebroken in de politieke arena. De Tweede Kamer heeft in maart 2018 een wetsvoorstel voor bewapende particuliere beveiliging aangenomen. Nu zijn de Eerste Kamerleden aan zet en hopelijk steunen ook zij het voorstel, zodat de Nederlandse zeeschepen en de daarop werkzame zeevarenden onder alle omstandigheden adequaat kunnen worden beveiligd.

Wat heeft 2018 verder in het vooruitzicht voor de zeevaart? Wat ons betreft wordt het een jaar van economisch herstel, ongevallenpreventie en verduurzaming. Zo voeren we wat betreft het laatste thema intensief overleg met betrokken partijen over de reductie van CO₂-uitstoot van de zeevaart. Het is een kleine greep uit onze activiteiten. Daarom nodigen wij u uit om deze pagina om te slaan en verder te lezen over ondernemerschap, veiligheid, milieu en de arbeidsmarkt in de zeevaart.

Wij wensen u een voortvarend 2018.
Annet Koster en Guido Hollaar
Directie KVNR



DE NEDERLANDSE ZEESCHEEPVAART

AANTAL SCHEPEN

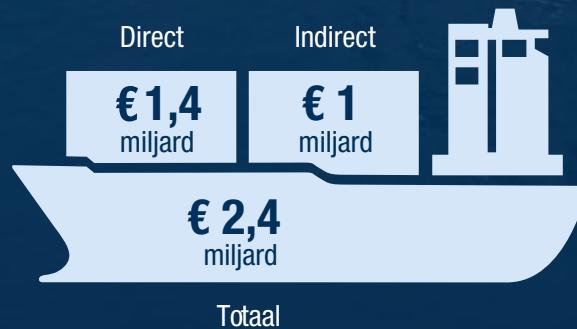


Nederlands beheer



Nederlandse vlag

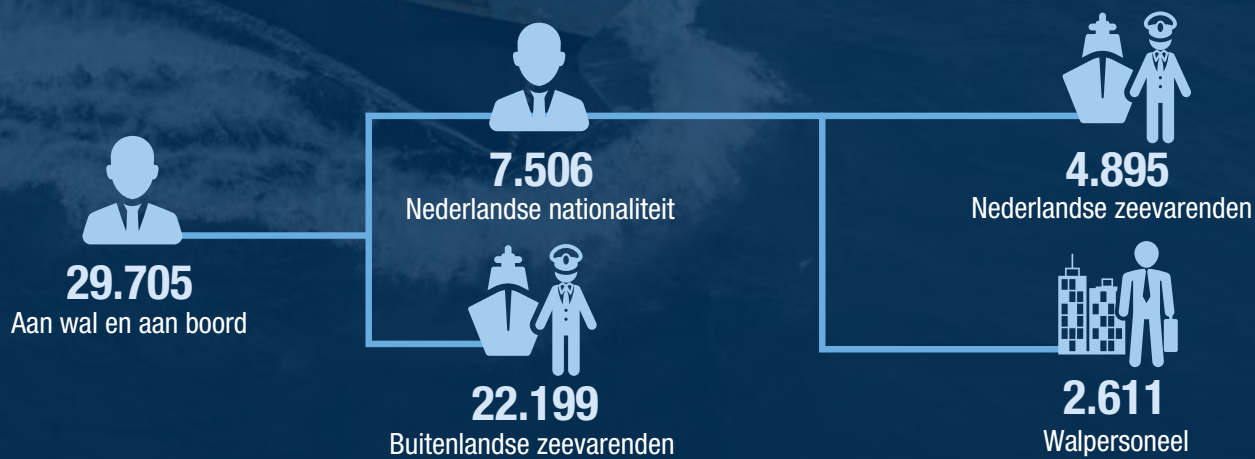
TOEGEVOEGDE WAARDE





CIJFERS 2016

WERKGELEGENHEID AAN DE WAL EN OP DE NEDERLANDS GEVLAGDE VLOOT





Najaarsledenvergadering KVNR

Beleidsadviseur voor juridische en fiscale zaken Lodewijk Wisse praat de aanwezigen bij over de aanpassing van het btw-nultarief voor leveranties van goederen en diensten aan zeeschepen. Het wetsvoorstel daartoe is na een lobby van de KVNR aangepast en treedt een jaar later in werking.





Ondernemerschap en Economie

Ondanks het verbeterde economische klimaat is 2017 voor de Nederlandse zeevaart geen sterk jaar geweest. Wel zijn er enkele positieve signalen waarneembaar. Zo zijn de vrachttarieven nog laag, maar lijken deze een lichte verbetering te tonen. Met relatief weinig nieuwe schepen zou 2018 een hersteljaar kunnen worden. Eén van de deelsectoren die het wel goed doet, is de cruisesector. Met enkele procenten groei wereldwijd en een sterke vraag voor 2018

kent de cruisesector een uitstekende tijd. De bulksector heeft geen slecht jaar achter de rug, maar van een stabiel herstel is nog niet te spreken. De tankvaart heeft nog last van overcapaciteit en in de olie en gas is nog geen herstel zichtbaar. Hoewel sommige signalen optimistisch stemmen, is in de meeste deelsectoren dus nog geen sprake van (voldoende) herstel en stabilisering om van een welvarende Nederlandse zeevaart te kunnen spreken.

Uitstel aanpassing btw-nultarief

Van alle fiscale dossiers is de wijziging van het btw-nultarief voor zeeschepen het meest in het oog springend. In de huidige btw-wetgeving is het toegestaan om alle leveringen van goederen en diensten aan zeeschepen tegen 0% btw te verrichten. Het enige criterium is dat aan een 'zeeschip' moet worden geleverd. Echter, het Europese Hof van Justitie heeft in een procedure tegen Frankrijk bepaald dat dit een te ruime invulling van de Europese btw-richtlijn is. Geoordeeld is dat het zeeschip ook feitelijk op volle zee moet worden gebruikt. De Europese Commissie heeft Nederland laten weten dat deze aanvullende eis in de Nederlandse btw-wetgeving ontbreekt en dus ook moet worden opgenomen. Het kabinet heeft op Prinsjesdag hiervoor voorstellen gedaan. Wegens de enorme uitvoeringsproblematiek heeft de KVNR zich gemeld bij de Tweede Kamer. De Tweede Kamer heeft eind 2017 een wijzigingsvoorstel aangenomen dat voorziet in een jaar uitstel. Komend jaar gebruikt de KVNR om samen met het ministerie van Financiën en de Belastingdienst mogelijke uitvoeringsproblemen en administratieve lasten te inventariseren en op te lossen. Inzet hierbij is dat Nederland geen strengere regelgeving invoert dan de ons omliggende landen.

Werkprogramma Maritieme Strategie

In februari 2018 is het Werkprogramma maritieme strategie ondertekend. Met dit programma wordt de samenwerking tussen de maritieme sector en de overheid verstevigd en zijn de huidige maritieme beleidsvoornemens van de minister van Infrastructuur en Waterstaat gebundeld. Voor de zeescheepvaart springen naast het scheepsregister vooral duurzame (economische) onderwerpen eruit. Dit betreft onder meer de CO₂-reductie in de internationale scheepvaart, het vergroeningsfonds voor de scheepvaart en nieuwe financieringsmodellen voor verduurzaming. De KVNR zet zich in voor verdere verduurzaming waarbij een sterke scheepvaartsector het uitgangspunt is en blijft. Aan het milieuaspect is in deze publicatie een apart hoofdstuk gewijd.

Toekomst Nederlandse scheepsregister

Het Nederlandse scheepsregister moet worden gemoderniseerd. Om de Nederlandse vlag de vanzelfsprekende optie voor reders te laten zijn, moet de dienstverlening op peil zijn, moeten de kosten concurreren met andere landen, moet internationale wetgeving snel en zonder 'nationale koppen' in de nationale wetgeving worden opgenomen en moet het registratieproces een geoliede machine zijn. Dit is niet alleen

Afscheidstoespraak met een knipoog

Oudgediende (44 dienstjaren!) van het KVNR-secretariaat Marijke Harberts spreekt scheidend directeur Martin Dorsman en zijn gezin toe in bijzijn van de leden.



Daarna wordt Martin door covoorzitter Sibrand Hassing namens de leden benoemd tot erelid van de KVNR wegens zijn grote inzet voor de Nederlandse zeescheepvaart.



van belang voor de Nederlandse reders, maar draagt ook bij aan het Nederlandse maritieme vestigingsklimaat en het versterken van de gehele sector. De minister van I en W heeft voorgesteld om de promotie van het Nederlandse register en de acquisitie van nieuw tonnage aan een commerciële partij uit te besteden. De KVNR heeft sterk gelobbyd voor een soepeler en aantrekkelijker register, en blijft dit doen. Het succes van de BV Nederland wordt immers mede bepaald door het succes van de Nederlandse reders.

Spotlight 2018: totstandkoming Brexit-deal?

Internationaal ligt de focus al enige tijd op de aanstaande Brexit, niet in de laatste plaats op gebied van de zeevaart. Na het Brexit-referendum in het Verenigd Koninkrijk (VK) op 23 juni 2016 heeft de Britse regering op 29 maart 2017 de Europese Commissie

laten weten uit de Europese Unie te willen treden. Dit betekent dat op 29 maart 2019 Brexit een feit is. Over de echtscheidingsvoorwaarden wordt op dit moment tussen de EU en het VK onderhandeld, naast de toekomstige handelsrelatie tussen de EU en de Britten. Het VK is de derde exportbestemming van Nederland, dus ook voor de zeescheepvaart zijn de belangen groot. Daarom heeft de KVNR in 2017, ook in Europees verband, ingezet op het in kaart brengen van problemen en kansen voor ferrydiensten, short sea en offshore.

In 2018 wordt dit verder uitgewerkt. Het doel is dat de handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk zoveel als mogelijk zonder nieuwe barrières blijft verlopen. Dus zo weinig mogelijk nieuwe douaneformaliteiten of (fyto) sanitaire en veterinaire controles.

Werkgelegenheid en Bemanningszaken

Ontwikkeling arbeidsmarkt

Ondanks de aanhoudende slechte economische situatie is het aantal Nederlandse zeevarenden toch iets toegenomen en blijft de werkloosheid onder de Nederlandse zeevarenden laag. Hoewel er in het algemeen sprake is van een ontspannen arbeidsmarkt, is dat bij werktuigkundigen in de hogere rangen veel minder het geval. De kapiteins en officieren die door de faillissementen van Flinter en Abis hun baan kwijt raakten, hebben nagenoeg allemaal bij andere Nederlandse rederijen weer werk gevonden.

Cao's nationaal en internationaal

In 2017 hebben onderhandelingen plaatsgevonden over de verlenging van de cao's. De belangrijkste cao voor de Nederlandse zeevarenden, die voor de Handelsvaart, is met 1 jaar verlengd met een gagestijging van 1,5%. Voor de niet-EU-zeevarenden is met Nautilus International en de lokale vakbonden overeengekomen de gages gelijk te houden. Dit wijkt niet af van de internationale ontwikkelingen. Wel is er voorzien in een kerstgratificatie. Ook dit zijn contracten voor 1 jaar (2018). Zowel voor de Nederlandse als de buitenlandse zeevarenden wordt het contant opnemen van geld aan boord ontmoedigd vanwege de hoge kosten en de risico's die verbonden zijn aan het voorhanden hebben van contant geld. Deze cao-onderhandelingsresultaten reflecteren de slechte economische positie waarin de zeescheepvaart zich internationaal nog steeds bevindt.

Bemanningswetgeving

De KVRN maakt zich sterk voor een goede afstemming tussen het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken (DGLM) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de uitvoering en het onderhoud van de complexe en gedetailleerde bemanningswetgeving. Zo hoopt de KVRN net als in 2017 ook in

2018 bij te kunnen dragen aan het verhelpen van een aantal knelpunten in de Wet zeevarenden, waaronder de mogelijkheid tot afgifte van een Certificate of Receipt of Application (CRA) in het geval van de aanvraag tot erkenning van een buitenlands tankercertificaat. Ook is het belangrijk dat er meer ruimte in de wet komt om experimentele vaarbevoegdheden te kunnen afgeven, om zo innovatieve ontwikkelingen op bemanningsgebied beter te kunnen faciliteren.

De bemanningswetgeving werd in 2017 op verschillende punten aangepast. Het betrof het wegnemen van enkele knelpunten en de implementatie van de 2014-wijzigingen van het Maritiem Arbeidsverdrag en de nieuwe voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW). Het gaat dan bijvoorbeeld om de vernieuwing van vaarbevoegdheidsbewijzen en de accommodatie van schepen die worden ingezet in een niet-continue vaart. Tenslotte trad, na jaren van voorwerk, een wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in werking als gevolg waarvan meer ruimte is ontstaan voor alternatieve wachtschema's aan boord van vooral schepen met een tweewachtenstelsel.

Internationaal droeg de KVRN bij aan de mede via de International Chamber of Shipping (ICS) tot stand gekomen IMO-circulaire STCW.7/Circ.24/Rev.1. Deze heeft tot doel met uitleg over enkele aspecten van het STCW-verdrag, bij te dragen aan het wegnemen van misverstanden bij havenstaatautoriteiten en daarmee het terugdringen van onterecht toegekende tekortkomingen of aanhoudingen.

Vergunningsstelsel tewerkstelling niet-EU-zeevarenden op Nederlandse vlagschepen

Bij zowel de KVRN als bij vakbond Nautilus Internati-



Najaarsledenvergadering

KVNR-bestuurslid Erwin Meijnders, waarnemend directeur Guido Hollaar en beleidsadviseur arbeidszaken Tjitso Westra brengen de leden op de hoogte van onder andere de uitkomsten van de cao-onderhandelingen, de wijzigingen in bemanningswetgeving en visaproblematiek voor zeevarenden.





onal was er behoefte om de bestaande drie vergunningsregelingen voor het tewerkstellen van niet-EU-zeevarenden op zeeschepen onder Nederlandse vlag te moderniseren. Daarbij zou tevens aandacht worden geschonken aan het terugdringen van administratieve lasten en het verhogen van de uitvoerbaarheid van de regelingen. Helaas bleek het overleg hierover zoveel tijd te kosten dat is besloten om de regelingen RAZ (gezellen) en RTO (officieren) ongewijzigd te verlengen tot 2019 en ook RTK-regeling niet te herschrijven maar uit te breiden met een bepaling. Dit betekent dat vergunningen met een onbeperkte looptijd worden afgegeven ten behoeve van de niet-EU-kapiteins zodra een rederij een strategisch personeelsbeleid voert. Dit schept zekerheid naar de toekomst voor zowel de rederij als de kapitein.

Visa

Over de uitvoering van de Schengengrenscodex vond er in 2017 afstemming plaats tussen het ministerie van Justitie en Veiligheid, de Koninklijke Marechaussee, de Zeehavenpolitie en de maritieme cluster, waaronder de KVNR. De KVNR heeft de nauwere contacten als positief ervaren en spreekt de wens uit dat deze zullen worden voortgezet.

Wel is een toenemende aandacht waarneembaar binnen het visumbeleid voor nationale veiligheid en het voorkomen van illegale immigratie en lijkt het stimuleren van zakelijke activiteiten – waaronder het reizen door zeevarenden – hieraan ondergeschikt te worden gemaakt. De KVNR blijft ervoor pleiten dat, vanwege zowel zakelijke als ook sociale redenen



zeevarenden dienen te worden gefaciliteerd bij het reizen naar en van schepen bij aanvang en einde van hun diensttermijn aan boord. Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen en mede door tussen de Europese lidstaten en het Europees Parlement ontstane onenigheid trok de Europese Commissie een eerder voorstel voor een meer op zakendoen gericht visumbeleid eind 2017 in met het voornemen in 2018 met een herzien voorstel te komen. In 2018 zal de KVNRR zich via ECSA actief inzetten om bij de herziening van de EU-visumcode te bepleiten dat zeevarenden voor meervoudige langjarige visa in aanmerking blijven komen. De afgifte van dergelijke Schengenvisa is namelijk essentieel voor de bedrijfstak om goed in te kunnen spelen op de complexe logistiek rondom bemanningswisselingen.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken begint in 2018 met het samenvoegen van de zeven regionale centra waar de visumaanvragen worden verwerkt tot één servicecentrum in Den Haag. Het ministerie heeft bij de KVNRR aangegeven dat dit proces geen invloed zal hebben op de afhandelingsnelheid van visumaanvragen. Daarnaast wordt met het ministerie overleg gevoerd over een speciale regeling (blue carpet) voor zeevarenden die in Nederland gaan aanmonsteren op een Nederlands schip en daartoe bij een Nederlandse

Dag van de Zeevarende

Op zaterdag 24 juni opent burgemeester van Den Helder Coen Schuiling officieel de Dag van de Zeevarende tijdens Sail Den Helder. Hoewel deze officiële VN-dag eigenlijk pas op 25 juni wordt gevierd, is de werkgroep waaraan ook de KVNRR deelneemt al enkele dagen aanwezig met onder andere een fototentoonstelling over het leven van een zeevarende door Kees van Wiersum, ook wel bekend als 'Zware Kees'.



ambassade een visumaanvraag doen. De bereidheid vanuit het ministerie van Buitenlandse Zaken om in deze gevallen Schengenvisa met de maximale looptijd van vijf jaar af te geven, en daarmee de economische belangen van de Nederlandse zeescheepvaart te faciliteren, is zeer positief. In 2017 werd door de KVNR via ECSA succesvol bepleit dat niet-visumplichtige bemanningen van zeeschepen die een haven in de EU aandoen, worden uitgezonderd van de meldingsplicht onder het voorgenomen European Travel Information and Authorisation System (ETIAS). Voor de bemanning geldt tenslotte al een meldingsplicht onder de Schengengrenscodes.

Spotlight 2018: Tarieven ILT en Kiwa

Eind november 2017 werd de KVNR verrast door een voorstel om met ingang van 1 januari 2018 de tarieven van ILT met 4,12 % te indexeren, met het verzoek hier binnen twee weken op te reageren. Met verwijzing naar onder meer de consumentenprijsindex over 2017

gaf de KVNR aan een indexering van 1,5% juist te achten. De KVNR heeft hierop geen verdere reactie meer ontvangen, maar ook geconstateerd dat de tarieven niet zijn aangepast. De KVNR dringt dan ook aan op een spoedige voortzetting van de dialoog over het tariefstelsel, ook gezien het feit dat in de Regeling tarieven scheepvaart 2005 in 2016 met het verzekeringscertificaat op basis van het Verdrag van Nairobi en in 2017 met het Ballastwaterbeheerplan tarieven op een dusdanig hoog niveau zijn ingeschaald dat de KVNR daar serieuze vraagtekens bij zet.

Bij het vervolg van de consultatie over de hervorming van de tariefstelsels zal de KVNR blijven aandringen op transparantie van de kostenopbouw, robuustheid van de te hanteren cijfers, en een goede borging van voldoende efficiëntie van de onderliggende werkprocessen als essentiële voorwaarden voor een tariefstelsel dat is gebaseerd op kostendekkendheid.





Werving en Zeevaartonderwijs

Onderwijs

De instroom in het Nederlandse zeevaartonderwijs liet in 2017 voor het derde jaar op rij een daling zien, namelijk van 1.053 studenten in 2015 naar 725 studenten in 2017. Na de piekjaren tussen 2013 en 2015 bevindt de instroom zich nu op het niveau van eerdere jaren. Door die piekperiode nam het aantal afgegeven diploma's in de periode van 2015 tot eind 2017 wel toe, van 461 naar 654 diploma's.

Eind september 2017 hadden 555 Nederlandse zeevaartstudenten voor het eerste semester van het schooljaar 2017-2018 een stageplek gevonden op de Nederlandse vloot. Hiermee is het aantal geplaatste stagiairs op de Nederlandse vloot 70% hoger dan in 2008. De intensieve coördinatie tussen zeevaartscholen en rederijen

werpt dus haar vruchten af. Uit de samenwerking met het Palompon Institute of Technology in de Filippijnen werd in 2017 het aantal van 97 stagiairs geselecteerd, een lager aantal dan in de afgelopen jaren.

Kennismakingsstages Zeevaart

Onder meer via de zeevaartstages voor jongeren van 16 jaar en ouder blijft de KVNR zich inspannen voor het werven van nieuwe zeevaartstudenten maar dit project is wel veranderd. Vorig jaar heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de organisaties die in de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden samenwerken geïnformeerd over het niet verlengen van de Tijdelijke subsidieregeling kennismakingsstages scheepvaart na 2017. Geconfronteerd met de beëindiging van het succesvolle project na tien jaar, is

de KVNR op zoek gegaan naar financiering om het project te kunnen voortzetten. In de Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Zeescheepvaart heeft de KVNR hiervoor een partner gevonden voor het jaar 2018. Wel is er sprake van een afgeslankte campagne. Het onderdeel introductiestages voor 14- en 15-jarigen aan boord van een zeilend opleidingschip is komen te vervallen, evenals de waterbouwstages onder auspiciën van de Vereniging van Waterbouwers. Wat betreft de zeevaartstages is in 2018 ruimte voor ongeveer 100 stagiairs. De KVNR is verheugd dat we dit belangrijke component van het project voort kunnen zetten en jongeren kunnen blijven enthousiasmeren voor het zeevarende beroep.

Spotlight 2018: Herstructurering onderwijs

In 2018 beginnen de sociale partners met een evaluatie van de beroepscompetentieprofielen van opleidingen. Daarna gaat de KVNR samen met andere partijen in de scheepvaartsector en het onderwijsveld onderzoeken of een gedeeltelijke samenvoeging mogelijk is van de huidige ongeveer achttien richtingen binnen het MBO waarin studenten kunnen worden opgeleid voor varende beroepen. In 2017 stonden in totaal ongeveer 3.000 studenten ingeschreven voor deze opleidingsrichtingen. Gelet op de aantrekkelijke economie en daaraan gerelateerde werving van personeel is het reëel te stellen dat de inspanningen zich zullen richten op stabilisering van het huidige niveau van instroom van studenten.



KVNR meer dan 15 jaar actief in de Filippijnen

Sinds 2001 bestaat een samenwerking tussen het Filippijnse Palompon Institute of Technology (PIT) en de KVNR voor het opleiden van officieren voor de Nederlandse vloot. De KVNR huurt hierbij de expertise van de STC Group in om PIT onderwijskundig te ondersteunen. Bij het bereiken van 15 jaar samenwerking heeft van KVNR-zijde een evaluatie plaatsgevonden die is verwerkt tot een publicatie die het verloop illustreert van pionieren in de beginfase tot de huidige stabiele samenwerking.



Zeiltocht met de Wylde Swan

Door de beëindiging van de Tijdelijke Subsidierегeling kennismakingsstages scheepvaart hebben in 2017 de laatste zeiltochten plaatsgevonden die bestemd waren voor 14- en 15-jarigen. Zo voer ook de Wylde Swan in 2017 nog een keer uit om jongeren in 24 uur kennis te laten maken met de zeevaart. De andere twee tochten werden verzorgd aan boord van de Eendracht en de Oosterschelde.



Interview voorzitters

Het is weer een bewogen jaar geweest, dat vereist sterk leiderschap van de voorzitters?

Sibrand: “In mijn eigen deelsector, de cruise-industrie, gaat het best goed, maar ik schrik er inderdaad van om te zien dat in de rest van de zeevaart na tien jaar crisis nog steeds geen sprake is van stabiliteit en positieve groei. Als voorzitter zit je in een positie om vanuit een vogelperspectief naar de sector te kijken. Dat betekent dat je in staat wordt gesteld om kansen te identificeren en daar iets mee te doen. Ik vind dat dat de kracht van de voorzitter van de redersvereniging moet zijn: kansen signaleren waardoor het beste uit bedrijven en mensen kan worden gehaald op het juiste moment.”

Karin: “Wat Sibrand zegt kan ik alleen maar beamen. Het is natuurlijk nog steeds crisistijd en ook het bureau van de KVNR heeft het afgelopen jaar voor een enorme uitdaging gestaan door een veranderend voorzitterschap en de personeelwisselingen in recente maanden. Wij hebben geprobeerd daarin heel ondersteunend te zijn richting het bureau. Nu Annet Koster als nieuwe directeur is begonnen, is het voor ons misschien wel tijd om iets meer afstand te nemen. Dan kunnen we ons meer bezighouden met het strategisch bestuur. Dat was natuurlijk ook het plan! Maar de samenwerking tussen bestuur en bureau is heel solide. Wat dat betreft denk ik dat we ook echt een verbindende factor kunnen zijn tussen bestuur en de staf van het KVNR-bureau.”

Is het voorzitterschap wel te doen naast de ‘eigen baan’?

Sibrand: “Nou, het is inderdaad wel veel drukker geworden. Soms is het echt laveren tussen privé, werk en een vertegenwoordigende rol als voorzitter van de



redersvereniging. Maar in alle eerlijkheid is het best goed te doen. Het is druk, maar daar houd ik wel van. Daarnaast brengt het deelnemen aan internationale overleggen weer herinneringen terug aan de tijd toen ik namens Nederland vertegenwoordiger was bij de IMO. Ach, als je goede mensen om je heen verzamelt, prioriteiten stelt en kunt delegeren, dan vergaat de wereld niet zo snel. Haha, maar soms moet ik het thuis wel uitleggen.

Wat is de grootste verrassing geweest in de rol van voorzitter van de KVNR?

Karin: “Als bestuurslid was ik natuurlijk al vrij lang betrokken bij de KVNR. Van een echte verrassing is geen sprake, maar er zijn me wel een paar dingen opgevallen. Als je bezig bent met de bedrijfsvoering van je eigen bedrijf, heb je soms niet het idee dat een brancheorganisatie waar je deel van uitmaakt altijd



Scheidend voorzitter Tineke Netelenbos wenst Sibrand Hassing en Karin Orsel succes als covoorzitters van de KVNR tijdens het 25-jarig jubileum van de redersvereniging.

even relevant is. Bij de KVNR heb ik in de afgelopen maanden echt gemerkt hoe belangrijk het is dat wij als reders zijn verenigd. Zonder aandringen vanuit de verenigde reders was het uitstel van de aanpassing van het btw-nultarief misschien wel nooit gekomen, om maar een voorbeeld te noemen. Datzelfde is zichtbaar bij de behandeling van het wetsvoorstel dat reders in staat moet stellen hun zeevarenden op zee te beschermen tegen piraterij. Daarnaast is de grote inspanning van het bureau en de individuele gedrevenheid van de medewerkers prijzenswaardig. Hun kennis en vastberadenheid om een betere Nederlandse zeevaart te realiseren is van grote waarde.”

Wat brengt de toekomst?

Karin: “Daarover kunnen we alleen maar speculeren. Laat ik daarom maar dichtbij huis blijven: 2018. We hopen dat de ogenschijnlijke meerderheid in de

Eerste Kamer voor het wetsvoorstel Wet ter Bescherming Koopvaardij bij een stemming wordt bewaard. Dat mag duidelijk zijn. Daarnaast willen we als KVNR nog meer inzetten op verduurzaming. Het gaat dan om de vergroening van de sector. In het regeerakkoord van het kabinet staat dat onder andere met de zeevaart een Green Deal zal worden overeengekomen. Ik weet dat we meer dan voldoende dossiers hebben waarbij we graag betrokkenheid van de overheid zien als het gaat om vergroening. We willen ook meer aandacht besteden aan de veiligheidscultuur aan boord van zeeschepen. Wat ons betreft is elk ongeluk dat voorkomen had kunnen worden namelijk toch één teveel. We gaan daarom sterk inzetten op bewustwording en duurzame inzetbaarheid om de zeevarenden actief te betrekken bij bijvoorbeeld het tegengaan van fatigue.”

Sibrand: “Graag zou ik nog willen toevoegen dat de overheid zich nu buigt over de modernisering en concurrentiekracht van het Nederlandse scheepsregister. Ondertussen onderzoeken wij hoe reders een bijdrage kunnen leveren aan dit proces. Om toch een sprong te wagen naar de verre toekomst wil ik nog graag kwijt dat wij nog altijd het emissieloze schip voor ogen hebben in 2050. Katharine Palmer van Lloyd’s Register kwam op de KVNR-nieuwjaarsreceptie heel visueel haar rapport toelichten over de stappen die moeten worden genomen om daar te komen. Er zijn nog veel obstakels op de weg, niet in de laatste plaats de tijd die het kost om de benodigde technologische ontwikkelingen te realiseren. Maar de zeevaart zou de zeevaart niet zijn als we niet de stap zetten in het onbekende. Met vereende kracht gaan we op volle kracht vooruit!”

Klimaat en Milieu

Een mondiale strategie voor een verdere CO₂-reductie is nodig

Op het gebied van klimaat en milieu ging in de scheepvaartwereld 2017 veel aandacht uit naar de invulling van de IMO-strategie voor een verdere verlaging van de CO₂-uitstoot van de zeescheepvaart. In 2017 vonden in IMO-verband de eerste discussies plaats over het ambitieniveau van die strategie met mogelijke CO₂-reductiedoelstellingen en een eerste inventarisatie van mogelijke technische, operationele en marktgerichte maatregelen om een verdere CO₂-reductie te realiseren. Om de aankomende discussie in IMO goed te kunnen voeren, is in 2017 de werkgroep CO₂ gelanceerd die onder andere gaat kijken naar de impact van mogelijke maatregelen voor reductie van CO₂-uitstoot op technisch, operationeel en economisch vlak voor reders.

Logischerwijs blijft reductie van CO₂-uitstoot van de zeevaart dan ook onverminderd een prioriteit in 2018. Als Nederlandse reders wil de KVNR graag stappen

zetten in lijn met een ambitieuze CO₂-reductiedoelstelling. De KVNR zet daarbij in op een absolute CO₂-reductie van 50% in 2050 ten opzichte van 2008. Klimaatverandering heeft een wereldwijde impact, maar de zeevaart is niet in het Klimaatakkoord van Parijs opgenomen. Daarom is de KVNR van mening dat de IMO voor onze mondiaal opererende sector verantwoordelijkheid neemt en zelf een ambitieuze agenda op tafel legt. Naar verwachting zal in 2018 het ambitieniveau met bijbehorende reductiedoelstellingen door de IMO-lidstaten worden vastgesteld.

Naast de succesvolle lobby van de KVNR in Brussel tegen het opnemen van zeevaart onder het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) blijft de KVNR inzetten op een vooruitstrevende agenda bij IMO. Internationaal wordt in 2023 in IMO-verband een definitieve reductiestrategie aangenomen. Deze IMO-reductiestrategie zal aan de basis staan van mondiale oplossingen die meer en beter kunnen bijdragen aan de mondiale terugdringing van de



Jubileum Platform Schone Scheepvaart

Beleidsadviseur voor milieuzaken Nick Lurkin verwelkomt de andere deelnemers aan Platform Schone Scheepvaart in de 'Shipowners Lounge' van de KVNR op de beurs Europort in november 2017. Het platform bestaat namelijk alweer 10 jaar! Het platform heeft zichzelf op de kaart gezet door brede en intensieve samenwerking om de bestaande kennis uit te wisselen ten behoeve van een realistische kijk op de verduurzaming van de scheepvaart.





CO₂-uitstoot dan eenzijdige Europese maatregelen zoals bijvoorbeeld EU-ETS die alleen betrekking hebben op schepen die in Europese wateren actief zijn. De KVNR kan niet vaak genoeg benadrukken dat het grenzeloze karakter van luchtmissies vraagt om een mondiale aanpak.

Op weg naar de strengere zwavelnorm in 2020

Per 1 januari 2020 zal de mondiale zwavelnorm van kracht zijn. Dit betekent dat er buiten de zwavelbeheersgebieden (de zogeheten SECA's) nog maar maximaal 0,50% m/m zwavel door zeeschepen mag worden uitgestoten. Door deze strengere zwavelnorm zal er buiten de SECA's vanaf 2020 zeker 80% minder zwavel worden uitgestoten dan nu het geval is. Ten

behoefte van de implementatie van de norm werd in 2017 in IMO-verband een begin gemaakt met de realisatie van een werkplan. De KVNR steunt de strengere zwavelnorm maar heeft wel aangegeven dat een eenduidige implementatie en effectieve handhaving van zeer groot belang zijn voor het succes van de inwerkingtreding in 2020.

Eind 2017 heeft de KVNR als scheepvaartsector gepleit voor een verbod op het in bunkertanks aan boord hebben van brandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 0,50%, tenzij er een goedgekeurde gaswasinstallatie aan boord is of er geen scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte van max. 0,50% beschikbaar zijn in de haven die door een schip voor laden of



lossen wordt aangedaan. Dit voorstel van de reders is inmiddels goed ontvangen door milieuorganisaties en in februari 2018 ook door de vergadering van de IMO-subcommissie Pollution, Prevention and Response 5 (PPR-5). Er is echter nog wel onduidelijkheid over de wijze van handelen bij het niet voorradig zijn van laagzwavelige brandstof in een bepaalde haven. In 2018 zal de handelwijze in IMO-verband verder worden uitgewerkt.

Verbetering bunker kwaliteit stap dichterbij

In 2017 was er veel aandacht voor de verbetering van de bunker kwaliteit voor zeeschepen, ook op het politieke toneel. Op initiatief van de KVNR is een internationaal overleg opgezet om te kijken naar de

verbetering van de bunker kwaliteit in de havens van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen, het zogenaamde ARA-gebied. In de overleggroep participeren ook vertegenwoordigers van producenten, bunkerleveranciers, havenautoriteiten, Belgische, Duitse en Nederlandse overheden en reders. Naast dit internationale ARA-forum over bunker kwaliteit heeft de KVNR in 2017 op nationaal niveau een samenwerkingsovereenkomst getekend met het Havenbedrijf Rotterdam, Vereniging van Nederlandse Petrochemische Industrie (VNPI), Vereniging van Tankopslagbedrijven (VOTOB) en de Nederlandse Organisatie voor de Energiebranche (NOVE). Gemeenschappelijk werken deze partijen aan het verbeteren van de bunkersector in de Rotterdamse haven op onder andere het gebied



van kwaliteit, kwantiteit en efficiency. In 2018 zullen deze nationale en internationale samenwerkingsverbanden worden voortgezet met als doel om een mogelijk bunkerlicentiesysteem op te zetten. Een wens die door de KVNR al langere tijd wordt uitgesproken.

Ballastwater

Het internationale ballastwaterverdrag is op 8 september in werking getreden. Met dit verdrag wordt het mariene milieu beter beschermd. De impact op de dagelijkse gang van zaken aan boord is echter groot. Ballastwater moet, waar mogelijk en toegestaan, tijdens de reis worden gewisseld met zeewater. Ook

moeten alle ballastwateroperaties goed worden vastgelegd. In een later stadium, dat afhankelijk is van het moment waarop een schip een herkeuring van het certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie krijgt, maar uiterlijk 2024, moet het ballastwater ook aan een lozingsnorm voldoen. Schepen zullen hiervoor veelal een goedgekeurd ballastwaterbehandelingssysteem gebruiken. De Verenigde Staten kennen eigen ballastwaterregelgeving waarmee ook rekening gehouden dient te worden.

Spotlight 2018: het jaar van de Green Deal?

Tot slot heeft het kabinet Rutte IV in het najaar van 2017 bij de totstandkoming van het Regeerakkoord



een passage opgenomen over de verduurzaming van de maritieme sectoren. Om tot een verdere verduurzaming te komen is het kabinet van mening dat er een zogeheten Green Deal voor de zeevaart, binnenvaart en zeehavens moet komen. In 2018 zal invulling worden gegeven aan de inhoud van de Green Deal die mogelijk onder een Klimaattafel kan vallen net zoals bij de andere transportmodaliteiten. Het is de bedoeling dat eind 2018 de intenties en onderlinge afspraken zullen worden ondertekend door de verschillende belanghebbende partijen.

Wagenvorg Shipping wint Maritime Award

Op 6 november 2017 nam vlootdirecteur Theo Klimp namens Wagenvorg Shipping de Maritime KVR Shipping Award in ontvangst. De rederij uit het noorden was met het schip Egbert Wagenvorg, de eerste uit de vernieuwende EasyMax-lijn, de grote winnaar van de prijs. Het EasyMax-schip is Easy to operate en realiseert Maximum performance, vooral ook op gebied van milieuefficiëntie.





Wet ter Bescherming Koopvaardij

In september 2016 werd het Voorstel van Wet ter Bescherming Koopvaardij ingediend door Han ten Broeke (VVD) en CDA (overgenomen van Raymond Knops door Martijn van Helvert) bij de Tweede Kamer. In 2017 hebben alle partijen zich erover gebogen en op 23 januari werd dan eindelijk het wetsvoorstel behandeld tijdens een zogeheten eerste termijn debat. Na het debat gingen initiatiefnemers op verzoek van de betrokken partijen met hen op de foto. Nog geen twee maanden later nam de Tweede Kamer het wetsvoorstel aan.





Veiligheid en Beveiliging

Administratieve lasten

In 2010 heeft de EU met richtlijn 2010/65/EU voorgeschreven dat alle lidstaten een elektronisch loket (Maritime Single Window) ontwikkelen voor de uitwisseling van maritieme meldingsformaliteiten. Veel EU-havens hebben hier op eigen wijze invulling aan gegeven. Gevolg is dat er binnen de EU voor schepen geen uniforme manier van melden is gekomen. Dit heeft ertoe geleid dat de administratieve lasten aan boord sterk zijn toegenomen. De Europese Commissie is na druk vanuit de sector een hersteltraject gestart. Een herziening van de richtlijn wordt voorzien in de loop van 2018.

Varen met open top

Soms is lading zo volumineus dat het voor schepen niet mogelijk is deze lading te vervoeren in ruimen die met luiken zijn afgesloten, terwijl dit wel een internationale eis is. De Nederlandse vlaggenstaat staat een afwijking van deze eis toe, mits er wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in een equivalente regeling die bij de IMO is aangemeld. De KVNR en andere partijen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze equivalente regeling waardoor met 'open top' kan worden gevaren.

Cyberveerkracht zeevaart

In 2017 is het risico van cyberaanvallen in de zeescheepvaart verder toegenomen. In het nieuws domineerden enkele cyberaanvallen die grote gevolgen hadden voor de logistieke keten. De noodzaak voor maritieme cyberbeveiliging is van alle kanten erkend. De IMO heeft daarom besloten dat cyberbeveiliging uiterlijk in 2022 een onderdeel moet zijn van het veiligheidsmanagementsysteem (ISM) van schepen en rederijkantoren.

De technische ontwikkeling van steeds autonomer varende schepen neemt toe. De IMO heeft daarom besloten om ook de wet- en regelgeving onder de loep te nemen om obstakels op tijd weg te kunnen nemen. Voor 2018 betekent dit dat er een toenemende focus zal komen te liggen op maritieme cyberbeveiliging en het autonoom worden van schepen. Digitalisering zal op alle terreinen van de bedrijfsvoering een grotere invloed



Najaarsledenvergadering

Beleidsadviseurs Niels van de Minkelis en Cathelijne Bouwkamp zetten ten overstaan van de leden de stand van zaken uiteen op gebied van veiligheid en beveiliging. Er is veel aandacht voor piraterij, RightShip Q1 en het Maritime Single Window.



hebben met consequenties die nu nog niet zijn te overzien. De KVNR zet daarom meer in op voorlichting over het cyberdomein als het gaat om bijvoorbeeld dreigingen, veerkracht en toepasbaarheid.

Beoordelingssysteem RightShip QI

Verladers maken veelvuldig gebruik van het beoordelingssysteem RightShip QI om te bepalen welke schepen zij willen inhuren voor het vervoer van hun lading. Op basis van big data en door middel van algoritmes voorspelt RightShip QI het veiligheids- en efficiëntieniveau van schepen voor de volgende 12 maanden.

RightShip QI geeft de schepen van bepaalde vlaggenstaten, waaronder de Nederlandse, in 2017 een lage

score. Dit rijmt totaal niet met het feit dat de Nederlandse vloot binnen het Paris MoU-samenwerkingsverband voor havenstaatsinspecties (Paris MoU) met een vierde plaats één van de best presterende vlaggenstaten is. RightShip weigert vooralsnog iedere medewerking en inzage in het beoordelingsproces om mogelijke fouten te herstellen ondanks toenadering vanuit de KVNR, de Nederlandse overheid en de internationale redersvereniging ICS.

Ongevallenpreventie

Een tweede onderwerp dat in 2018 meer aandacht verdient, is veiligheid aan boord van schepen. De KVNR merkt op dat sprake is van een lichte toename in het aantal ongevallen aan boord van schepen, soms



zelfs met dodelijke afloop. De sector is sterk gereguleerd, ook op het gebied van veiligheid van de zeevarenden. Toch wil de KVNR meer doen door actiever in te zetten op preventie. Als redersvereniging ligt onze kracht in het aanspreken van de hele sector om een hogere mate van bewustwording over de veiligheid van zeevarenden aan boord te bewerkstelligen.

Spotlight 2018: Wet ter Bescherming Koopvaardij

Begin 2018 is de Tweede Kamer begonnen met de behandeling van het Voorstel van Wet ter Bescherming Koopvaardij tegen piraterij. Op 13 maart 2018 heeft een Tweede Kamer-meerderheid van 89 zetels al ingestemd met de wet. Nu is de Eerste Kamer aan zet.

Met deze wet kan gewapende maritieme particuliere beveiliging worden toegestaan als de inzet van een militair team, de zogenoemde Vessel Protection Detachment, niet mogelijk is in de wateren bij Somalië. Het is precies de constructie waardoor de Nederlandse reders te allen tijde veilig kunnen blijven opereren. De KVNR is dan ook van mening dat deze wet voor alle betrokken partijen de best werkbare en meest gunstige oplossing is.



In 2017 vierde de redersvereniging haar 25-jarig bestaan als KVNR. Op 25 juni werd tijdens de algemene ledenvergadering in een openbare bijeenkomst aan boord van het ss Rotterdam stilgestaan bij de ontstaansgeschiedenis van de KVNR en een blik op de toekomst geworpen. Voorzitter Tineke Netelenbos reikte het jubileumboek 'Dóór op vol vermogen!' uit aan H.K.H. Prinses Margriet, eregast tijdens de jubileumviering. Kort daarna werd Tineke Netelenbos als scheidend voorzitter van de KVNR benoemd tot erelid van de KVNR. Uiteraard was het een uitgelezen moment om ook de nieuw KVNR-covoorzitters Sibrand Hassing en Karin Orsel zichzelf te laten voorstellen aan de toehoorders. Op naar de volgende 25 jaar!"



Colofon

Uitgave

Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
mei 2018

Redactie

Bureau KVNR

Ontwerp

Coopr

Druk

Drukkerij Efficiënta

Fotoverantwoording

Leden van de KVNR

De tekst van dit jaarverslag is
afgesloten op 10 april 2018

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 2017 aan.

For the English version of this annual report over
2017 please visit www.kvnr.nl



In Memoriam: Wim Waanders (1959-2018)

De KVNR werd op 12 maart 2018 opgeschrikt door het nieuws over het overlijden van Wim Waanders, beleidsmedewerker arbeidszaken. Hij is overleden als gevolg van een ziekbed van enkele maanden. Zijn strijd tegen kanker heeft hij niet kunnen winnen. Wim was een betrokken en sociale collega die niet alleen om zijn deskundigheid, maar ook om zijn energieke, positieve en humoristische karakter zal worden herinnerd.







KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS

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

