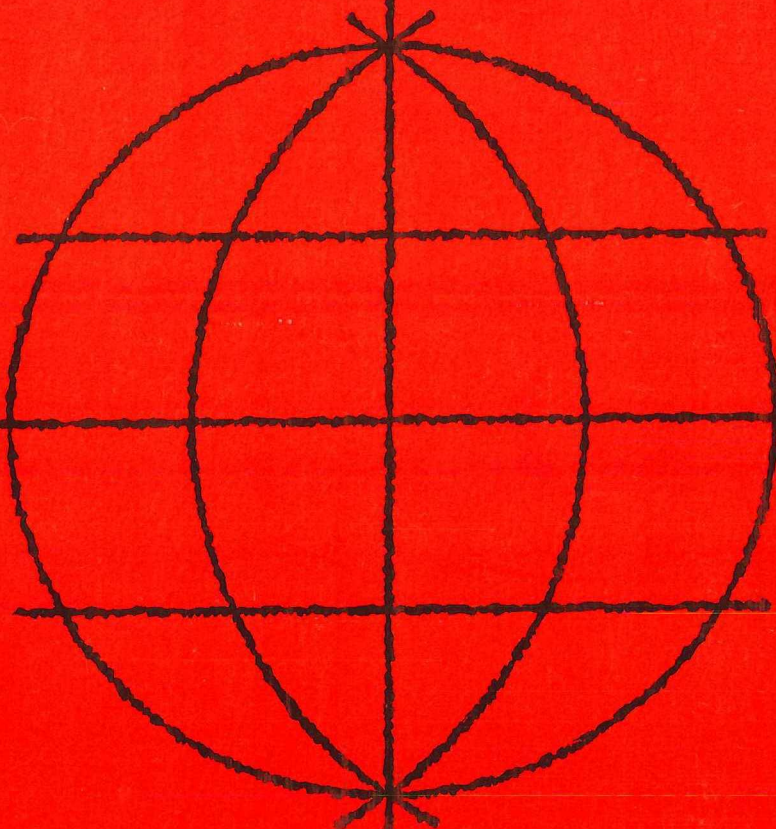


THEMANUMMER: ZEEVAART



TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour L'étude Scientifique des Transports)

REDACTIECOMMISSIE

Prof. Dr. H.C. Kuiler (voorzitter) — Drs. P.A.Th. van Agtmaal — Dr. F. van Dam —
Drs. G. Gort — Mr. G.W. van Hasselt — Dr. J.B. van der Kamp —
Prof. Drs. H.J. Noortman — Dr. W. Winkelmanns

REDACTIERAAD

Prof. Dr. W.A.G. Blonk — Drs. J.A. Bourdrez — Mw. Mr. O.D. Gerbers —
Dr. H. den Harder — Drs. J.H. van der Marel —
Prof. Ir. G.C. Meeuse — Dr. H.J. Molenaar — Prof. Drs. J.B. Polak —
Prof. Drs. E.H. van de Poll — Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot —
J.J. Tulp — Prof. Mr. K. Vonk — Drs. H.A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E.J. Visser

Vaste medewerkers:
Mevr. Mr. O.D. Gerbers
Mr. J.G.W. Simons
J. Voordouw

VIJFTIENDE JAARGANG
1979 — Nr. 3

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
TREUBSTRAAT 35, 2288 EH RIJSWIJK

INHOUD

TEN GELEIDE	237
<i>Dr. G. H. Bast</i>	
HET MARITIEME PLAN — Het financieel economisch beleid van de overheid op het gebied van de zeescheepvaart	240
<i>Drs. A. de Ruiter</i>	
NEDERLANDSE KLEINE HANDELSVAART 1969 - 1979	255
<i>Drs. W. Westra</i>	
WERELD VERVOERSMARKT IN PERSPECTIEF; LADINGAANBOD EN VLOOTBEHOEFTE TOT 1985	272
<i>Drs. M. H. Dubbeldam en M. de Jong</i>	
DE AANTASTING VAN HET MARKTMECHANISME IN DE SCHEEPVAART	286
<i>Drs. P. A. Th. van Agtmaal</i>	
TOEKOMST DOOR ZAKELIJKE AANPAK	304
<i>G. J. M. Verhaar</i>	
AANSPRAKELIJKHEID VOOR SCHADE DOOR OLIEVERONTREINIGING	312
<i>Mr. T. P. Tammes</i>	
INVESTERINGSBESLISSINGEN IN DE ZEESCHEEPVAART	320
<i>Drs. P. N. Joon</i>	
DE RATIONALISERING VAN DE BEDRIJFSVOERING VAN GROTE HANDELSVAART SCHEPEN	332
<i>J. N. F. Lameijer</i>	
EUOPARUBRIEK	356
<i>Mr. J. G. W. Simons</i>	
BOEKBESPREKINGSRUBRIEK	375

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van het N.V.I.

Voor advertenties wende men zich tot het:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Treubstraat 35
2288 EH RIJSWIJK

Druk: Smiet-Offset B.V. — 2512 GB Den Haag

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,
Treubstraat 35, 2288 EH Rijswijk. Postrekening nr. 398.92.19.

Abonnementsprijs f 85,— per jaar (buitenland f 97,75).

Studenten-abonnement f 35,—. Losse nummers f 30,—.

TEN GELEIDE

door

Dr. G. H. Bast

Koninklijke Nederlandse Redersvereniging

Gaarne begin ik de redactie van het Tijdschrift voor Vervoerswetenschap te complimenteren met het op dit moment uitbrengen van een scheepvaartnummer. Immers deze bedrijfstak verdient die aandacht in dubbel opzicht: maatschappelijk en wetenschappelijk.

De maatschappelijke relevantie werd dezer dagen voor ons land nog een benadrukt door de Minister van Verkeer en Waterstaat in zijn rede voor de jaarvergadering van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging: hij noemde het behoud van een gezonde en rendabele scheepvaart een levensnoodzaak voor Nederland.

Ik zou daar aan toe willen voegen: een Nederlandse bedrijfstak met een, ondanks de recessie gedurende de laatste jaren, hoog investeringsniveau, waaraan de voorstanders van het meest selectieve economische structuurbeleid nog geen bezwarende facetten hebben ontdekt. Is dit laatste misschien de verklaring waarom de scheepvaart als enige bedrijfstak in Nederland politiek is "uitverkoren" om onderworpen te worden aan een geformaliseerde dwang om Nederlands fabrikaat te kopen?

Maatschappelijk relevant ook omdat de Nederlandse reders gedurende meer dan tien jaar — dus van lang vòòr de politieke spraakverwarring over sectorstructuurbeleid — een consequente politiek voeren gericht op een nationaal scheepvaart-sectorbeleid, dat zich in twee doelstellingen laat vatten:

- als Nederland deze sector wil behouden zal het zich qua concurrentiebasis moeten aanpassen aan de modale situatie op de wereldscheepvaartmarkt
- als Nederland deze sector wil verdedigen tegenover machtspolitieke, niet-commerciële bedreiging zal dat alleen maar kunnen door middel van de kracht van de EEG.

Onder déze optiek is het voorliggende scheepvaartnummer zeker actueel.

Voor de derde maal *) in twaalf jaar besloot de Nederlandse scheepvaart de eigen sector door te lichten en te toetsen aan de mogelijkheden en begrenzings van de toekomst.

De bijdragen van Dubbeldam, De Jong en van Westra zijn hiervoor zeer relevant. Wat betreft de aanpassing aan de situatie in de wereldscheepvaart vraagt De Ruiter zich terecht af of de huidige gekunstelde investeringsfaciliteiten wel beantwoorden aan het doel (door de KNRV in 1972 geformuleerd als vermindering van de effectieve belastingdruk tot het niveau van de goedkope-vlag landen).

*) 1968 Rapport Commissie Oyevaar.
1974 Rapport van de Werkgroep Viersen.

Lameijer geeft een introductie in het omvangrijke veranderingsproces waardoor Nederlandse reders op hun hoog ontwikkeld niveau hopen concurrerend te kunnen blijven varen wat betreft de bemanningskosten.

Terwijl tenslotte Van Agtmaal de politieke structuurveranderingen in de wereldscheepvaart schetst waarin wij alleen maar in EEG verband een woordje kunnen meespreken.

Voor de lezers van dit tijdschrift is vermoedelijk de wetenschappelijke relevantie van de onderwerpen belangrijker dan de maatschappelijke betekenis.

Welnu, alle bijdragen in dit nummer illustreren dat de scheepvaart als bedrijfstak in een afrondend stadium is van wetenschappelijke "sophistication".

Na de complimenten mag ik hier wel een paar witte plekken aangeven in de hoop dat een volgend scheepvaartnummer deze invult.

Op de eerste plaats krijgt men de indruk dat de scheepvaart nog niet ontdekt is door de politicologen.

Wie kennis neemt van de documenten die door het UNCTAD secretariaat voor scheepvaart worden uitgebracht in het kader van de ontwikkelingen waarover Van Agtmaal rapporteert kan zich niet aan de indruk onttrekken dat deze eerder de polarisatie beogen te stimuleren tussen "Noord" en "Zuid" dan de zakelijke ontwikkeling van de scheepvaart ten faveure van de ontwikkelingslanden. Dit zal dan wel duiden op een inspielen op de politieke verwachtingen van "de groep van 77".

Zou het kunnen zijn dat scheepvaart voor voormalige koloniën zo'n emotionele aantrekkingskracht heeft, daar de voormalige overheersers hun aanwezigheid d.m.v. schepen manifesteerden? En zou het niet interessant zijn te zoeken naar het verband tussen het Amerikaanse scheepvaartpolitiek terroriserende anti-kartel trauma, de Britse "Act of Navigation" suprematie en het door de USA door middel van hun "Equal access agreements" geformuleerde model van de bilaterale ladingverdeling?

Tammes rapporteert over een interessant en actueel thema van internationale regulering. Daarachter liggen betrekkelijk overzichtelijke machtsverhoudingen.

Kennelijk minder overzichtelijk zijn de machtsverhoudingen achter de zich al jaren voortslepende "Law of the Sea"-conference: voer voor politicologen.

Critische beschouwingen over multinationals zijn in de mode. Maar welke politicooloog maakt eens een analyse van de rol van de International Transport Workers Federation in de wereldscheepvaart?

En tenslotte het veelbesproken maar niet grondig uitgediepte onderwerp van de Oostblok-penetratie in de scheepvaart.

Kennelijk heeft Verhaar de reders commercieel willen prikkelen, maar ook hij zal niet de illusie hebben dat een commercieel antwoord afdoende reactie kan vormen op een staatspolitieke uitdaging.

Op de tweede plaats mist men in dit nummer node de marketing die belangrijker wordt naarmate de scheepvaart zich qua kennis en wetenschapstoepassing verder ontwikkelt. Om een enkel marktstructureel onderwerp te noemen dat voor de hoog-ontwikkelde scheepvaart belangrijk lijkt: de toenemende mate waarin gespecialiseerd zeetransport buiten de traditionele lijnvaart of chartervaart valt en onderdeel is van een gesloten product-markt systeem. Voorbeelden: LNG vervoer, het vervoer van bouwelementen Nederland-Saoedi Arabië in het kader van een turn-key stadsproject; de logistiek van werkzaamheden buitengaats.

Tenslotte moet worden betreurd dat Joon m.b.t. investeringsbeslissingen niet het programma invult waarvoor hij de richting aangeeft. Mijns inziens hoort hierbij zeker een risico-schatting van de alternatieven; een terrein waarop reeds enkele jaren vóór de oliecrisis door het Noorse Scheepvaart Instituut in Bergen is gepionierd. Het is te mooi om waar te zijn voor de wetenschap als zou blijken dat Bergesen de crisis succesvol zou hebben overleefd door van die pioniersarbeid gebruik te maken en Reksten schipbreuk zou hebben geleden door de risico-analyse te negeren.

Concluderend: een waardevol nummer; een aanbod van kennis dat de vraag stimuleert!

HET MARITIEME PLAN

Het financieel economisch beleid van de overheid op het gebied van de zeescheepvaart

door

*Drs. A. de Ruiter *)*

Directoraat-Generaal van Scheepvaart

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

1. Inleiding

Gedurende de eerste helft van de zestiger jaren begon het traditionele beeld van de wereldzeescheepvaart zich te wijzigen.

Waren het voorheen vooral West Europese landen geweest die maritiem de toon aangaven, onder invloed van een aantal factoren begon de positie van de meeste van die landen relatief af te brokkelen. Deze factoren waren deels van politieke, deels van economische aard. Politiek was het dekolonisatie proces van de zestiger jaren van grote betekenis.

Verschillende van de jonge ontwikkelingslanden streefden naar een eigen vloot, oude verbindingen tussen moederland en koloniën werden verbroken. Economisch was de snelle industriële expansie van de westerse industrielanden van grote betekenis. Deze expansie bracht ongekend grote stromen van grondstoffen op gang. Deze grondstoffen, met name aardolie, werden in steeds grotere schepen vervoerd. De technologische ontwikkeling van de schepen ging in een dusdanig hoog tempo dat de rendements- en financieringseisen de reders noopten om te zien naar de laagst mogelijke exploitatiekosten. Met name in de bulk- en trampvaart werden die gevonden in zgn. goedkope vlag exploitatie. D.w.z. de schepen werden formeel onder de vlag gebracht van een land met een mild fiscaal klimaat voor exploitatiewinsten. Alleen op deze wijze konden ook de Nederlandse reders zich in deze vaart met hun buitenlandse concurrenten blijven meten.

Deze ontwikkelingen leidden er toe dat het aandeel van de vloeten van een aantal traditionele maritieme landen, w.o. Nederland, in de wereldvloot relatief afnam. Zo verminderde het procentuele aandeel van de Nederlandse vloot in de wereldvloot in de eerste helft van de jaren zestig van $\pm 4.5\%$ tot $\pm 3\%$.

De Nederlandse overheid bleef aanvankelijk bij deze ontwikkelingen volstrekt afzijdig. Het werd aan het bedrijfsleven zelf overgelaten om die maatregelen te treffen die voor handhaving en continuïteit noodzakelijk waren. Bestaande faciliteiten werden zelfs verder afgebouwd. Zo werd eind 1964 de voordien bestaande 1/3 vervroegde afschrijving nog afgeschaft.

*) Het hier weergegevene is de persoonlijke mening van de schrijver.

Inmiddels hadden een aantal Europese landen die in ongeveer dezelfde omstandigheden verkeerden als ons land, maatregelen genomen die gericht waren op het voorkomen van verdere vermindering van de vlootomvang. Deze maatregelen plaatsten de Nederlandse vloot in een nog ongunstiger concurrentie positie.

Bij de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 1966 stelde de toenmalige bewindsman dan ook dat het tot dan toe gevoerde beleid van non-interventie in de scheepvaart mogelijk verlaten zou moeten worden onder druk van de vloot-beschermende maatregelen van andere landen.

2. Het beleid gedurende de jaren 1970 - 1975

De druk op de overheid om in navolging van de ons omringende landen maatregelen te treffen die de concurrentie positie van de Nederlandse vloot zouden verbeteren, werd gedurig groter.

Studies zowel betreffende de grote handelsvaart (GHV), het zgn. rapport Oyevaar als de kleine handelsvaart (KHV) wezen op de noodzaak van aanzienlijke verbetering van het investeringsklimaat en verlaging van de exploitatiekosten.

De overheid heeft met een aantal maatregelen deels van technische deels van fiscaal/financiële aard getracht de ontwikkelingen ten goede te keren.

Deze maatregelen waren:

- Voor de KHV werd de maximum grootte van 500 BRT vervangen door de zgn. 75 meter grens. Hierdoor werden de exploitatiemogelijkheden van KHV schepen aanzienlijk verbeterd.
- *Een sloopregeling voor de KHV.* Teneinde de vervanging van verouderde kleine KHV tonnage te stimuleren werd een sloopregeling ingevoerd.
- *De investeringsaftrekregeling.* Bij beschikking van de Staatssecretaris van Financiën van 10 juli 1972 en goedgekeurd bij de wet van 14 maart 1973 werden de volgende maatregelen getroffen:
 - a. verhoging van de reeds bestaande investeringsaftrek van 2 x 5% tot 5 x 5%.
 - b. wederinvoering van de in 1964 vervallen vervroegde afschrijving, waarbij 1/3 van de aanschaffingsprijs van het produktiemiddel vervroegd mag worden afgeschreven.

Doel van deze maatregel was met name de registratie onder vreemde vlag tegen te gaan.

Reeds tijdens de behandeling van de verhoogde investeringsaftrekregeling in het parlement kwam de vraag naar voren of de voorgestelde maatregelen wel voldoende konden worden geacht. Algemeen was men van mening dat de getroffen maatregelen binnen afzienbare tijd op hun effect zouden moeten worden getoetst.

Deze toetsing vond plaats in 1975 door een Commissie, naar haar voorzitter, de Commissie Viersen genoemd. Deze Commissie concludeerde dat de getroffen fiscale maatregelen, in de vorm van de verhoogde investeringsaftrek, onvoldoende effect hadden gesorteerd.

De voornaamste reden daarvoor was te vinden in het in het algemeen lage rendement van de scheepvaart onder Nederlandse vlag.

Veel ondernemingen maakten te weinig winst om van een investeringsaftrekregeling te kunnen profiteren.

De regering nam de conclusies van het rapport Viersen in de Beleidsnota Zeescheepvaart van 1975 grotendeels over.

Centrale beleidsdoelstelling werd: Het behoud van zeescheepvaart onder Nederlandse vlag.

Het beleid werd enerzijds gericht op het bestrijden van de oorzaken van de slechte positie van de Nederlandse vloot (met name de internationale concurrentievervalsing) en anderzijds op de gevolgen daarvan (met name het onvoldoende rendementsniveau en het daaruit voortvloeiende financieringsprobleem en de registratie buiten Nederland).

Het beleid t.a.v. de bestrijding van de oorzaken van de slechte positie richt zich vooral op het in multilateraal verband maken van afspraken betreffende de internationale marktordening. De onlangs in het kader van UNCTAD aanvaarde gedragscode voor de lijnvaart is hiervan een voorbeeld. Daarnaast stelde men zich voor dat het bedrijfsleven zelf door het aangaan van joint ventures met rederijen in ontwikkelingslanden op de zich wijzigende marktomstandigheden zou inspelen.

Omdat deze beschouwing het financiële beleid behandelt dat zich richt op de bestrijding van de gevolgen, wordt hier slechts volstaan met de constatering dat de Nederlandse standpunten zoals die in de verschillende internationale kaders worden uitgedragen in een steeds betere coördinatie tussen de overheid en het betrokken bedrijfsleven worden geformuleerd.

Met het oog op het beleid t.a.v. de bestrijding van de gevolgen van de ongunstige positie van de Nederlandse zeescheepvaart werden de volgende sub-doelstellingen geformuleerd:

- Handhaving van de Nederlandse vloot op het peil van 1975.
- Het bevorderen van structuurverbeterende vervanging binnen het bestaande vlootbestand. M.a.w. het stimuleren van een aanzienlijke vlootvernieuwing met zo mogelijk, een vervanging van conventionele tonnage door meer geavanceerde, gespecialiseerde tonnage.
- Behoud en zo mogelijk uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen op de vloot. Bevorderen van de werkgelegenheid voor met name Nederlandse zeevarenden, een en ander binnen de door de EG gestelde regels inzake het vrije verkeer van arbeidskrachten.

Daarnaast werd ook het vergroten van de mogelijkheden tot orderverwerving door de Nederlandse scheepswerven als sub-doelstelling van het maritieme beleid opgenomen.

Door het formuleren van deze sub-doelstellingen opteerde de regering vrijwel impliciet voor een steuninstrument dat sturend en selectief gebruikt zou kunnen worden. Een verbeterde investeringsaftrekregeling voldoet niet aan dit criterium. Gekozen werd daarom voor een investeringspremieregeling.

3. De Investeringspremieregeling Zeescheepvaart 1976

De in de vorige paragraaf genoemde investeringspremieregeling werd in 1976 voor twee jaar, d.w.z. tot 1 juli 1978 vastgelegd in de Beschikking Investeringspremie Zeescheepvaart van 22 juni 1976. De regeling heeft algemene bekendheid gekregen onder de naam "Maritieme Plan".

Alvorens in te gaan op de verwachtingen en de resultaten van dit Maritieme Plan moeten eerst nog de volgende opmerkingen worden gemaakt. Door de keuze voor een selectief en sturend beleid en derhalve voor een investeringspremie, moest de tot dat moment bestaande investeringsaftrek worden geschorst. Door deze schorsing dreigde de sector van het zeegaande baggermateriaal tussen "wal en schip" te komen. Immers op deze sector was wel de investeringsaftrekregeling van toepassing, maar de investeringspremieregeling was er niet voor bedoeld. Uit billijkheidsoverwegingen is daarop de investeringspremieregeling ook op het zeegaand baggermateriaal van toepassing verklaard.

De premieregeling was zoals gesteld bedoeld voor een periode van twee jaar. Voor de enkele schepen die tussen 1 januari 1976 en de ingangsdatum van de investeringspremieregeling besteld waren, zou een ad-hoc oplossing worden gezocht.

Deze oplossing kwam er op neer dat voor deze schepen die onder het regiem van de vóór 1 juli bestaande investeringsaftrekregeling vaker een investeringspremie van 5 x 1,07% is verstrekt. Het totaal van investeringsaftrek en investeringspremie samen werd daarmee equivalent aan de vanaf 1 juli 1976 geldende investeringssteun van 5 x 4,75%. In voor de Raad van State gevoerde beroepen krachtens de Wet AROB*) heeft dit college gemeend te moeten stellen dat alle investeringen in de maritieme sector uit het eerste halfjaar van 1976 in principe voor premiëring krachtens de Beschikking Investeringspremie Zeescheepvaart in aanmerking kwamen. De facto heeft het Maritieme Plan daarom 2½ jaar gefunctioneerd.

Door het formuleren van een sub-doelstelling m.b.t. de scheepsbouw werd de uitvoering van het Maritieme Plan niet vergemakkelijkt.

Enerzijds was het beleid gericht op het verbeteren van de concurrentiepositie van de reder, hetgeen vrije keuze van zo goedkoop mogelijke productiemiddelen impliceert. Anderzijds was het met het oog op de snel verslechterende scheepsbouw in ons land een noodzaak dat waar mogelijk ook in Nederland besteld werd.

*) Administratieve Rechtspraak Overheidsbeschikkingen.

Door het politiek zwaarwegende belang van de scheepsbouw was bij voortduring het gevaar aanwezig dat de premie die als scheepvaartsteun bedoeld was, als scheepsbouwsteun zou "verdampen". Het heeft veel moeite gekost om in die gevallen waar offertes uit het buitenland voorlagen een voor reder en overheid aanvaardbare oplossing te construeren. De indruk bestaat echter dat dit een enkele uitzondering daargelaten in de meeste gevallen ook wel is gelukt.

Wat waren nu de verwachtingen t.a.v. de investeringen in de maritieme sector en in hoeverre zijn deze verwachtingen uitgekomen?

Over de oorspronkelijke looptijd van het Maritieme Plan van twee jaar werd aan investeringen verwacht voor:

de Kleine Handelsvaart	300 mln
voor de Grote Handelsvaart	1.700 mln
en voor de Baggersector	1.000 mln
Totaal	3.000 mln

In feite is gerealiseerd:

in de Kleine Handelsvaart	1.158 mln
in de Grote Handelsvaart	1.783 mln
in de Baggersector	658 mln
Totaal	3.599 mln

Het totale investeringsbedrag is derhalve overtroffen. De verdeling per categorie verschilt echter nog al. De KHV heeft de verwachtingen ver overtroffen. De GHV heeft, uitgaande van een reële looptijd van het Maritieme Plan van 2½ jaar het verwachte niveau net gehaald.

Voor de hierboven genoemde investeringsbedragen zijn in de periode 01-01-1976 tot 01-07-1978 in totaal 212 vaartuigen besteld dan wel aangeschaft. Hiervan 125 in de KHV en 29 in de GHV.

4. Toetsing van de resultaten aan de doelstellingen die aan het Maritieme Plan ten grondslag lagen.

a. *De vlootomvang*

Als eerste doelstelling van het beleid is in het voorgaande genoemd: het handhaven van de omvang van de Nederlandse vloot op het peil van 1975.

De ontwikkeling van de vloot geeft over de achterliggende periode het volgende beeld:

IN NEDERLAND GEREГИSTREERDE GHV VLOOT

Tabel 1.

	01-01-1975		01-01-1976		01-07-1978	
	aant.	BRT	aant.	BRT	aant.	BRT
Conventionele vrachtschepen	116	935.315	107	881.479	75	614.004
Containerschepen, lashschepen, multipurpose schepen, etc.	61	688.860	60	685.945	61	777.386
Bulkcarriers	18	297.349	20	365.401	22	360.694
Olietankers	50	1.115.129	43	1.119.824	30	928.643
Chemicaliëntankers	1	4.054	1	4.054	1	4.054
Passagiersschepen en ferries	6	31.244	6	32.675	7	35.957
Zeesleepboten en bevoorradings-schepen	81	50.014	95	65.097	95	68.413
	333	3.121.965	332	3.154.475	291	2.789.151

IN NEDERLAND GEREГИSTREERDE KHV VLOOT

Tabel 2.

	01-01-1975		01-01-1976		01-07-1978	
	aant.	BRT	aant.	BRT	aant.	BRT
KHV-schepen	404	329.835	394	351.819	380	439.345

Bron: Roepnamenlijst

Uit de voorgaande cijfers moet worden geconcludeerd dat voor wat betreft de GHV deze doelstelling van het Maritieme Plan niet is gehaald. De omvang van de vloot is zowel wat het aantal schepen betreft als naar tonnage niet op peil van 1975 gehandhaafd.

Op het moment van het beëindigen van het Maritieme Plan waren verschillende van de bestelde schepen nog in aanbouw.

De conclusie wordt echter niet wezenlijk aangetast indien men de cijfers van begin 1979 neemt. Op dat tijdstip bestond de Nederlandse vloot uit $\pm$ 290 eenheden met in totaal 2.934.000 BRT.

Voor wat betreft de KHV zijn de resultaten met betrekking tot de vloot onder Nederlandse vlag aanzienlijk gunstiger. Deze scheepvaartsector profiteerde door het traditioneel vrij lage rendement slechts in geringe mate van de voor de investeringspremie-regeling bestaande investeringsaftrek. Daarnaast was de scheepvaartsteun in de ons omringende landen er debet aan dat juist deze sector van de vloot zich in omvang moeilijk kon handhaven. Het Maritieme Plan heeft deze ontwikkeling duidelijk ten goede gekeerd.

Het aantal schepen was vorig jaar juli iets lager dan in 1975. In tonnage is de KHV in de thans achter ons liggende periode sterk gegroeid. De oorzaak van deze tegenstelling ligt in het feit dat kleine, verouderde tonnage is afgestoten en vervangen door een kleiner aantal, maar aanzienlijk grotere en modernere eenheden.

Deze ontwikkeling heeft zich ook na 1 juli 1978 voortgezet zodat begin dit jaar de Nederlandse KHV vloot uit bijna 400 schepen bestond met een tonnage van $\pm$ 488.000 BRT.

b. *Vlootvernieuwing*

Belangrijker eigenlijk dan de eerstgenoemde doelstelling was het streven naar structuurverbetering van de vloot. Deze structuurverbetering zou gestalte moeten krijgen in een verjonging van de vloot in het vervangen van conventionele tonnage door gespecialiseerde tonnage.

Uit de tabellen 3 en 4 blijkt dat tot 1 juli 1978 de leeftijdsopbouw van de GHV niet wezenlijk is verbeterd. In de tweede helft van 1978 toen meer onder het Maritieme Plan gebouwde schepen in de vaart kwamen werd kennelijk versneld oudere tonnage afgestoten.

Van de 18 in die periode afgestoten GHV schepen waren er 15 uit de categorie 16 jaar en ouder.

LEEFTIJDOPBOUW VAN DE IN NEDERLAND GEREGISTREERDE GHV-VLOOT – op 1 januari 1975.

Tabel 3.

	0-8 jaar		8-16 jaar		16 jaar en meer		Totaal	
	aantal	BRT	aantal	BRT	aantal	BRT	aantal	BRT
Conventionele vrachtschepen	2	13.838	67	555.913	47	365.564	116	935.315
Containerschepen, lashschepen, multipurpose schepen, etc.	45	584.396	4	31.596	12	72.868	61	688.860
Bulkcarriers	4	61.204	13	224.215	1	11.930	18	297.349
Olietankers	2	240.927	20	503.162	28	371.040	50	1.115.129
Chemicaliëntankers	1	4.054	—	—	—	—	1	4.054
Passagiersschepen en ferries	3	19.961	3	11.283	—	—	6	31.244
Zeesleepboten en bevoorradingsschepen	35	26.536	27	18.401	19	5.077	81	50.014
Totaal	92	950.916	134	1.344.570	107	826.479	333	3.121.965

LEEFTIJDOPBOUW VAN DE IN NEDERLAND GEREgistREERDE GHV-VLOOT – op 1 juli 1978.

Tabel 4.

	0-8 jaar		8-16 jaar		16 jaar en meer		Totaal	
	aantal	BRT	aantal	BRT	aantal	BRT	aantal	BRT
Conventionele vrachtschepen	1	8.992	29	221.974	45	383.038	75	614.004
Containerschepen, lashschepen, multipurpose schepen, etc.	35	536.449	25	236.665	1	4.272	61	777.386
Bulkcarriers	7	129.542	13	205.490	2	25.662	22	360.694
Olietankers	3	239.355	4	290.151	23	399.137	30	928.643
Chemicaliënschepen	1	4.054	—	—	—	—	1	4.054
Passagiersschepen en ferries	4	19.354	2	10.375	1	6.228	7	35.957
Zeesleepboten en bevoorradingschepen	42	40.285	30	23.574	23	4.554	95	68.413
Totaal	93	978.031	103	988.229	95	822.891	291	2.789.151

Begin dit jaar was $\pm 37\%$ van de Nederlandse GHV vloot jonger dan 8 jaar (01-01-1975 28%), $\pm 35\%$ tussen 8 en 16 jaar (01-01-1975 40%) en $\pm 28\%$ ouder dan 16 jaar (01-01-1975 32%). De vlootvernieuwing begint zich derhalve, zij het misschien niet zo spectaculair toch wel af te tekenen. Dit komt vooral tot uiting in de categorie jonger dan 8 jaar.

De invloed van het Maritieme Plan t.a.v. de leeftijdsopbouw bij de KHV is onmiskenbaar. Dit blijkt uit tabel 5.

Tabel 5. LEEFTIJDOPBOUW VAN DE IN NEDERLAND GEREgistREERDE KHV-VLOOT

0-8 jaar		8-16 jaar		16 jaar en meer		Totaal	
aant.	BRT	aant.	BRT	aant.	BRT	aant.	BRT
<i>PER 01-01-1975</i>							
99	109.443	189	164.954	116	55.433	404	329.835
<i>PER 01-07-1978</i>							
181	263.616	113	133.948	86	41.781	380	439.345

De ontwikkeling heeft zich ook in de tweede helft van 1978 verder voortgezet zodat begin dit jaar de Nederlandse KHV vloot 397 schepen omvatte waarvan 212 jonger dan 8 jaar en nog slechts 73 ouder dan 16 jaar.

c. *Structuurverbetering en specialisatie*

Naast de vlootvernieuwing was het de bedoeling van het Maritieme Plan ook een stimulans te vormen bij het vervangen van oude conventionele tonnage door meer gespecialiseerde. Bij de Grote Handelsvaart is het streven van de reders duidelijk gericht geweest op specialisatie. De afgestoten tonnage bestond vrijwel geheel uit oude conventionele vrachtschepen en tankers.

Vergelijkbare tonnage werd niet of nauwelijks aangeschaft. Slechts twee weliswaar moderne maar toch in feite conventionele vrachtschepen werden aan de vloot toegevoegd. De kern van de nieuwe tonnage wordt gevormd door een drietal nieuwe containerschepen en vijf grote ro-ro schepen waarmee op de meest moderne vormen van ladingafwikkeling kan worden ingespeeld. Voorts is zeer opvallend en verheugend dat vijf grote zware lading-schepen zijn besteld. Op deze zeer gespecialiseerde markt waar het know-how aspect bijzonder zwaar weegt nemen de Nederlandse scheepvaart-ondernemingen een zeer vooraanstaande plaats in de wereld in.

Het aspect van de specialisatie heeft mijns inziens bij de KHV wat minder gestalte gekregen. Van de in totaal 125 onder het Maritieme Plan bestelde eenheden kunnen tegen de 90 schepen als zgn. mini-bulkers worden aangemerkt. Verschillende deskundigen beschouwen dit soort schepen als de "werkpaarden" van de moderne zeescheepvaart. Niettemin mag de vraag worden gesteld of de groei van de ladingstromen waarvan de mini-bulker het in principe moet hebben, ook op lange termijn voldoende zijn om de sterk gestegen productiecapaciteit, ook in andere Europese landen, van rendabel werk te voorzien. Zeker als de betreffende schepen op de open markt bevracht moeten worden. In dit verband mag worden opgemerkt dat het aantal kapitein-eigenaars in de Nederlandse KHV verder afneemt.

Opvallend is het voorts dat slechts zeer weinig Nederlandse KHV reders zich op de containervaart richten. Door het geringe aantal aanloophavens van de "grote" containerschepen en de steeds groeiende stroom van containers ligt het in de lijn der verwachting dat de behoefte aan het "feederen" van containers zal toenemen. Slechts een enkele KHV reder heeft zich bij zijn bestelling door deze ladingstromen laten leiden.

Een interessant verschijnsel in de KHV vormen de schepen van ongeveer 1000 ton die speciaal zijn gebouwd voor de vaart op de grote binnenwateren. Voor deze schepen, die aansluiten op de oude functie van de kustvaart waarbij de goederen vanuit het binnenland via een traject over zee vaak naar een bestemming in het binnenland worden vervoerd, blijkt duidelijk een markt te bestaan.

Wat in de KHV aan gespecialiseerde tonnage is besteld wordt voor 20% bepaald door de koelschepen. De markt voor het vervoer van gekoelde lading als vis en fruit heeft zich in de afgelopen jaren relatief goed ontwikkeld. Dit heeft verschillende reders er toe gebracht nieuwe tonnage aan te schaffen. De Nederlandse reders zijn daarbij trouwens niet de enigen in de wereld.

De opnamecapaciteit van de markt voor dergelijke tonnage is niet onbegrensd. Een percentuele stijging van dergelijke tonnage zoals de afgelopen jaren zou bepaald het gevaar van overcapaciteit oproepen.

d. *Het werkgelegenheidsaspect*

Doelstelling van het beleid eveneens het behoud en waar mogelijk de uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen op de vloot.

Het is bij subsidieregelingen altijd bijzonder moeilijk in te schatten wat er gebeurd zou zijn als de regeling niet had bestaan.

Uitgaande van de ontwikkelingen van de Nederlandse vloot voor 1976 is het niet te gewaagd te veronderstellen dat de daling van het aantal eenheden van de vloot en dus van het aantal arbeidsplaatsen zich de afgelopen jaren zou hebben voortgezet. Door de stabilisatie van de vloot, zeker bij de KHV, zijn ruw geschat tussen de 2000 en 2500 arbeidsplaatsen behouden gebleven.

e. *De orderverwerving door de Nederlandse scheepsbouw*

Ten aanzien van de scheepsbouw had het Maritieme Plan tot doel het vergroten van mogelijkheden tot orderverwerving door de Nederlandse scheepsbouw.

Ook ten aanzien van deze doelstelling mag de uitkomst van het Maritieme Plan als bevredigend worden gekwalificeerd.

In een periode dat het in de wereldscheepsbouw bijzonder moeilijk is voor de werven om zich staande te houden heeft de Nederlandse scheepsbouw-industrie van een totaal van 192 nieuwbouwschepen waarvoor krachtens het Maritieme Plan investeringspremie is verleend, 182 opdrachten kunnen boeken. Met deze opdrachten zijn globaal geschat tenminste 35 à 40.000 man-jaren op de werven en de toeleverende industrieën gemoeid.

In geld uitgedrukt heeft het Maritieme Plan (inclusief de verbouwingen) de Nederlandse scheepsbouw voor meer dan 3.300 miljoen gulden aan opdrachten bezorgd.

Slechts 10 vaartuigen waarop investeringspremie werd verstrekt zijn besteld in het buitenland.

Deze orderstroom heeft er, naast het behoud van een groot aantal arbeidsplaatsen, voor gezorgd dat de noodzakelijke tijdsruimte werd geschapen om de herstructurering van de Nederlandse scheepsbouw van de grond te krijgen. Indien het Maritieme Plan er niet was geweest hadden de moeilijkheden in deze bedrijfstak zich al in een eerder stadium, maar dan nog versterkt en op het zelfde moment gemanifesteerd.

5. **De WIR en het Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1978**

Bij schrijven aan de Tweede Kamer van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 23 mei 1978 werd medegedeeld dat de Regering voornemens was het beleid zoals dat onder het Maritieme Plan was gevoerd voor nog eens 2 jaar te continueren. Omdat na afloop van de Beschikking Investeringspremie Zeescheepvaart 1976 de zeescheepvaart vanaf 1 juli 1978 onder de regeling krachtens de WIR kwam te vallen werd besloten naast een basisbijdrage ex WIR van 15% een bijzondere investeringspremie van 5,5% verdeeld over vijf jaar in te stellen. Hiermede werd de totale investeringspremie op een gelijk niveau gecontinueerd.

De verwachtingen t.a.v. dit nieuwe Maritieme Plan waren wat minder hoog gespannen En wel om de volgende redenen:

- Het eerste Maritieme Plan had vooral in de KHV een ware investeringsgolf veroorzaakt. Vrijwel iedere reder die daartoe de middelen bezat had geïnvesteerd.
- De voortdurend slechte scheepvaartmarkt. De stagnerende internationale handel, de snel stijgende hoeveelheid tonnage in de markt, o.a. als gevolg van de wereldscheepsbouwcrisis, en de zwakke koers van de dollar hielden de vrachttarieven voortdurend onder druk. Hierdoor was voor vele scheepvaartondernemingen geen sprake van rendement. Ook niet met de moderne tonnage.
- Met het invoeren van de WIR voor de zeescheepvaart verviel de mogelijkheid tot 1/3 vervroegde afschrijving. Hiervan werd in de KHV vooral door particuliere investeerders gebruik gemaakt. Deze vermogensstroom zal door een en ander waarschijnlijk klein worden.
- De financieringsmogelijkheden zijn kleiner geworden.
Onder het Maritieme Plan zijn er door sommige kredietverschaffers financieringen verstrekt die op z'n zachtst gezegd marginaal waren.
Door de teruglopende vrachtenmarkt zijn een aantal reders daardoor met moeilijkheden t.a.v. rente en aflossing geconfronteerd. De banken lijken thans hun eisen t.a.v. de vermogenspositie van de kredietnemer iets scherper te stellen. Daarnaast was er de mogelijkheid om 1 of meer tranches van de investeringspremie door een bank te laten voorfinancieren. Door het verminderen van de tranches van 4,75 naar 1,1 % van de waarde van het schip zijn deze mogelijkheden verminderd.
- De toepassing van het begrip "ter beschikking stelling" in de WIR.
Ter voorkoming van misbruik is in de WIR opgenomen dat geen WIR basisbijdrage wordt verleend op bedrijfsmiddelen die ter beschikking worden gesteld aan personen of lichamen die niet in Nederland belastingplichtig zijn.
Het vercharteren van schepen per reis, over een zekere periode al of niet met bemanning en veelal aan buitenlandse ondernemingen is van oudsher een gebruikelijke activiteit voor de Nederlandse scheepvaart. Door het strikte toepassen van het voornoemde begrip "ter beschikking stellen" op het vercharteren zijn een aantal potentiële investeerders op het ogenblik van iedere investeringsstimulus uitgesloten.

6. Conclusies en slotopmerkingen

Over het geheel genomen heeft het Maritieme Plan een bevredigend resultaat opgeleverd en heeft in die zin meer dan de vroegere investeringsafrekregeling aan de verwachtingen voldaan. De omvang van de Nederlandse GHV vloot heeft zich weliswaar niet op het niveau van 1975 kunnen handhaven. Dit wordt echter deels gecompenseerd door het feit dat de nieuw gebouwde tonnage meestal meerdere schepen vervangt.

Daarnaast werd een aantal verouderde tankschepen gesloopt. De omvang van de KHV nam sterk toe, hetgeen er op duidt dat een grote latente investeringsbehoefte in deze sector door het Maritieme Plan werd ontsloten.

De verjonging van de vloot heeft bij de GHV een duidelijke aanzet gekregen en is bij de KHV, waar meer dan 50% van de schepen thans jonger dan 8 jaar is, spectaculair te noemen. T.a.v. de structuurverbetering en modernisering hebben de Nederlandse GHV reders verder aangesloten bij de modernste ontwikkelingen. In de lijnvaartsector betreft dat de containerschepen, de ro-ro schepen en voor de conventionele lading de multi-purpose schepen. Geheel nieuwe initiatieven werden genomen in de sector van het gespecialiseerde zware ladingvervoer.

De eveneens beoogde rendementsverbetering heeft zich door de economische ontwikkelingen niet gerealiseerd. Het is echter zeer twijfelachtig of met de oude tonnage betere resultaten zouden zijn geboekt. Waarschijnlijk lijkt het, dat op langere termijn en bij economisch herstel, de rendementsmogelijkheden van moderne tonnage binnen de Nederlandse scheepvaart zijn verbeterd.

T.a.v. de werkgelegenheid kan gesteld worden dat door het Maritieme Plan 2000 à 2500 arbeidsplaatsen in de zeescheepvaart behouden zijn gebleven. Moeilijker is in te schatten of hiervoor meer Nederlanders geworven hadden kunnen worden. Met de sociale partners zal de Overheid de mogelijkheden daartoe moeten blijven onderzoeken.

Voor de scheepsbouw heeft het Maritieme Plan een aantal orders opgeleverd die anders in deze periode zeker niet zouden zijn gerealiseerd.

Door de grote "condensatie" in een korte periode is het risico van een sterke vermindering van de opdrachten in de toekomst op de koop toe genomen. Daar tegenover staat dat er tijdsruimte is geschapen waarin aan de herstructurering van de scheepsbouw kon worden gewerkt.

De sterke condensatie van opdrachten en afleveringen van nieuwe schepen zal ook in de toekomst bij vervanging tot een minder wenselijk schoksgewijs bestellingenpatroon aanleiding kunnen geven.

Het na 1 juli 1978 van kracht zijnde regime van WIR en investeringspremie heeft tot dusverre teleurstellende resultaten opgeleverd. In de eerste plaats is dit te wijten aan de enorme investeringsgolf onder het eerste Maritieme Plan. Daarnaast wordt de economische en politieke situatie in de wereld gekenmerkt door grote onzekerheid. Deze onzekerheid leidt er toe dat, ook al lijkt het vrachtenpeil op de scheepvaartmarkt aan te trekken, de investeringsneiging beperkt blijft.

Tenslotte wordt de investeringsstimulans die van de huidige overheidsmaatregelen zou moeten uitgaan beperkt door moeilijkheden bij de uitvoering daarvan.

De Overheid kan aan de ontwikkelingen van de wereldmarkt weinig doen. De maatregelen die getroffen zijn om door vermindering van de kapitaalslast de moeilijke positie van de Nederlandse scheepvaart op de wereldmarkt te ondersteunen behoeven echter dringend toetsing op hun effectiviteit.

Er lijken zich dan drie mogelijkheden voor te doen:

- De WIR wordt zodanig gewijzigd dat het begrip "ter beschikking stelling van niet in Nederland belastingplichtigen" bij uitsluiting voor de zeescheepvaart ruimer geïnterpreteerd kan worden.
- De basisbijdrage in de WIR voor zeeschepen wordt op 0% gesteld. Daarnaast wordt een nieuwe investeringspremieregeling ingesteld analoog aan het Maritieme Plan van 1976.
- Naast de WIR wordt een aparte investeringspremieregeling ingesteld. Nederlandse scheepvaartondernemingen die niet in aanmerking komen voor een WIR basisbijdrage maar wel een bijdrage leveren tot de structuurverbetering van de Nederlandse vloot zouden toch een investeringspremie kunnen krijgen analoog aan het Maritieme Plan van 1976.

Alle alternatieven geven zeker aanzienlijke juridische en budgettaire moeilijkheden. Niettemin zal een besluit moeten worden genomen om de huidige impasse te doorbreken.

NEDERLANDSE KLEINE HANDELSVAART 1969 - 1979

door

Drs. W. Westra

Maatschappij Vrachtvaart B.V., Rotterdam

De geografische ligging van Nederland heeft reeds in de 10e eeuw geleid tot het ontstaan van de handelsvaart op de landen in Noordwest-Europa. Tot het einde van de 18e eeuw hebben Nederlandse kooplieden/reders de Europese handelsvaart beoefend. Het continentale stelsel ten tijde van de Franse overheersing betekende het vrijwel einde van deze maritieme activiteiten. In de 19e eeuw is de kustvaart opnieuw tot ontwikkeling gekomen. Schippers uit de Groningse veenkoloniën vervoerden langs de kust turf naar Noord-Duitse steden en geleidelijk ontwikkelde deze zeilkustvaart zich tot een kleine zeilvaart in een groter Europees vaargebied. De overgang van zeil- naar stoomvaart heeft als gevolg van het relatief grote ruimtebslag van zowel de machine-installatie als ook de brandstof in de kustvaart niet plaatsgevonden. De ontwikkeling van de dieselmotor heeft — aanvankelijk als hulpvermogen — in de periode tussen de 1e en 2e wereldoorlog-jaren geleid tot het ontstaan van de motorcoaster, waarbij tevens een toename van het draagvermogen tot ca. 650 ton plaatsvond.

Niet alleen in Nederland maar ook in Duitsland ontstond deze vorm van kleine vaart met motorcoasters, met een bruto inhoud van minder dan 500 BRT.

De kleine handelsvaart K.H.V.-vloten van beide landen leden gedurende de 2e wereldoorlog grote verliezen. Na 1945 werd eerst in Nederland en later ook in de Duitse Bondsrepubliek de wederopbouw van de vloot ter hand genomen. Bij het begin van de zestiger jaren bezaten beide landen een moderne vloot, groter in omvang naar draagvermogen gemeten dan bij het uitbreken van de 2e wereldoorlog. De Noordwest-Europese kleine handelsvaart-markt werd in die tijd door de Nederlandse en Duitse vloten beheerst, beide van een ongeveer gelijke omvang (ca. 500.000 ton draagvermogen). Weliswaar beschikten ook andere Noordwest-Europese maritieme landen over een vloot van kleine schepen — met name Noorwegen en Groot-Brittannië — die echter nagenoeg geheel emplooi vonden in de beschermde nationale kustvaart.

De 60er jaren gaven voor Nederland en Duitsland geheel verschillende ontwikkelingen te zien. In het laatstgenoemde land vond een verdere groei plaats, waardoor aan het einde van deze periode de in Duitsland geregistreerde vloot van schepen in de categorie 100 - 500 BRT zich tot de grootste K.H.V.-vloot van Europa ontwikkelde had. Bovendien vond door het instellen van een tweede brutoregistertongrens een eerste aanzet plaats tot verdere schaalvergroting van het type K.H.V.-schip met een draagvermogen tot ca. 1.800 ton.

De gunstige fiscale en financierings-faciliteiten voor de zeescheepvaart zijn voor Duitse investeerders aanleiding geweest om middels deelname in partner-rederijen de expansie van de kleine handelsvaart-vloot te financieren. De groei van de K.H.V.-vervoermarkt heeft een uitbreiding van de Duitse K.H.V.-vloot mogelijk gemaakt, zonder tot ernstige marktverstoring te leiden.

In Nederland vond in de 60er jaren een tegengestelde ontwikkeling plaats.

Het gedeeltelijk ongedaan maken van de fiscale faciliteiten voor de zeescheepvaart in 1963/64 — intrekken van de mogelijkheid tot vervroegde afschrijving en vermindering van de investeringsaftrek tot 2 maal 5% — alsmede een ongunstige loonkostenontwikkeling in vergelijking met die in de Duitse Bondsrepubliek, leidde in Nederland tot een stagnatie in de groei en in de jaren 1968 en volgende zelfs tot een vermindering van de vlootomvang naar draagvermogen gemeten.

De ontwikkeling van de Nederlandse K.H.V.-vloot in de jaren 1967 tot 1979

De ongunstige gang van zaken in de kleine handelsvaart was voor het Directoraat-Generaal van Scheepvaart aanleiding om in 1966 een onderzoek in te stellen naar het verloop van de rentabiliteit in deze bedrijfstak over de jaren 1960/1964. Dit onderzoek bleef beperkt tot het in Groningen gedomiciliëerde deel van de vloot. De weinig bemoedigende conclusies van dit onderzoek waren voor de redersorganisaties aanleiding om eind 1966 de Verenigde Accountants Kantoren (V.A.K.) te Groningen opdracht te geven tot het instellen van een onderzoek naar de rentabiliteit van de gehele bedrijfstak. Medio 1967 werd bovendien besloten een onderzoek te doen verrichten met betrekking tot de economische positie van de bedrijfstak en de concurrentieverhouding ten aanzien van met name de Duitse kleine handelsvaart. Dit onderzoek werd verricht door de Noordelijke Economisch-Technologische Organisatie (N.E.T.O.) te Groningen. In september 1967 werden tenslotte door de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat — de heer Keijzer — twee werkgroepen ingesteld. Werkgroep I had de opdracht zich te verdiepen in de bedrijfs-economische aspecten van de kleine handelsvaart, Werkgroep II richtte zich op de nautisch-technische aspecten van de zaak. Het in juli 1967 verschenen V.A.K.-rapport alsmede de rapportage van de N.E.T.O. — april 1968 — en een memorandum van de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart, vormden de basis voor de besprekingen in de beide tri-partite werkgroepen.

Werkgroep I deed in 1969 een rapport verschijnen — "de Nederlandse Kleine Handelsvaart" — dat naast een uitvoerige analyse van de situatie van de bedrijfstak en de concurrentiepositie, een aantal aanbevelingen bevatte, gericht op een verbetering van de kostenstructuur en een verlichting van de fiscale druk.

Ter verbetering van de kostenstructuur — verlaging van de exploitatiekosten — werd voorgesteld om op bestaande schepen uitgerust met brugbediening en alarmering van de machine-installatie het aantal bemanningsleden te reduceren.

Om de mogelijkheid te bieden grotere kleine handelsvaart-schepen in de vaart te brengen werd aanbevolen de bruto registerton-grens tussen grote handelsvaart en kleine handelsvaart (500 BRT) te vervangen door een lengtebegrenzing. Onder de toen van kracht zijnde scheepvaart-wetgeving leidde overschrijding van de 500 BRT-grens tot een aanzienlijke kostentoename — grote vaart diploma's en grotere bezetting.

Vooruitlopend op de behandeling in de volksvertegenwoordiging van maatregelen ter stimulering van de gehele zeescheepvaart werd in februari 1969 de 500 BRT-grens tussen kleine en grote handelsvaart vervangen door een lengtebegrenzing, te weten maximaal 75 meter tussen de loodlijnen. Door middel van een formule wordt deze lengte bepaald, die ongeveer overeenkomt met de lengte van het schip tussen de roerkoning en de plaats waar de steven bij volbeladen schip op de grootste diepgang de waterlijn snijdt. Een schip met een aldus gedefiniëerde lengte van maximaal 75 meter — of minder — geldt als klein handelsschip ten aanzien van het wettelijk voorgeschreven aantal bemanningsleden en de vereiste diploma's voor dek- en machinekamerbezetting. Binnen deze 75 meter-grens bestaat nog een 60 meter- en 40 meter-grens. Deze laatste heeft overigens bij de huidige structuur van de vloot nauwelijks enige betekenis. De 60 meter-grens wordt in de praktijk benut om kleinere schepen tot ca. 2.400 ton te bouwen met een bezetting die afhankelijk van het machinevermogen twee of drie man minder is dan zulks het geval is bij schepen met een lengte boven de 60 tot maximaal 75 meter.

De introductie van deze lengtegrens tussen kleine en grote vaart heeft in de achterliggende 10 jaren het gezicht van de Nederlandse kleine handelsvaart radicaal veranderd en tevens de Nederlandse reders in staat gesteld grotere K.H.V.-schepen in de vaart te brengen, een ontwikkeling die ook in de andere Noordwest-Europese maritieme landen gesignaleerd kon worden. Zonder van overdrijven beticht te worden kan gesteld worden dat deze maatregelen de redding is geweest voor de Nederlandse kleine handelsvaart.

De hierboven geschetste structuurverandering van de Nederlandse kleine handelsvaart-vloot wordt in het volgende overzicht geïllustreerd.

Nederlandse Kleine Handelsvaart-vloot (Nederlandse registratie)

	schepen < 500 BRT		schepen > 500 BRT	
	aantal	draagvermogen	aantal	draagvermogen
1.1.1967	904	598.000	18*)	32.000
1.1.1979	82	66.600	269	639.900
	afname		toename	
	822	531.400	251	607.900

*) schepen die tot 1969 als grote handelsvaart-schepen geregistreerd stonden.
Gegevens: Koninklijk Zeemans College de Groninger Eendracht

Voortgaan op de 500 BRT-grens zou na 1969 geleid hebben tot een geleidelijke afbraak van de K.H.V.vloot, waarbij wellicht een beperkt aantal financieel sterkere reders via de vlucht naar een andere vlag scheepexploitatie buiten Nederland zouden hebben kunnen continueren. De vlucht naar een vlag met een fiscaal milder klimaat — zoals de Nederlandse Antillen — heeft in de kleine handelsvaart geen grote vlucht genomen. Zo waren bijvoorbeeld op 1 januari 1968 slechts 30 K.H.V.-schepen in de Antillen geregistreerd met een gezamenlijk draagvermogen van 22.655 ton.

Eén van de redenen dat Nederlandse K.H.V.-reders slechts in beperkte mate van de Antilliaanse registratie gebruik gemaakt hebben is gelegen in het feit dat bij het wisselen van de registratie met de fiscus afgerekend moest worden over het verschil tussen de fiscale boekwaarde — laag als gevolg van de vervroegde afschrijving zoals deze tot 1 januari 1964 toegepast kon worden — en de getaxeerde waarde in het economisch verkeer. Afrekenen met de fiscus en het bedrijf vanuit de Antillen was in de meeste gevallen niet mogelijk door een gebrek aan liquiditeit.

De introductie van de 75 meter-grens kwam voor die reders, die tot nieuwbouw van het grotere K.H.V.-schip wilden overgaan, op het moment dat Nederlandse werven goed bezet waren met buitenlandse orders. In 1967 zagen de Nederlandse werven, gespecialiseerd in de bouw van K.H.V.-schepen, de toekomst met zorg tegemoet. De stagnatie bij de groei van de Nederlandse kleine handelsvaart liet ook de werven niet onberoerd. Een stroom van bestellingen van Duitse, Deense en Engelse reders vulde echter net op tijd de vrijkomende bouwcapaciteit, met name in het Noorden des lands. Als een gevolg hiervan moesten Nederlandse reders wachten tot de werven weer bouwcapaciteit konden aanbieden. Een eerste aanzet tot het in de vaart brengen van grotere schepen werd dan ook gegeven door middel van verbouw van bestaande schepen en de aankoop van over het algemeen jonge tweedehands-schepen uit het buitenland.

Ter ondersteuning van de kleine reders werd een sloopregeling uitgevaardigd, die echter qua karakter het beste getypeerd kan worden als een verzachtingsmaatregel bij de koude sanering die in de jaren na 1969 volgde. In 58 gevallen werd de slooppremie toegekend. Gelukkig kon in verreweg de meeste gevallen uit verkoop een opbrengst verkregen worden die hoger lag dan de sloopwaarde.

Een volgende maatregel die de Nederlandse K.H.V. steunde bij het herstructureringsproces was de verruiming van de fiscale faciliteiten voor de gehele zeescheepvaart. Medio 1972 werd de investeringsaftrek verhoogd van 2 maal 5% naar 5 maal 5% en werd tevens de mogelijkheid tot 1/3 vervroegde afschrijving geboden.

Dat de Nederlandse K.H.V.-reders naar verhouding meer van deze faciliteiten gebruik gemaakt hebben dan de grote vaart-reders is als volgt te verklaren:

- Hoewel de verruiming van de fiscale faciliteiten onvoldoende was om het verschil in fiscale druk op langere termijn tussen registratie in Nederland en bijvoorbeeld de Antillen te egaliseren, werden door Nederlandse K.H.V.-reders

schepen voor registratie in Nederland gekocht of besteld in verband met de eerder vermelde noodzaak om met de fiscus af te rekenen, hetgeen een verzwakking van de toch niet bijster sterke liquiditeitspositie betekend zou hebben.

- De gunstige situatie op de vrachtenmarkt met name voor de grotere schepen — een gevolg van de relatieve schaarste aan dit type schip — maakte het mogelijk in de periode 1970 tot en met 1974 behaalde winsten middels investeringsaftrek maar vooral ook door vervroegde afschrijving geheel binnen het bedrijf te houden.

In de periode van 1972 tot 1976 konden Nederlandse werven weer bouwplaatsen aanbieden, waarvan een goed gebruik gemaakt werd.

Niettegenstaande bovengeschetste ontwikkeling liep het Nederlandse K.H.V.-vlootbestand in deze periode terug. Niet alleen het aantal schepen — een logisch gevolg van de vervanging van meerdere kleine schepen door een minder aantal grotere schepen — maar ook het totale draagvermogen liep terug als resultaat van een per saldo afvoeren van meer draagvermogen uit het oude vlootbestand tegenover het toevoegen van grotere schepen aan het bestand.

Het geringe resultaat van de fiscale lastenverlichting bij de grote handelsvaart en de toch te langzaam verlopende herstructurering bij de kleine handelsvaart waren voor Staatssecretaris Van Hulten van Verkeer en Waterstaat aanleiding om eind 1974 in te haken op een toezegging van de Staatssecretaris van Financiën Mr. W. Scholten tijdens de Kamerbehandeling begin januari 1973: "Mocht in de komende jaren onverhoopt blijken dat de werkelijkheid (resultaat van de fiscale faciliteiten) in belangrijke mate achter blijft bij de verwachting, dan zal uiteraard moeten worden nagegaan of verdergaande maatregelen noodzakelijk zijn."

In januari 1975 werd door de heer Van Hulten een commissie ingesteld — de Werkgroep Viersen — waarin, wederom in tri-partite verband, Overheid en bedrijfsleven een rapport over de positie en de toekomstperspectieven van de Nederlandse koopvaardij samenstelden. In oktober 1975 presenteerde de heer Van Hulten de "Beleidsnota Nederlandse Scheepvaart" aan de Tweede Kamer. Dit leidde medio 1976 tot het vervangen van de 5 maal 5% investeringsaftrek (een generieke maatregel) door een selectief toe te passen regeling, waarbij voor bouw van schepen of aankoop van passende jonge tweedehands-schepen een investeringspremie van 5 maal 4% verleend kon worden. Voorwaarde voor de toekenning van de investeringspremie was dat de aangeschafte schepen pasten in de gewenste structurele verbetering van de bedrijfstak, zoals deze geschetst was in het door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gepresenteerde Maritieme Plan. Deze regeling was van kracht voor investeringen in de periode medio 1976 tot medio 1978.

Voor de kleine handelsvaart heeft deze regeling een gunstig effect gehad. In de periode dat de regeling van kracht was, werden 125 schepen door Nederlandse K.H.V.-reders besteld of aangekocht, de investeringsverplichtingen beliepen f 1.158 miljoen.

De bouwopdrachten voor 110 schepen werden merendeels bij Nederlandse werven geplaatst, waarbij vooral de Noordelijke scheepsbouw van deze orderstroom profiteerde. Naast 95 schepen bestemd voor de algemene vrachtvaart werden 25 koelschepen, 4 schepen voor het vervoer van zware lading en één gespecialiseerd tank-schip besteld respectievelijk aangekocht.

Het met de Investeringspremie Zeescheepvaart beoogde effect ten aanzien van de kleine handelsvaart — versnelling van de herstructurering — lijkt te zijn gerealiseerd.

Overzicht van de vlootontwikkeling

in de periode 1.1.77 tot 1.1.79

Nederlandse K.H.V.-vloot (Nederlandse registratie)

	schepen kleiner dan 500 BRT		schepen groter dan 500 BRT (max. 75 m. tussen de loodlijnen)		totaal in Nederland geregistreerde KHV- schepen	
	aantal	draagvermogen	aantal	draagvermogen	aantal	draagvermogen
1.1.77	147	113.700	202	434.400	349	548.100
1.1.78	113	90.000	224	510.000	337	600.000
1.1.79	82	66.600	269	639.900	351	706.500

(Gegevens: Koninklijk Zeemans College de Groninger Eendracht)

N.B.: In bovenstaand overzicht zijn de zogenaamde binnen-buitenschepen met beperkt vaargebied niet opgenomen.

Op 1 januari 1979 waren nog 38 schepen met in totaal ca. 90.000 ton in bestelling, oplevering van deze schepen zal grotendeels in 1979 plaatsvinden. Het vlootbestand bevatte op 1 januari 1979 ca. 139.000 ton bestaande uit schepen van 15 jaar en ouder. Hiervan heeft ca. 49.000 ton betrekking op schepen kleiner dan 500 BRT. De oplevering van de nog in bestelling zijnde schepen zal vermoedelijk niet tot een verdere sterke groei leiden, omdat verwacht mag worden dat verdere afname van het bestand oude schepen zal plaatsvinden. De onder de investeringspremieregeling bestelde schepen zijn ten dele als normale vervangingsinvesteringen te zien. Daarnaast zijn ook investeringen in de tijd naar voren gehaald. Het lijkt derhalve reëel te veronderstellen dat de vlootomvang zich rond ca. 750.000 ton draagvermogen zal stabiliseren. De sinds medio 1978 van kracht zijnde regeling voor de Zeescheepvaart — 15% in het kader van de Wet Investerings Regeling en 5 maal 1,1% investeringspremie — heeft tot nu toe nog weinig aanleiding gegeven tot verdere investeringen in de kleine handelsvaart.

Naast de weinig bevredigende situatie op de vrachtenmarkt, waardoor reders minder geneigd zijn tot investeren, spelen hier de in de tijd naar voren gehaalde investeringen in het kader van de Investeringspremieregeling een rol.

**Samenstelling van de Nederlandse K.H.V.-vloot
op 1 januari 1979**

	aantal	draagvermogen
Vrachtschepen	295	601.500
Tankschepen	31	60.700
Koelschepen	16	32.100
Veeschepen	4	3.900
Zware lading-schepen	2	4.800
Ro-Ro schepen	3	3.500
	351	706.500

(Gegevens: Koninklijk Zeemans College de Groninger Eendracht)

De categorie vrachtschepen bestaat uit verschillende scheepstypen. Naast de oorspronkelijke 500 BRT coaster met een draagvermogen tot ca. 1.000 ton omvat deze categorie moderne enkeldeksschepen in draagvermogen variërend van ca. 1.500 tot ca. 3.000 ton. De moderne shelterdeckschepen hebben een draagvermogen tot 3.800 ton, terwijl in deze categorie ook enkele schepen voorkomen waarbij de 1.600 BRT-grens overschreden is — wel echter maximaal 75 meter lengte tussen de loodlijnen —, waardoor deze schepen een draagvermogen tussen de 5.000 - 6.000 ton hebben.

De groep tankschepen omvat 24 chemicaliën-tankers, 4 bitumen-tankers, één gas-tanker en 2 zogenaamde vuilwater-tankers.

De groep koelschepen heeft de laatste jaren een grote toename te zien gegeven. Wanneer de 12 nog in bestelling zijnde schepen opgeleverd zijn, zal deze categorie naast de groep tankschepen zorgdragen voor een zekere mate van diversificatie in het vlootbestand.

Cellulaire containerschepen komen ook buiten Nederland slechts sporadisch voor. De moderne shelterdeck-schepen hebben in het algemeen luik-afmetingen, die deze schepen geschikt maken voor containervervoer.

De categorie Roll-on/Roll-off schepen is ook bij de andere Europese K.H.V.-vloten in beperkte mate aanwezig. De ontwikkeling van het ro-ro vervoer als substituut voor de conventionele lijnvaart heeft geleid tot het inzetten van scheepsgrootten die thuis horen in het grote handelsvaart-vlootbestand.

Leeftijdsofbouw van de Nederlandse Kleine Handelsvaartvloot

	15 jr en ouder draag- vermogen	10-14 jaar draag- vermogen	9 jr en jonger draag- vermogen	totale vloot draag- vermogen
Vrachtschepen	114.700	121.700	367.000	601.500
Tankschepen	14.900	10.500	34.400	60.700
Koelschepen	4.400	5.400	22.300	32.100
Veeschepen	3.900	—	—	3.900
Zware ladingschepen	—	—	4.800	4.800
Ro-Ro schepen	2.000	—	1.500	3.500
Totale vloot	138.900	137.600	430.000	706.500
in %	19,7	19,5	60,8	100

(Gegevens: Koninklijk Zeemans College de Groninger Eendracht)

Uit dit overzicht blijkt dat — gemeten naar draagvermogen — de Nederlandse K.H.V.-vloot een gunstige leeftijdsopbouw heeft. De categorie schepen kleiner dan 500 BRT bestaat uit schepen van 10 jaar en ouder, waarbij de oudere schepen — 15 jaar en ouder met ca. 49.000 ton — het grootste bestand uitmaakt. Vervanging van oude schepen in deze categorie door schepen met een gelijk draagvermogen lijkt niet waarschijnlijk, gezien het feit dat ook in de andere Noordwest-Europese maritieme landen een teruggang in deze vlootsector te signaleren is, waarbij nieuwbouw slechts in zeer beperkte mate plaatsvindt. Verwacht mag worden dat vervangende nieuwbouw voor de Nederlandse K.H.V.-vloot eerst in de 80er jaren zal plaatsvinden. De sterke groei van de vlootcategorie grotere K.H.V.-schepen en de jonge leeftijd van deze vlootsector in de andere Noordwest-Europese maritieme landen lijkt gezien de marktsituatie waar sprake is van een zekere mate van overcapaciteit, expansie-nieuwbouw niet waarschijnlijk.

Positie Nederlandse Kleine Handelsvaart ten opzichte van de andere Europese maritieme landen

Het Nederlandse aandeel in het vervoer met kleine handelsvaartschepen is bij gebrek aan vergelijkbaar statistisch materiaal slechts globaal te bepalen, en wel door middel van gegevens ontleend aan de jaarlijkse publicatie van Lloyd's Shipping Information Services, betrekking hebbend op de in de Europese landen geregistreerde *droge lading-schepen* tot 1.600 bruto registerton. Deze vlootoverzichten werden in 1970 voor het eerst gemaakt in samenwerking met de economische research afdeling van het Nederlands Maritiem Instituut. De laatst beschikbare gegevens dateren van mei 1978.

De Lloyd's statistieken geven per land van registratie een indeling in drie categorieën (100 - 500 BRT, 500 - 1.000 BRT en 1.000 - 1.600 BRT), per categorie weer onderverdeeld in leeftijdsgroepen (voor 1961 in de vaart, 1961 t/m 1965, 1966 t/m 1970, 1971 t/m 1975 en 1976 en later in de vaart) en type schepen, enkeldekschepen respectievelijk schepen met één of meer tussendekken.

Een duidelijker beeld van de Nederlandse participatie wordt verkregen, wanneer de Lloyd's gegevens benut worden om globaal een indeling te maken in drie categorieën, te weten:

- a) — schepen met een draagvermogen tot 1.000 ton;
- b) — schepen met een draagvermogen van 1.000 tot 2.000 ton;
- c) — schepen met een draagvermogen van 2.000 ton en meer
(bij 1.600 BRT maximaal ca. 4.500 ton).

Het voordeel van deze indeling is, dat hierdoor het bezwaar van de verschillende bruto registerton-begrenzingsen in de betrokken landen geëlimineerd wordt en een groepering verkregen wordt in drie categorieën schepen, die in grote trekken op deelmarkten opereren.

Wanneer de shelterdeckschepen met een draagvermogen van 1.000 tot 1.500 ton uit de categorie 100 - 500 BRT verschoven worden naar de categorie 500 - 1.000 BRT, en uit deze laatste categorie de 999 BRT Duitse shelterdekkers met draagvermogens van 2.100 tot 2.800 ton geplaatst worden in de categorie 1.000 tot 1.600 BRT, krijgt men het volgende beeld:

	draagvermogen tot 1.000 ton	draagvermogen 1.000 - 2.000 ton	draagvermogen 2.000 ton en groter
Duitse Bondsrep.	189.000	387.100	528.300
Groot-Brittannië	124.200	85.400	442.300
Nederland	55.400	105.500	393.100
Denemarken	209.700	114.500	307.800
Noorwegen	295.000	20.800	160.000
	878.300	713.300	1.831.500

(Gegevens ontleend aan de Lloyd's statistieken mei 1978)

N.B.: De Zuideuropese vloten bestaande uit schepen tot ca. 2.000 ton draagvermogen worden hoofdzakelijk ingezet in het Zuideuropese vaargebied.

Ten aanzien van deze indeling naar draagvermogen is het volgende op te merken:

a) Schepen met een draagvermogen tot 1.000 ton

Deze vloot bestaat overwegend uit enkeldekschepen — 1.240 schepen met een totaal draagvermogen van 581.600 ton, waarvan naar draagvermogen gemeten 68% voor 1966 in de vaart gebracht is. Ook de kleine shelterdeckschepen — 356 schepen met een totaal draagvermogen van 291.400 ton, zijn grotendeels voor 1966 in de vaart gebracht.

Nieuwbouw in deze categorie komt sporadisch voor. Er is dus duidelijk sprake van een verouderde vloot.

De Noorse vloot vindt in hoofdzaak emplooi in de beschermde Noorse nationale kustvaart. De Britse schepen in deze categorie hebben een beperkt vaargebied bestaande uit de vaart rond Groot-Brittannië en Ierland, en de vaart tussen Groot-Brittannië en de continentale havens in de Elbe-Brest Range (Home Trade). Duitse, Deense en Nederlandse schepen worden in hoofdzaak ingezet in het Noordwest-Europese vaargebied.

De verwachting is dat dit kleinere type K.H.V.-schip — de oorspronkelijke kustvaarder — geleidelijk verder in aantal zal afnemen en dat nieuwbouw beperkt zal blijven tot schepen voor het Noorse nationale kustvervoer en de Engelse Home Trade.

In Nederland is de teruggang van dit vlootbestand het sterkst geweest. Vele kleine reders hebben in de moeilijke jaren 1965 - 1970 hun bedrijf beëindigd. De financieel sterkere reders hebben de 75 metergrens benut om een groter type schip in de vaart te brengen na verkoop van het oorspronkelijke type kustvaarder.

b) Schepen met een draagvermogen tussen 1.000 en 2.000 ton

Ook de schepen uit deze categorie vinden in hoofdzaak emplooi in het Noordwest-Europese vaargebied.

De Duitse Bondsrepubliek neemt in deze categorie een vooraanstaande plaats in. Deze vloot bestaat overwegend uit schepen van het shelterdecktype — 295 schepen met een totaal draagvermogen van ca. 355.000 ton. Deze shelterdeckvloot is als volgt samengesteld:

	aantal	draagvermogen
conventionele 100-500 BRT shelterdeckschepen	197	211.000 ton
conventionele 500-1.000 BRT shelterdeckschepen	27	50.800 ton
moderne 100-500 BRT shelterdeckschepen (éénluiks-schepen)	71	93.200 ton

De laatste categorie schepen, na 1970 in de vaart gekomen, vindt vooral emplooi in de hout-(paketten) en containervaart. De conventionele shelterdeckschepen zijn voor 1970 in de vaart gekomen en vinden naast inzet in conventionele lijndiensten emplooi in de algemene vrachtaart. In vergelijking met de moderne enkeldeksschepen van 1.500-1.800 ton zijn deze schepen met hun tussendeck en kleinere luiken minder geschikt voor massagoedvervoer.

De Deense vloot bestaat uitsluitend uit shelterdeckschepen, die onder meer ingezet worden op korte en middellange lijndiensten — conventionele stukgoedvaart en containervervoer.

De samenstelling van de Nederlandse vloot weerspiegelt de ontwikkeling zoals deze zich in ons land voltrokken heeft na de invoering van de 75 meter-grens in 1969.

31 shelterdeckschepen < 500 BRT,	totaal draagvermogen 32.800 ton
17 shelterdeckschepen 500-1.000 BRT,	totaal draagvermogen 21.800 ton
36 enkeldekschepen 500-1000 BRT,	totaal draagvermogen 50.900 ton

De schepen van het shelterdecktype zijn op één schip na allen voor 1970 in de vaart gebracht.

De enkeldekschepen geven een jongere leeftijdsopbouw te zien, 25 schepen met in totaal 37.500 ton draagvermogen zijn na 1970 in de vaart gekomen — merendeels 60 meter schepen die met een bemanning van 7 of 8 man, afhankelijk van het motorvermogen, gevaren kunnen worden.

De Engelse vloot omvat naast 25 shelterdeckschepen met in totaal 31.700 ton draagvermogen, 52 enkeldekschepen met een gezamenlijk draagvermogen van 53.700 ton, waarvan 15 schepen met een totaal draagvermogen van 18.000 ton na 1970 in de vaart gebracht zijn. Naast emplooi in de nationale kustvaart worden Engelse schepen uit deze categorie nagenoeg uitsluitend in het beperkte vaargebied (Elbe-Brest Range) ingezet.

De Noorse vloot is in deze sector niet van belang.

Samenvattend kan over deze vlootsector worden opgemerkt dat de grootste concentratie schepen gevonden wordt in de grootte 1.000 tot 1.600 ton draagvermogen. Het shelterdecktype overweegt, ca. 80% van het totale draagvermogen. Qua leeftijdsopbouw zijn de vloten in de categorie 1.000-2.000 ton draagvermogen minder oud dan de oorspronkelijke kleine coasters. Ca. 58% is naar draagvermogen gemeten voor 1971 in de vaart gebracht (shelterdecktype ca. 60% — enkeldektype ca. 49%).

c) Schepen met een draagvermogen van 2.000 ton of meer
(max. 4.500 ton bij 1.599 bruto registerton)

In verband met het emplooi van deze scheepsgrootte in het gehele Europese vaargebied en eveneens de vaart buiten dit gebied, moeten hier de belangrijkste Zuideuropese vloten mede in beschouwing genomen worden.

Men krijgt dan het volgende beeld:

	totaal draagvermogen
Duitse Bondsrepubliek (incl. de 999 BRT shelterdeckschepen)	528.300 ton
Groot-Brittannië	442.300 ton
Nederland	393.100 ton
Griekenland	370.900 ton
Denemarken	307.800 ton
Cyprus	244.900 ton
Spanje	199.600 ton
Italië	162.500 ton
Noorwegen	160.000 ton
totaal	2.809.400 ton

Naar draagvermogen gemeten is bijna 2/3 van de vloot in de 5 Noordwest-Europese landen geregistreerd. De overgang van de oorspronkelijke kustvaarder naar het grote K.H.V.-schip heeft in Noordwest-Europa in de 70er jaren tot een snelle groei van deze vlootcategorie geleid.

Als gevolg van deze ontwikkeling is de leeftijdsopbouw die van een jonge vloot, hetgeen uit het navolgende overzicht blijkt.

	na 1970 in de vaart gebracht tot, draagverm.	% aandeel t.o.v. de gehele vloot
Duitse Bondsrepubliek	438.900	83
Groot-Brittannië	241.500	55
Nederland	270.100	73
Denemarken	294.700	96
Noorwegen	104.800	66
	1.350.000	74

Het Britse beeld wordt gedeflatteerd door de aanwezigheid in het vlootbestand van oude colliers (kolentransport) ingezet in het nationale kustvervoer.

De leeftijdsopbouw van de Zuideuropese vloten geeft — met uitzondering van Spanje — het beeld van een oudere vloot.

	na 1970 in de vaart gebracht tot. draagverm.	% aandeel t.o.v. de gehele vloot
Griekenland	83.400	22
Cyprus	3.000	1
Spanje	124.600	62
Italië	24.900	15
	235.900	24

Wel vindt er in Griekenland en Italië in de laatste jaren een relatieve "verjonging" plaats door afstoten van zeer oude schepen — voor 1960 in de vaart gebracht — en aankoop van "jongere" schepen gebouwd in de 60er jaren.

Het emplooi van de schepen in de verschillende vaargebieden geeft een gevarieerd beeld te zien.

Bij de Duitse vloot worden de 999 BRT shelterdeckschepen hoofdzakelijk in de Noordwest-Europese vaart ingezet. De grotere schepen varen in het gehele Europese vaargebied en ten dele ook daarbuiten. De Engelse schepen treft men in hoofdzaak in de Europese vaart aan (middle trade limits).

De Nederlandse schepen vinden emplooi in zowel het Europese vaargebied als ook in de vaart buiten Europa.

Deense schepen hebben eenzelfde emplooi, waarbij de indruk bestaat dat meer nog dan in Nederland buiten het Europese vaargebied gevaren wordt.

De Noren hebben zich meer op de vaart buiten Europa gericht.

Bij de Zuideuropese vloten wordt met name de Italiaanse vloot regionaal ingezet — nationaal beschermd kustvervoer alsmede in de Middellandse Zee.

De Grieken hebben van oudsher de vaart op alle zeeën naast de Europese vaart beoefend en dit geldt in zekere zin ook voor de Cyperse vloot. Ten aanzien van deze laatstgenoemde kan opgemerkt worden dat vele in Cyprus geregistreeerde schepen aan niet-Cyprioten toebehoren, een gevolg van de lage exploitatiekosten onder deze vlag.

De Spaanse vloot tenslotte vindt emplooi in zowel de nationale (beschermd) kustvaart, de vaart van en naar Spanje en de laatste jaren ook meer in de algemene vrachvaart buiten Spanje.

Naar scheepstype onderscheiden — enkeldekschip en shelterdeck- (resp. meerdek-) schip — vindt men per land verschillen.

	enkeldeksschepen 2.000 - 3.000 ton	shelterdeckschepen 2.000 - 4.500 ton
Duitse Bondsrepubliek	36.600	491.700
Groot-Brittannië	262.900	179.400
Nederland	198.800	194.300
Griekenland	237.100	133.800
Denemarken	66.100	241.700
Cyprus	93.600	244.900
Spanje	81.200	118.400
Italië	68.200	94.300
Noorwegen	93.500	66.500

Opvallend is hier de nadruk op het shelterdecktype in Duitsland, Denemarken, Cyprus en Spanje, terwijl de overige landen in meer of minder gelijke mate beide scheepstypen in hun vlootbestand kennen.

Vanuit het oogpunt van type vaart vinden de shelterdeckschepen overwegend emplooi in de houtvaart, stukgoedvaart en containervaart; de enkeldekschepen worden grotendeels ingezet in het massagoedvervoer (o.m. granen, fosfaat, kolen en andere gestorte ladingen).

Deze indeling is uiteraard zeer globaal, omdat afhankelijk van het type shelterdeckschip deze ook ladingen kunnen nemen, waarvoor het enkeldekschip bij uitstek geschikt is. Dit geldt voor het shelterdeckschip (o.m. het Duitse 999 BRT type) met één groot luik en doosvormig ruim, waarbij het tussendeck geen handicap vormt bij het laden en lossen. Voorts zijn er goederen, waaronder staalproducten, die ook met shelterdeckschepen gevaren worden.

Het Nederlandse aandeel (14%) in deze vlootsector is gezien ook de spreiding over meerdere landen bevredigend. Dankzij het vervangen van de 500 BRT-grens door de 75 meter-grens, is het de Nederlandse reders gelukt in de ontwikkeling van de kleine handelsvaart met grotere schepen deel te nemen. Een vergelijking met 1960, toen de kustvaart een voornamelijk Duits/Nederlandse aangelegenheid was, beide landen met een vloot van ongeveer gelijke omvang naar draagvermogen gemeten, laat wel zien dat de Duitse reders nog steeds een belangrijke rol spelen, maar dat Nederlandse reders plaats hebben moeten maken voor Deense en Engelse participatie.

Bij de beschouwing van de positie die de Europese maritieme landen in de sector kleine handelsvaart innemen, zijn de Comecon-landen buiten beschouwing gelaten. Een vloot van betekenis in deze sector treft men voornamelijk aan in de U.S.S.R.

De indeling in categorieën naar bruto registertonnen tot 1.600 BRT geeft hier geen juist beeld, omdat voor Russische schepen niet dezelfde verhouding bruto register/ton draagvermogen geldt. Volgens Lloyd's is de vloot van 100-1.000 BRT slechts ca. 84.000 ton, die daar boven omvat in de categorie 1.000-1.600 BRT 151 schepen met 208.500 ton (gem. 1.380 ton) en in de categorie 1.600-3.000 BRT zelfs 395 schepen met 1.128.800 ton (gem. 2.858 ton). Dit doet vermoeden dat in de laatste categorie een groot aantal schepen zit dat qua laadvermogen in de categorie grote K.H.V.-schepen valt. De Russische concurrentie is vooral te bespeuren in de vaart van en naar Russische havens. Vermoedelijk vindt een groot deel van de schepen emplooi in de vaart tussen havens in het Comecon-gebied. De laatste jaren is een Russische deelname in het vrije derde landen-vervoer te bespeuren, de grootte van deze participatie is echter niet vast te stellen.

Tenslotte zij nog opgemerkt dat een niet nader te bepalen aantal schepen in Singapore en Panama geregistreerd in het Europese vaargebied opereert. Bij de Panamese registratie zijn het veelal oudere schepen van Europese eigenaren. De in Singapore geregistreerde schepen zijn over het algemeen jonger en overwegend Duits eigendom.

Toekomstverwachting

In de 80er jaren zal de ontwikkeling van de Inter-Europese lijnvaart een voortzetting van de ontwikkeling in de 70er jaren — geïntegreerd vervoer waarbij het zeetraject overbrugd wordt door het inzetten van roll-on/roll-off en containerschepen — te zien geven. Hierdoor zal er een steeds scherper onderscheid komen tussen lijnvaart en algemene vrachtvaart.

De snelle groei van de Noordwest-Europese vloten in de sector 2.000-4.500 ton draagvermogen in de jaren '70 en de minder snelle groei van het ladingaanbod na 1974 — economische recessie — hebben geleid tot een marktsituatie waarbij de te behalen vrachtprijzen veelal onvoldoende mogelijkheid geven om tot een rendabele exploitatie te komen. Anderzijds zijn er weinig kleine handelsvaartschepen opgelegd, hetgeen erop wijst dat er van een aanmerkelijke overtonnage nog geen sprake is. Een verbetering van de resultaten zal afhangen van de mate waarin vraag naar vervoer en aanbod van scheepsruimte zich in de komende jaren zullen ontwikkelen.

Daar ca. 65% van de Europese vloten in de algemene vrachtvaart opereert, zal met name de te verwachten ontwikkeling in het massagoedvervoer van groot belang zijn. In een recente studie heeft de Maritieme Economische Research afdeling van het Nederlands Maritiem Instituut gepoogd de te verwachten ontwikkeling in de sector massagoedvervoer te analyseren. Aan de hand van O.E.C.D. statistieken uit 1976 is voor een 12-tal ladingssoorten bepaald welk deel in het Inter-Europese verkeer over zee wordt vervoerd. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen vervoer met kleine handelsvaartschepen (tot 1.600 BRT) en grote handelsvaartschepen (tot ca. 18.000 ton draagvermogen).

Het Inter-Europese ertsvervoer, dat uitsluitend met grotere bulkcarriers gaat, is hierbij buiten beschouwing gelaten. Van een totaal Europees vervoerpakket van ca. 380 miljoen ton is vastgesteld, dat ca. 172 miljoen ton over zee vervoerd wordt — 90,5 miljoen ton met kleine handelsvaartschepen. Daarnaast werd in 1976 nog ca. 30 miljoen ton in nationaal kustvervoer vastgesteld.

De 82 miljoen ton in 1976 met grote vaartschepen vervoerd, omvat als voornaamste goederensoorten kolen/cokes 31 miljoen, hout en overige bosproducten 21 miljoen ton, ruwe fosfaat 19 miljoen ton, ijzer en staal 5 miljoen ton. De groeiverwachtingen tot 1985 in deze sector zijn: kolen/cokes 50 miljoen ton, hout en overige bosproducten 27,5 miljoen ton, ruwe fosfaat 21,5 miljoen ton, ijzer en staal 7 miljoen ton. Het totale volume voor vervoer met grote vaartschepen wordt voor 1985 geschat op ca. 113 miljoen ton, een toename van 23,5% ten opzichte van 1976.

De te verwachten groei in het pakket voor vervoer met K.H.V.-schepen is volgens het N.M.I.-rapport van 90,5 miljoen ton in 1976 tot ca. 100 miljoen ton in 1985, een zeer matige toename dus.

Uit navolgend overzicht blijken de verwachtingen per goederensoort.

	1976 (in miljoenen tonnen)	1985	groei %
ijzer en staal	20,5	22*)	7,3
gezaagd zachthout	5,5	6,5	18,2
pulp	3,5	3	- 14,3
overige bosproducten	5,5	6	9,1
graan, soja, veevoeder	11,5	13	13
steen, grind, zand	10	12	20
kolen, cokes	8	10	25
kunstmest	7	9	28,6
china klei	3,5	5	42,9
ruwe fosfaat	3	2,5*)	- 16,7
schroot	2,5	3	20
overige goederen**)	10	8	25
totaal	90,5	100	10,5

*) cijfers berusten op een ruwe aanname

**) zwavel, pyriet, overige mineralen, cement en suiker

Ten aanzien van vorenstaand overzicht is het volgende op te merken:

Bij de groep produkten die zowel met grote als ook met kleine handelsvaartschepen gevaren worden (hout en houtprodukten, ijzer en staal, graan, soja en veevoeder, ruwe fosfaat, kolen en cokes) wordt tot 1985 een groei voorzien van ca. 27%. Hier- van vertoont kolen (1976: 39 miljoen ton - 1985: 60 miljoen ton) de sterkste toename, welke echter bijna geheel het vervoer met grote handelsvaartschepen ten goede zal komen. Ten aanzien van de overige genoemde goederen wordt een verdere verschuiving van kleine handelsvaartschepen (tot ca. 4.000 ton draagvermogen) naar grotere schepen verwacht, waardoor de verwachte groei voor de K.H.V.-sector naar verhouding lager zou uitvallen. Bij de categorie goederen die tot 1985 nog uitsluitend of nagenoeg uitsluitend met K.H.V.-schepen vervoerd zullen worden (1976: 36 miljoen ton - 1985: 40 miljoen ton) is de verwachte groei eveneens zeer matig.

Van de huidige marktsituatie uit gezien, zou tot 1985 nauwelijks enige ruimte zijn voor een verdere toename van de kleine handelsvaartvloot voor zoverre dit het em-plooi in de Europese vaart betreft. Een meer exact beeld is echter pas mogelijk, wanneer het vervoeraandeel van de 3 grootte-categorieën bepaald zou kunnen worden. Dit is bij gebrek aan gegevens nog niet mogelijk.

Gezien de zeer geringe groei-mogelijkheid, beoordeeld van de te verwachten markt-situatie uit, zal de ontwikkeling bij de Europese scheepsbouwindustrie mede van belang zijn. Indien de wens om de scheepsbouw gaande te houden zou leiden tot bouw van schepen — met als gevolg een belangrijke capaciteitstoename — dan zal dit on-getwijfeld een drukkend effect op de vrachtenmarkt hebben. Vervangende nieuwbouw van niet alleen technisch maar ook economisch verouderde schepen zou minder invloed op de markt kunnen hebben. In dit verband is een actief volgen van de marktontwikkeling — gespecialiseerde schepen en mogelijk verdere schaalvergroting — van groot belang.

Voor de positie van de Nederlandse kleine handelsvaart zal het zeer belangrijk zijn dat de exploitatie van de schepen in vergelijking met de voornaamste concurrenten qua kostprijs niet ongunstiger uitkomt. De indruk bestaat dat het Nederlandse kostenpeil in vergelijking met die van de Duitse en Engelse reders aan de hoge kant is, vrijwel geheel het gevolg van de *loonkosten* (betaalde gages plus sociale lasten). Als exportindustrie "par excellence", — de K.H.V. opereert overwegend op de internationale markt — is dit een probleem waar de kleine handelsvaart niet als enige voorstaat.

Wat tenslotte de invloed zou kunnen zijn van verdere stijging van de brandstofprijzen — zeescheepvaart kent een relatief laag brandstofverbruik per ton/kilometer — en als gevolg daarvan mogelijke verschuivingen in het vervoerpatroon, is op dit ogenblik niet te overzien, echter een nadere studie alleszins waard.

WERELD VERVOERSMARKT IN PERSPECTIEF; LADINGAANBOD EN VLOOTBEHOEFTE TOT 1985

door
Drs. M. H. Dubbeldam en
M. de Jong
Nederlands Maritiem Instituut

Vervoersontwikkeling tot 1974

De industriële expansie en sterke economische groei in West-Europa en Japan waren de pijlers waarop de grote toename van het ladingaanbod rustte tot 1973. Vooral het vervoer van de grondstoffen ruwe olie, ijzererts en cokeskolen steeg sterk. De tonmijlen-productie bij het vervoer van primair massagoed (ijzererts, steenkolen, graan, bauxiet en fosfaat) verdrievoudigde gedurende 1963-1973, dat van ruwe olie vervijfvoudige zelfs. Westeuropese en Japanse importen namen van deze tonmijlen producties respectievelijk 85 en 75% voor hun rekening.

De reële kosten van zeetransport daalden in deze periode door schaalvergroting en rationalisatie. Een belangrijke factor was o.a. de toenemende mechanisatie van het laad- en losproces.

Tot 1970-1971 groeide de vloot min of meer evenredig met de behoefte aan schepen. Daarna trad een stroomversnelling op bij het plaatsen van bestellingen voor schepen, in het bijzonder bij tankers. De belangrijkste oorzaken hiervan waren:

1. Toenemende olie-importen in de Verenigde Staten

Tengevolge van de prijsbeheersing en milieuproblemen bleef de productie van energie in de Verenigde Staten achter bij de vraag. Een sterke toename van de importen van olie was te voorzien. Amerikaanse bankiers zagen er derhalve brood in het speculatief bestellen van tankers aan te moedigen.

2. Toenemende inflatie vanaf omstreeks 1970

Hierdoor ontstond een klimaat, waarbij reders ervan uitgingen beter vandaag dan morgen een schip te kunnen bestellen. Eventuele daardoor ontstane overcapaciteit zou slechts van korte duur zijn, gezien de sterke groei van het vervoer. Fiscale en andere steun wakkerden dit vuurtje in vele landen aan.

De oliecrisis van eind 1973 maakte een einde aan deze ontwikkelingen.

De periode 1975-1978

In deze jaren werd de scheepvaart geconfronteerd met een stagnatie bij het vervoersaanbod. Door de grote bestellingen van de voorgaande jaren bleef de vloot toch sterk groeien. Opdrachtgevers handhaafden het grootste deel van deze bestellingen. Een deel van de overbodige orders voor tankers werd evenwel omgezet in droge lading schepen, waarvoor de markt tot eind 1974 gunstig bleef. Daarnaast bleven regeringen de bouw van nieuwe schepen stimuleren teneinde een te abrupte terugval van de werkgelegenheid bij de scheepsbouw te voorkomen.

Eerst in 1978 begon de beschikbare tonnage van de wereldvloot tankers af te nemen. Bij de schepen voor droog massagoed zal de vloot naar verwachting vanaf 1979 niet verder toenemen. In de algemene vrachtvvaart blijft de vloot in de komende jaren groeien, o.a. door nieuwbouw voor ontwikkelingslanden.

Vooruitzichten voor de wereldvloot 1979-1985

De scheepvaart mag niet meer rekenen op een sterke groei van het wereldvervoer, zoals bestond tot 1974.

De werkgelegenheid in West-Europa en Japan verschuift geleidelijk naar de dienstensector en de kennisintensieve industrie. Basisindustrieën, als die van staal, aluminium en olieraffinage verrijzen thans bij de bron, vooral daar waar goedkope energie beschikbaar is.

Voor de staalindustrie komt daar nog bij dat het "directe reductie" proces het niet langer noodzakelijk maakt de productie in grote, kapitaalintensieve hoogovencomplexen te concentreren. Elk land kan thans over een eigen, kleine staalindustrie beschikken. Verschuiving van de olieraffinage naar de bron zal het vervoer daarentegen in geringe mate beïnvloeden. De noodzaak van besparing op het olieverbruik is de belangrijkste factor, welke de groei uit het olievervoer haalt.

Het herstructureringsproces verloopt in West-Europa moeizamer dan in Japan. In Japan bestaat minder sociale weerstand tegen verandering en het binnenlandse verzadigingsniveau is lager dan in Europa.

Bovendien blijft de Japanse industrie in staat te concurreren. Weliswaar zijn de loonkosten ook in Japan hoog, doch de fiscale druk is minder dan in Europa en de arbeidsproductiviteit is er hoger door een lager percentage absentieïsme.

Tenslotte beschikt Japan, evenals West-Duitsland, over een belangrijke industrie van kapitaalsgoederen, waarvoor in vele ontwikkelingslanden een goede vraag bestaat. In de meeste Westeuropese landen blijven de mogelijkheden voor een gunstige economische groei daarom beperkt.

Naast het vervoer van kapitaalsgoederen naar de ontwikkelingslanden komt vanuit deze landen een steeds grotere stroom van halffabrikaten en arbeidsintensieve consumptieartikelen naar het Westen op gang.

Op grond van deze trends is te verwachten dat het vervoer van grondstoffen minder sterk zal groeien dan in het verleden. Granen en energiekolen vormen hierop een uitzondering. Bij graan is zulks een gevolg van de grote vraag naar veevoeders, zoals mais en sojabonen. De groei bij het vervoer van deze goederen is evenwel onvoldoende ten einde de ongunstige vooruitzichten voor het transport van ijzererts en cokeskolen te compenseren.

Daarentegen is te verwachten dat het vervoer van halffabrikaten en eindproducten iets sterker zal groeien dan voor 1973. Een voorwaarde is wel dat de wereldeconomie blijft herstellen.

Een oplossing voor het energievraagstuk is hierbij ongetwijfeld de belangrijkste factor met als consequentie de politieke en economische noodzaak voor het Westen het verbruik af te remmen. Vooral de Verenigde Staten laden een belangrijke verantwoordelijkheid op hun schouders. Terwijl West-Europa het verbruik van olie na de Iran-crisis met ongeveer 3,5% verminderde, bleef de vraag in de Verenigde Staten stijgen met circa 4,5% op jaarbasis. Hierin kan op korte termijn alleen worden voorzien door middel van toenemende importen.

De tankermarkt

Vervoer van olie in 1985

Aangezien het in vele landen onmogelijk is gebleken tot overeenstemming te komen over een energiebeleid, gaan de meeste energiescenario's ervan uit dat de vraag naar olie zal blijven toenemen tot 1985.

Een projectie van het interregionale olietransport geven wij hieronder:

Interregionale olie-importen 1973-1985 (in mln ton)

<u>Ruwe olie</u>	1973	1977	1985
West-Europa	716	603	680
Noord-Amerika	152	344	450
Japan	248	242	350
Overige landen	237	256	370
	1.353	1.445	1.850
<u>Olieproducten</u>			
Noord-Amerika	143	108	170
Overige landen	133	157	180
	276	265	350
Totaal olievervoer	1.629	1.700	2.200
Id. in tonmijlen	10.216	11.459	14.500

Het 1978-vervoer bleef, zowel in tonnen als tonmijlen, iets achter bij de 1977 cijfers. De nasleep van de Iran-crisis in de Arabische wereld kan betekenen dat de projectie voor 1985 thans te hoog is, te meer daar ook Saudi-Arabië niet langer bereid is consumptiepieken op te vangen door uitbreiding van de productie. Regeringen zullen in dat geval met distributie en/of hoge besparingssubsidies het verbruik dienen terug te brengen. Vervanging van olie door kernenergie, steenkool of gas is op korte termijn slechts in beperkte mate mogelijk. Opvoering van de productie van olie in niet-Arabische landen kan gedeeltelijk soelaas geven, doch vele dezer landen zijn evenmin bereid de eigen productie versneld op te voeren.

Benodigde vloot 1978

Het 1973 vervoer van olie geschiedde met een vloot van 223 mln dwt. Voor de slechts 10% hogere tonmijlen productie in 1978 stond een 55% grotere vloot (345 mln dwt) ter beschikking. In deze cijfers is begrepen dat deel van de combinatieschepen (bulkschepen die afwisselend droge lading en olie kunnen vervoeren), hetwelk daadwerkelijk emplooi vond in het olievervoer.

Geen wonder dat velen stelden dat het surplus aan tankers in 1978 ongeveer 100 mln dwt was. Voor omstreeks 30 mln. bestond dit surplus uit opgelegde tankers. Het restant van 70 mln zou bestaan uit inefficiënt gebruik van de vloot door vaartvermindering, gedeeltelijke belading, extra lange haventijden, enz.

Inmiddels is men tot de overtuiging gekomen dat een deel van deze zogenaamde inefficiëntie van structurele aard is. De sterk verhoogde bunkerprijzen verlagen de economische snelheid, ook bij kostendekkende vrachten.

Naar havens met diepgangsrestricties is het zinvol grote tankers te gebruiken, die slechts gedeeltelijk beladen zijn of eerst elders een deel van hun lading hebben gelost. Dientengevolge komt het veelvuldig voor dat een tanker niet meer dan één loshaven aanloopt. Dit verlengt de benodigde totale haventijd, hetgeen eveneens het geval is door de toename van de gemiddeld grootte van tankers. Tenslotte is in bovengenoemde vervoercijfers het kustvervoer niet inbegrepen. Dit betreft o.a. het vervoer van Alaska en Mexico naar de Verenigde Staten en het Noordzeevervoer. Dit vervoer neemt sterk toe, alhoewel het een betrekkelijk geringe vervoerprestatie (weinig tonmijlen) vraagt.

Het effect van conjuncturele inefficiëntie bij het olietransport bedraagt derhalve bij benadering niet meer dan 40 à 45 mln dwt. De toenemende Amerikaanse importen bewerkstelligden een grotere vraag naar tankers vanaf eind 1978. Hierdoor kon de opgelegde vloot afnemen tot circa 20 mln. dwt.

Het surplus aan tankers zal derhalve thans 60 à 65 mln dwt groot zijn. Dit betekent een benodigde vloot van 275 à 280 mln dwt.

Vraag en aanbod tot 1985

Op overeenkomstige wijze is voor 1985 een benodigde vloot van 345 à 350 mln dwt te berekenen. Door sloop zal de huidige vloot van 345 mln dwt met circa 60 mln verminderen, waartegenover 15 mln. dwt. aan bestellingen staat.

In 1985 zou derhalve de beschikbare vloot slechts 300 mln dwt (345-60+15) zijn, indien geen nieuwe schepen besteld worden.

Voor de vrachtenmarkt impliceert zulks dat het overschot aan opgelegde tankers tegen eind 1980 grotendeels verdwenen kan zijn. Het zal vervolgens nog geruime tijd nemen, alvorens ook het surplus tengevolge van inefficiëntie zal zijn verwerkt.

Bovendien zijn thans extra tankers in de vaart doordat het transport van olie via de Midden-Oosten pijpleidingen en het Suezkanaal op een laag pitje staat. Bij een herstel van het vrachtenpeil is te verwachten dat meer schepen van het Suezkanaal gebruik zullen maken, vooral voor de terugreis in ballast. Tevens kan dan bij de Midden-Oosten landen de politieke wil toenemen tot overeenstemming te komen over het gebruik van pijpleidingen. Dergelijke ontwikkelingen kunnen de vraag naar tankers doen afnemen met circa 15 mln dwt, op jaarbasis. In dat geval zou in 1985 slechts een vloot van 330 à 335 mln dwt benodigd zijn. Dit impliceert een nieuwbouwbehoefte van 30 à 35 mln dwt tot 1985. Deze nieuwbouw zal allereerst op gang komen voor kleine tankers (25/90.000 dwt) waaraan reeds een gering tekort bestaat. In deze categorie vallen de oudste tankers, waarvan vele in de komende jaren naar de sloper zullen gaan.

Eerst omstreeks 1982/83 zal behoefte ontstaan aan nieuwe tankers groter dan 250.000 dwt.

Het reeds gememoreerde Iran-effect in de Arabische wereld kan betekenen dat dit herstel langzamer verloopt. In het bijzonder zal dit het geval zijn voor de grootste tankers.

Het wegwerken van de verschillende vormen van inefficiëntie in de tankervaart nadat een begin van evenwicht is bereikt zal geleidelijk verlopen. Het opvoeren van de snelheid geeft geen abrupte toename van het aanbod. Het opnieuw in bedrijf stellen van een pijpleiding zal meer tijd in beslag nemen dan het in de vaart brengen van opgelegde tankers.

Dientengevolge zal de vrachtenmarkt in deze periode betrekkelijk labiel zijn met sterke verhogingen bij een onverwachte toename bij de vraag naar tankers, gevolgd door een sterke daling. Het element van onvoorspelbaarheid is voor deze kortetermijn fluctuaties groter geworden door de belangrijke invloed van politieke beslissingen op de olieproductie.

De markt voor droog massagoed

Vervoer van massagoed tot 1985

Na het topjaar 1974 bleef het vervoer van droog massagoed stagneren tot de tweede helft van 1978. Bij de primaire massagoederen steeg het steenkolen- en graanvervoer met gemiddeld zo'n 10 mln ton per jaar, doch dit was onvoldoende teneinde de daling bij het ijzererts vervoer met 65 mln ton of bijna 20% te compenseren.

Scenario's voor het vervoer van massagoed in 1985 schommelden tot dusverre rond de 1500 mln. ton, uitgaande van een 1976 vervoer van 1043 mln ton. Hierbij zou het ijzererts- en steenkolenvervoer toenemen van 420 tot bijna 700 mln ton. In 1978 was dit vervoer gedaald tot onder de 400 mln ton.

Een groei van 8,5% per jaar tot 1985 zou benodigd zijn teneinde een projectie van 700 mln ton te verwezenlijken. Alhoewel een herstel bij de ijzerertsverscheppingen mogelijk is en het vervoer van energiekolen zal blijven stijgen, moeten wij thans uitgaan van een lager vervoer van massagoed in 1985.

Projectie interregionaal vervoer massagoed 1985 (in mln ton)

	1976	1985
ijzererts	294	400
steenkolen	127	200
graan	146	185
bauxiet, fosfaat	79	125
secondair massagoed	397	500
	1043	1410
aandeel van bulkschepen > 18.000 dwt	730 (69%)	1140 (81%)

In de periode 1974-77 verhoogden de bulkschepen groter dan 18.000 dwt hun aandeel in het vervoer van primair massagoed van 80 tot 85%. Daarnaast penetreren deze schepen in snel tempo de markt van de zogenaamde secundaire massagoederen.

Deze bestaan uit artikelen als graanderivaten, suiker, rijst, mangaanerts, ertsconcentraten, ijzer en staal, auto's, houtproducten, kunstmest, cement, enz. Ook dit vervoer bleef de laatste jaren constant op 350 à 400 mln ton. Tot 1985 is slechts een matige groei te verwachten, doordat artikelen als ijzer en staal, kunstmest, enz. meer lokaal worden geproduceerd. Het aandeel van de bulkschepen in het secundaire massagoed groeide van 147 mln ton in 1974 tot circa 230 mln ton in 1978. Een verdere toename is te verwachten.

Dientengevolge staat tegenover een geprojecteerde groei van het massagoedvervoer van circa 35% een grotere toename ($\pm 56\%$) van het vervoer met bulkschepen.

Benodigde vloot 1978

Dankzij het grotere aandeel in het stagnerende vervoer steeg de tonmijlenproductie van bulkschepen groter dan 18.000 dwt evenals bij de tankers met circa 10% van 1974 tot medio 1978. De vloot (inclusief de helft van de combinatieschepen) groeide daarentegen van 98 tot 146 mln dwt of bijna 50%. Op het eerste gezicht zou dit moeten betekenen dat de marktsituatie voor de droge lading bulkvloot praktisch even slecht zal zijn als voor de tankers. Toch blijft de opgelegde bulkvloot beperkt tot enkele miljoenen tonnen.

De verklaring hiervoor is de sterke daling van de productiviteit bij de bulkschepen, namelijk met ruim 20% . In sterkere mate dan bij de tankvloot berust deze daling op structurele factoren.

De belangrijkste structurele factor vormt de verandering in het ladingpakket dat met bulkschepen vervoerd wordt. Bij ijzererts is een grote productie van tonmijlen per ton draagvermogen mogelijk door een hoge gemiddelde vervoerafstand en korte haventijden. Dit vervoer nam met 10% af gedurende 1974-77. Het aandeel van secundaire massagoederen steeg met 7% doch hiervoor ligt de productiviteitsfactor circa 30% lager dan bij ijzererts. Deels is zulks het gevolg van kortere vaarafstanden en langere haventijden, deels door de onmogelijkheid bij lichte ladingen (bijvoorbeeld houtproducten en auto's) het draagvermogen volledig te benutten.

Bij veel goederensoorten neemt tevens het vervoer naar minder goed geoutilleerde havens toe, hetgeen een langere haventijd tengevolge heeft. Bij het graanvervoer daalde bijvoorbeeld het aandeel van de snel lossende Noord-Westeuropese en Japanse havens van 46 tot 40% . Dat naar Oosteuropese en Afrikaanse havens steeg daarentegen.

Behalve de veranderingen in het ladingpakket spelen eveneens een rol de verlaagde economische snelheid van de schepen, de toename van het verschijnsel van gedeeltelijke belading bij een groeiende gemiddelde scheepsgrootte en lange wachttijden door congestie in onderontwikkelde havens. Structureel is er dus een sterke trend tot een verlaging van de productiviteit.

Daarnaast zijn er conjuncturele factoren, zoals extra verlaging van de snelheid, vermijden van overwerk, enz. Een juiste toerekening van het verlies aan productiviteit aan structurele en conjuncturele oorzaken is nauwelijks te maken.

Bij benadering is te stellen dat in 1978 bij optimale efficiëntie een vloot van circa 125 mln dwt benodigd was. Dit betekent een conjunctureel surplus van circa 17% . Dat desondanks slechts een klein deel is opgelegd, wordt veroorzaakt doordat het vrachtniveau langere wachttijden op lading en/of extra ballastreizen nog rechtvaardigt.

Vraag en aanbod tot 1985

Medio 1978 bedroeg het vervoer met bulkschepen groter dan 18.000 dwt circa 760 mln ton op jaarbasis. Hiertegenover stond een werkelijk beschikbare vloot van 144 mln dwt en een benodigde vloot van circa 125 mln dwt. Deze cijfers zijn inclusief 45% van de combinatieschepen. In werkelijkheid ligt dit aandeel niet precies op 45% . De laatste jaren schommelde het tussen 43 en 50% . In 1972 en 1973 was het slechts 15 à 20% doordat de tankermarkt betere perspectieven bood. Met een totale vloot van combinatieschepen ad 47 mln dwt kan het aanbod van schepen voor de droge bulkvaart dientengevolge sterke fluctuaties vertonen.

Het geprojecteerde 1985 vervoer met bulkschepen van 1140 mln dwt houdt een toename in van 50% ten opzichte van 1978. Dit betekent een benodigde vloot in 1985 van 187,5 mln dwt bij constant blijvende productiviteit, gemeten in tonmijlen per dwt.

In de komende jaren is evenwel een beperkte verbetering van de productiviteit te verwachten. In dit verband is te noemen:

- Tengevolge van de stagnatie bij het vervoer, vooral van ijzererts, kon de gemiddelde vervoerafstand sinds 1975 afnemen. Bij een wederom groeiend vervoer zal de vervoerafstand opnieuw stijgen. Hierdoor neemt de tonmijlenproductie toe.
- Het 1985 scenario geeft wederom een iets groter aandeel aan eerstverscheppingen vergeleken met 1978. De lange vervoerafstanden en korte haventijden bij het ertsvervoer verbetert de productiviteit van de vloot.
- Havenontwikkeling krijgt steeds meer aandacht in de ontwikkelingslanden, waardoor vertragingen kunnen afnemen.

Hiertegenover staat een groeiend aandeel in het vervoer van secundaire bulks, hetgeen de productiviteit van de vloot drukt. Indien per saldo de productiviteit tot 1985 met 5% kan verbeteren, zal een vloot van omstreeks 178 mln dwt benodigd zijn. De beschikbare vloot van 146 mln dwt per medio 1978 zal in 1985 met rond 20 mln ton zijn afgenomen door sloop en verliezen. Er is derhalve een nieuwbouwbehoefte van ruim 50 mln dwt gedurende de jaren 1982-85.

Er blijft een element van onzekerheid in deze projecties. Afgezien van de juistheid omtrent het aangenomen vervoer en de veronderstelde productiviteit, kan een verandering in de ratio tussen beladen en ballastreizen de vlootbehoefte wijzigen.

De gebruikte factor tonmijlen per dwt betreft alleen de beladen reizen. Indien het toekomstige vervoerpatroon het mogelijk maakt minder ballastreizen te maken, bijvoorbeeld door het grotere vervoer van secundair massagoed, zal het aantal beladen tonmijlen per dwt toenemen met als gevolg een kleinere benodigde vloot.

Vanaf medio 1978 is het ladingaanbod voor bulkschepen geleidelijk toegenomen, waardoor het vrachtniveau kon aantrekken. Bij een voortzettende groei van het vervoer is te verwachten dat de bulkvaart vanaf 1980 in beter economisch vaarwater terecht zal komen. Er hoeft evenwel slechts weinig te gebeuren teneinde het herstel te vertragen. Een te vroege hervatting van nieuwbouw kan van grote invloed zijn. Evenals in de tankvaart zal het evenwicht gedurende enkele jaren tamelijk labiel zijn.

Algemene vrachtvaart

Hieronder vallen de lijn- en trampvaart met meerdekschepen en kleine bulkschepen. In tegenstelling tot de tanker- en bulkvaart vertoonde de vloot in de algemene vrachtvaart tot 1974 slechts een geringe groei van iets meer dan 1% per jaar. Bovendien verouderde de vloot.

De verdringing van het meerdekschip uit het massagoed door de bulkvloot was hiervan de oorzaak. De daling bij de trampvloot maskeerde de regelmatige groei van circa 3,5% bij de lijnvloot. Er is derhalve een verschillende ontwikkeling bij de lijn- en trampvaart.

Dit blijkt eveneens uit het vervoerde ladingpakket. Het vervoer van massagoederen met de algemene vrachtvaart daalde van 340 tot 290 mln. ton in de jaren 1970-74. Ruim 90% hiervan gaat met de trampvloot. Het overige vervoer, voornamelijk bestaande uit stukgoed nam toe van 400 tot 570 mln ton. Hiervan gaat omstreeks 30% met de trampvaart, het restant met de lijnvaart.

Lijnvaart, ladingaanbod

In vroeger jaren vervoerde de lijnvaart een groter deel van het massagoed als deel-lading. De kosten van ladingbehandeling zijn voor deelladingen op lijnschepen hoger. Voor afschepers vormt dit een stimulans de partijgrootte op te voeren, zodat een volle lading met een tramp- of bulkschip is te vervoeren. Het vervoer van massagoed per lijnschip is thans van ondergeschikt belang.

Juiste cijfers over het vroegere vervoer van massagoed met lijnschepen zijn onvolledig. Daarom is het alleen mogelijk te stellen dat tegenover de gunstige groei van het stukgoedvervoer een dalend vervoer van massagoed stond. De groei van de lijnvloot met circa 3,5% per jaar tot 1975 bleef daarom achter bij de groei van het stukgoedvervoer.

Evenmin zijn volledige cijfers bekend over het verloop van de aandelen van tramp- en lijnvaart in het stukgoedvervoer. Het totale aanbod nam af in het recessiejaar 1975 om vervolgens met bijna 20% te stijgen tot omstreeks 680 mln ton in 1978. Als enige marktsector mocht de lijnvaart zich verheugen in een gunstige ontwikkeling van het ladingaanbod vanaf 1975.

Ook in de volgende jaren is een gunstige groei te verwachten. Na een stagnatie van de vraag in de OPEC-landen gedurende 1978/79 is vanaf 1980 wederom een toename waarschijnlijk. Ook het vervoer op ontwikkelingslanden zonder eigen olieproductie kan belangrijk stijgen. Alleen een belemmering van de export van deze landen door importrestricties in de Westerse landen kan storend werken. De resultaten van Unctad V in deze zijn niet erg hoopgevend.

Extrapolatie van de groeicijfers van de laatste jaren kan een 1985 vervoer van ruim 1000 mln ton opleveren. Een handhaving van het hoge groeitempo is evenwel onwaarschijnlijk. Een totaal vervoer van 900 à 950 mln ton zal, bij handhaving van het aandeel ad 70%, een vervoer van 630 à 665 mln ton voor de lijnvaart betekenen.

Doordat enerzijds typische lijnvaarlading, zoals machinerieën en consumptieartikelen, goede perspectieven bieden en anderzijds het vervoer van stukgoed met de trampvloot afneemt, kan het aandeel van de lijnvaart in het stukgoed zelfs toenemen.

Lijnvaart, vloot

Het vertalen van het ladingaanbod in een projectie van de toekomstige benodigde vloot is een tamelijk ongewisse zaak, doordat niet voldoende inzicht bestaat omtrent de productiviteit van de vloot. Bij stukgoedvervoer is de geboden ruimte van meer belang dan het beschikbare draagvermogen. Vloot en ladinggegevens zijn evenwel uitgedrukt in gewichtstonnen.

Daarnaast heeft de opkomst van de container tegen het einde der zestiger jaren een transport-omwenteling ingeluid. Specialisatie op stukgoedvervoer vindt plaats; de mechanisatie van de ladingbehandeling maakt schaalvergroting mogelijk. Na aanvankelijk successen in de korte vaart heeft het flexibele Roll on/Roll off schip zich ook een plaats in de grote lijnvaart verworven.

De productiviteit van de container- en RoRo-schepen is aanmerkelijk hoger dan van de conventionele lijnschepen. Toch was er tot omstreeks 1975 nauwelijks sprake van een verbeterde productiviteit, uitgedrukt in vervoerde tonnen.

Hierdoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen:

- Op de container- en RoRo-schepen veroorzaakt de mechanisatie van de ladingbehandeling stuwage-verlies. Slechts ten dele wordt dit gecompenseerd door een groter vervoer van lading aan dek.
- Het afstoten van zwaar massagoed door de lijnvaart ten gunste van meer volumieuze lading.
- De groei bij het ladingvervoer concentreert zich bij grote vaart, waardoor de gemiddelde vervoerafstand toeneemt.
- De productiviteit van de conventionele lijnvloot loopt terug door lange wachttijden in een aantal havens en een weinig efficiënt gebruik van lijnschepen door vele staatsrederijen in Oostblok- en ontwikkelingslanden.

Een beeld van de vlootontwikkeling geeft onderstaand overzicht:

Lijnvloot 1973-1976 (in mln ton)

	1973	1976
conventionele meerdekschepen (2.500-14.000 dwt)	40,3	39,6
enkeldekkers (2.500-10.000 dwt)		3,3
moderne multi-purpose schepen en meerdeksschepen (> 14.000 dwt)	8,4	14,6
container-, Roll-on/Roll-off en lash-schepen (> 2.500 dwt)	7,7	9,6
	56,5	67,2

Vanaf 1976 neemt vooral de vloot van container- en RoRo-schepen sterk toe. In 1979 zal naar verwachting de beschikbare capaciteit van de containervloot ruim 60% hoger zijn ten opzichte van 1976. De hoge productiviteit van deze schepen doet verwachten dat in de toekomst de groei van de lijnvloot kan achterblijven bij die van het ladingaanbod.

De sterke groei van de vloot gedurende de laatste jaren kan, ondanks de gunstige ontwikkeling van het ladingaanbod, toch overcapaciteit bewerkstelligen. Deels is zulks een gevolg van politieke factoren. De sterke groei van de Russische vloot is bijvoorbeeld niet gebaseerd op een overeenkomstige toename van het nationale vervoer. De UNCTAD-code, met de daaraan gekoppelde verdeelsleutel voor lijnlading, versterkt de aandrang bij ontwikkelingslanden de vloot uit te breiden.

Westerse scheepsbouwlanden ondersteunen dit streven met aanbiedingen van goedkope nieuwbouw. Westerse reders doen dit eveneens door de verkoop van overtollige lijnschepen aan ontwikkelingslanden. Door de opmars van de container- en RoRo-schepen is het aanbod van conventionele lijnschepen tamelijk groot. Gezien de politieke factoren welke een rol spelen, wordt van vele kanten aangedrongen dat ook de Europese regeringen hun scheepvaart steun verlenen. De recente E.E.G. beslissing tot acceptatie van de UNCTAD-code voor de vaart op ontwikkelingslanden is reeds een belangrijke stap.

Daarnaast zou een sloop- en bouwregeling een gunstige uitwerking hebben op zowel de Europese lijnvaart als de scheepsbouw.

Indien de sterke groei van de lijnvloot gedurende enige tijd ingedamd kan worden, behoeft de dreigende overcapaciteit slechts van korte duur te zijn. De groei van het vervoer zal bewerkstelligen dat eventuele overcapaciteit snel geabsorbeerd wordt. Een verdere groei van de lijnvloot tot omstreeks 100 mln dwt in 1985 is mogelijk. Hiervan kan reeds 20 à 25 mln dwt uit container- en RoRo-schepen bestaan.

Trampvaart, huidige situatie

Aanvankelijk bestond deze vloot voornamelijk uit meerdekschepen. Het vervoer bestond in 1974 voor circa 60% uit massagoed, het restant uit stukgoederen. Een deel van het stukgoedvervoer valt in feite onder de lijnvaart. Deze neemt veelvuldig trampschepen voor enkele reizen op. Dit geschiedt niet alleen in periodes met groot ladingaanbod maar ook op trafieken met een uitgesproken ongebalanceerd lijnvervoer. Met name was dit het geval naar het Midden-Oosten. De trampvloot vervulde dus een belangrijke rol als reservevloot voor de lijnvaart.

De vloot van meerdekschepen in de trampvaart neemt regelmatig af, zoals uit navolgende gegevens van de trampvloot blijkt:

Trampvloot 1973-1976 (in mln dwt)

	1973	1976
meerdekschepen (> 10.000 dwt)	17,5	13,4
enkeldekkers (10-18.000 dwt)	9,0	9,8
kleine trampers (2.500-10.000 dwt)	16,2	19,0
	42,7	42,2

In feite behoort de categorie enkeldekkers tussen 10.000 en 18.000 dwt bij de bulkvaart opgenomen te worden. Zij participeren thans in hetzelfde vervoer als de grotere bulkschepen. De opname bij de trampvloot is een gevolg van de omstandigheid dat gegevens over het vervoer met 10-18.000 tonners minder volledig zijn.

Ook bij de kleine trampers tot 10.000 ton neemt het aandeel van enkeldekkers, de zogenaamde mini-bulkers, toe en was in 1976 reeds meer dan 50%. Evenals de meerdekschepen vervoeren deze zowel massagoed als containers en homogene stukgoedlading. Een deel van deze vloot ($\pm$ 3 mln dwt) vindt zelfs permanent emplooi in de lijnvaart en is daarbij vermeld. In West-Europa vervangen deze schepen de oude kustvaarders, die onder 2.500 dwt. bleven.

De vloot van schepen kleiner dan 2.500 ton was in 1976 nog omstreeks 8 mln dwt. Ondanks een afnemend gebruik in West-Europa, daalt de vloot slechts langzaam, doordat oudere schepen nieuw emplooi vinden in de Middellandse Zee, Azië en Afrika.

Trampvaart, verwachtingen

Tengevolge van hun belangrijke functie in de kustvaart en bij het vervoer van kleine partijen bulkgoed in de grote vaart, zal de vloot kleine trampers zich tot 1985 voorspoedig blijven ontwikkelen. De vloot van de meerdekschepen boven 10.000 ton zal daarentegen verder inkrimpen tot slechts 8 à 10 mln ton met als belangrijkste functies het vervoer tussen ontwikkelingslanden en die van reservevloot voor de lijnvaart. Het belang van laatstgenoemde functie neemt af, doordat de lijnvaart reeds in geringe mate gebruik maakt van bulkschepen voor extra vervoer.

Per saldo zal de trampvloot, inclusief de bulkschepen van 10/18.000 ton, tot 1985 ongeveer gelijk blijven met circa 40 mln dwt. Een klein deel hiervan zal bestaan uit RoRo-schepen, die thans reeds veelvuldig gebruikt worden bij het vervoer van personenauto's. Ook in verschillende andere secundaire massagoederen zal het RoRschip penetreren. Dit betreft vooral het vervoer tussen landen met hoge ladingsbehandelingskosten. Een voorbeeld is het vervoer van houtproducten tussen Canada en Europa. Het is niet uitgesloten dat het RoRo-schip ook bij het ijzer- en staalvervoer zal worden ingeschakeld. Dit betekent dat moderne RoRo-schepen een deel van het ladingvervoer dat nu met bulkschepen gaat, naar zich toe kunnen trekken. Tot 1985 zal het effect hiervan op de bulkvaart gering blijven.

Conclusies

De markt voor tankers en bulkschepen ondervond een sterke inzinking vanaf respectievelijk eind 1973 en eind 1974. Stagnatie van het ladingaanbod en tot 1978/1979 sterk groeiend vloten, veroorzaakten een belangrijk surplus aan schepen. Een deel hiervan is verborgen door een belangrijke afname van de efficiënte bij het vervoer. Bij voortgezet herstel van de wereldeconomie mag wederom gerekend worden op een groeiend vervoeraanbod, zij het met een aanzienlijk lager groeipercentage dan in de periode voor 1974.

Door de geringe nieuwbouw en het grote aanbod voor de sloop begint het surplus aan schepen af te nemen. Indien ook een herstel van de productiviteit tot het niveau van 1973 te realiseren is, kan een begin van evenwicht op de vrachtenmarkt eerst omstreeks 1982 optreden. Een belangrijk deel van het verlies aan efficiënte is evenwel veroorzaakt door structurele factoren. Daardoor kan een herstel van de vrachtenmarkt vanaf 1980/81 mogelijk zijn. Voor afzonderlijke scheepstypes, zoals kleine tankers bestaat thans reeds een feitelijk tekort. Dit kan grotendeels worden opgeheven door de inzet van grotere tankers, welke gedeeltelijk beladen worden of meerdere havens aanlopen. Bij de grootste tankers zal een overschot blijven bestaan tot 1982/83. Ook bij de grootste droge-ladingschepen blijft een overschot bestaan zolang het ertsvervoer onbevredigd blijft.

De geringe groei van het ladingvervoer en de druk van overtollige grote schepen zal veroorzaken dat het evenwicht gedurende enkele jaren labiel blijft.

De lijnvaart ervaart daarentegen de laatste jaren een voorspoedige groei. Ook de toekomstverwachtingen zijn gunstig. Technische innovatie en schaalvergroting concentreert zich derhalve nu bij de lijnvaart. Op langere termijn kan het RoRo-schip wederom lading aan de bulkvaart onttrekken. Dit betreft secundair massagoed als hout en staal.

Dit bemoeilijkt het maken van een verantwoorde projectie van de benodigde vloot. Een storende factor in de lijnvaart is bovendien de invloed van de politiek, waardoor de vloot sneller toeneemt dan het ladingaanbod. Een beperkte overcapaciteit dreigt derhalve gedurende 1979/80.

De traditionele trampvaart met conventionele meerdekschepen is gedoemd grotendeels te verdwijnen. De beperkte vaart tussen en naar ontwikkelingslanden zal het belangrijkste arbeidsterrein zijn. In de plaats van de meerdekstramper komt de kleine bulkcarrier tussen 2.500 en 10.000 ton draagvermogen. Dit type neemt geleidelijk de rol van de traditionele kustvaarder van 499 brt. over.

Verantwoording

De vervoercijfers in de tankvaart zijn ontleend aan BP Statistical Reviews, die van de primaire massagoederen aan de jaarlijkse publicaties van Fearnley & Egers ("Reviews" en "Bulktrades").

Gegevens omtrent het secundaire massagoed zijn van H. P. Drewry en het Nederlands Maritiem Instituut.

De cijfers betreffende de bulkvloot zijn eveneens ontleend aan Fearnley & Egers.

Die van de tankervloot berusten op gegevens van John I. Jacobs en over de tramp- en lijnvloot van het Nederlands Maritiem Instituut.

DE AANTASTING VAN HET MARKTMECHANISME IN DE SCHEEPVAART

door

*Drs. P. A. Th. van Agtmaal
Koninklijke Nederlandse Redersvereniging*

Inleiding

In een voordracht getiteld "Liberalism, Dirigism and the New International Maritime order" op het NMI-symposium Maritime Research and European Shipping¹⁾, in maart 1978, was Dr. S. G. Sturmey pleitbezorger voor een Nieuwe Internationale Maritieme Orde. Deze orde, die naar zijn zeggen was opgebouwd naar analogie van de Nieuwe Internationale Economische Orde, vertegenwoordigt een groep doelstellingen tezamen met de middelen om deze te realiseren.

De doelstellingen van de nieuwe maritieme orde, die is afgestemd op de ontwikkelingslanden, zijn volgens Sturmey in principe vrijwel gelijk aan de doelstellingen die in de geïndustrialiseerde en socialistische landen bestaan voor het maritiem gebeuren. Ook de middelen om deze doeleinden te bereiken wijken niet af van de middelen die ook door vele van deze landen worden gebruikt. Nieuw is het propageren van protectionistische maatregelen, collectief en als een coherente politiek. Hoewel werd gesteld dat het niet in de bedoeling ligt om in de Nieuwe Maritieme Orde het marktstelsel te vervangen, werd door Sturmey gesteld dat het stelsel, om voor de doeleinden bruikbaar te zijn, wel duidelijk zal moeten worden aangepast. Als goed voorbeeld voor een dergelijke aanpassing van het stelsel werd de gedragscode voor lijnvaartconferenties genoemd. Zoals verder zal worden aangetoond heeft de gedragscode op het marktgebeuren een belangrijke invloed, maar wel wordt de bestaande marktordening gehandhaafd.

Een verstoring van het bestaande marktstelsel zal optreden wanneer de voorstellen voor bulkverscheppingen, zoals deze in UNCTAD V naar voren zijn gebracht, zullen worden gerealiseerd.

Hoe ingrijpend deze inbreuk zal zijn, in vergelijking met de lijnvaartmarkt, kan het best worden aangetoond aan de hand van het huidige marktgebeuren zoals dit zich voltrekt op de voornaamste deelmarkten. Onder het begrip markt wordt hier verstaan het ruilmarktconcept uit de algemene economie, d.w.z. het mechanisme waardoor de prijs tot stand komt. De prijs is hier het vrachttarief dat wordt bepaald voor het vervoer van een bepaald goed over een bepaalde afstand.

De lijnvaart

Lijnvaart is de scheepvaartsector waar schepen worden ingezet volgens vastgestelde en aangekondigde dienstregelingen voor het vervoer van goederen en passagiers tussen vaste havens.

Van het totale wereldladingvervoer, uitgedrukt in tonnen, wordt ongeveer 15-20% vervoerd door lijnvaartschepen en uitgedrukt in tonmijlen 5-10%. Het aandeel in het totale inkomen uit de scheepvaart ligt hoger omdat door deze sector vooral hoogwaardig stukgoed wordt vervoerd.

De verplichting tot een vaste dienstregeling is in de lijnvaart, die wordt geconfronteerd met zeer hoge vaste kosten, een voedingsbodem voor ruineuze concurrentie. Als gevolg hiervan zijn de zogenaamde conferences ontstaan, samenwerkingsvormen van de scheepvaartondernemingen met het doel de collectieve marktpositie van de aangesloten ondernemingen te handhaven of te verbeteren. Het conferencesysteem is representatief voor de lijnvaart; in totaal zijn er circa 360 conferences waarvan 2 tot 40 of zelfs meer scheepvaartlijnen lid zijn.

De handhaving of verbetering van de marktpositie wordt bereikt door:

- a. regulering van de concurrentie tussen de leden
- b. bestrijding van concurrentie van niet-conferenceleden.

De concurrentiebeperking tussen de conferenceleden kan worden gerealiseerd door het vaststellen van gemeenschappelijke vrachtprijzen voor het vervoer van goederen op vastgestelde conference-routes, het voeren van een toelatingsbeleid voor nieuwe leden, verschillende vormen van ladingverdeling, het voeren van een gemeenschappelijke politiek ten aanzien van het niveau voor verladerskortingen en rabatten (die de bedoeling hebben de verladers aan een bepaalde conference te binden), pooling en verdeling van opbrengsten.

De hierboven aangegeven criteria gelden voor de zogenaamde "closed" conferences. Daarnaast bestaan de "open" conferences waartoe iedere rederij kan toetreden zonder toestemming van de bestaande leden, mits voldaan wordt aan een aantal objectieve criteria. Het eerste type is het meest voorkomend. De open conferences komen voornamelijk voor in de vaart van en naar de Verenigde Staten.

De bestrijding van de concurrentie van buiten af geschiedt door de klantenbinding bij de verschepers, het sluiten van overeenkomsten met niet-conferenceleden en andere conferences en de dreiging met of het voeren van tariefloorlogen. Als marktvorm — d.w.z. dat gedeelte van het samenspel van omstandigheden waaronder de ruil geschiedt dat wordt bepaald door het al dan niet gedifferentieerd zijn van de markt en door het aantal marktpartijen — heeft de lijnvaart de karakteristieken van een oligopolie.

De deelnemende bedrijven kunnen invloed op de prijs uitoefenen maar er bestaat potentiële concurrentie die er voor zorgt dat de vraagsituatie niet als datum kan worden beschouwd. Daarnaast bestaan aan de aanbodzijde belemmeringen tot toetreding.

De belemmeringen ontstaan uit het kapitaalintensieve karakter van de markt of zijn verbonden aan de voorwaarden van het lidmaatschap van de conference. Tot deze voorwaarden behoren financiële stabiliteit, het kunnen voldoen aan serviceverplichtingen en het toegang hebben tot de nationale lading.

De vaststelling van de vrachttarieven in het conferencegebeuren is een ingewikkeld proces. In het kort kan de prijsstelling als volgt worden weergegeven:

1. vaststelling van het basistarief.

Daartoe zijn de meeste goederensoorten verdeeld in (soms 20-30) verschillende prijsklassen. De klassen variëren in aantal, naar gelang de aard van de vervoerde producten. Voor de industriële producten bestaan beduidend meer klassen dan voor grondstoffen. Bij de indeling in deze klassen spelen de eigenschappen van het te vervoeren goed met betrekking tot de waarde per eenheid, de gewicht/maat verhouding, de stuwagefactor en de speciale eisen voor transport (b.v. gevaarlijke lading) een rol. Daarnaast bestaan in mindere mate tarieven voor individuele goederen.

2. additionele prijsvaststelling.

Naast de vaststelling van het tarief volgt nog een proces van toeslagen en reducties op het basistarief. De meest bekende toevoegingen zijn: outport additionalen voor dienstverlening in een haven die niet in het conference vaarschema voorkomt of waarvoor onvoldoende lading wordt aangeboden; transshipment charges voor het doen vervoeren van goederen van de loshaven naar een of meerdere havens binnen of buiten het conference gebied; toeslagen voor verschillende doeleinden zoals congesties, stijging van bunkerprijzen en wijzigingen van de valuta; premies en speciale tarieven die afhankelijk zijn van de aard van de te vervoeren goederen. Voorbeelden hiervan zijn extra's voor zware lading, gevaarlijke stoffen, koellading, vervoer van vee en vervoer van zeer hoogwaardige lading.

Belangrijke vrachtreducties worden toegestaan via het contractstelsel en het uitgesteld rabat. In het eerstgenoemd stelsel worden kortingen verleend op basistarief aan verscheperen die al hun goederen via een bepaalde conference verscheperen. Bij het laatste stelsel wordt het basistarief berekend en wordt een rabat verstrekt na een bepaalde periode van loyaliteit (met betrekking tot het vervoer) jegens de conferenties.

Er bestaan ook mengvormen van deze systemen. Over de binding van conferenties met verscheperen wordt nader ingegaan in het artikel van G. J. M. Verhaar (blz. 304).

3. open vrachttarieven.

Deze methode wordt gehanteerd voor goederen verscheept in bulk of voor laagwaardige goederen. De hoogte van de tarieven wordt overgelaten aan de conference-leden.

De wijzigingen van het conferencetarief vinden op twee manieren plaats. Via een algemene tariefsverhoging met een bepaald percentage voor alle of bijna alle tariefklassen, of door wijziging van individuele prijzen in onderhandelingen met individuele verscheperen, of met organisaties van verscheperen.

Over het algemeen kan worden geconstateerd, dat algemene tariefsverhogingen gebaseerd zijn op kostenstijgingen. Individuele afwijkingen van de algemene vrachtrehogingen komen ook voor en zijn, uitgedrukt in vervoervolume, belangrijk.

Zij oefenen een stabiliserende invloed uit op de hoogte en de trend van de lijnvaart-tarieven. Deze tarieven zijn voornamelijk gebaseerd op vraagverhoudingen. Dat wil zeggen dat bij het prijsproces rekening wordt gehouden met de elasticiteit van de vraag naar het vervoer van bepaalde producten die weer samenhangt met de vraag naar de te vervoeren goederen op de consumptiemarkten. Daarnaast spelen het aandeel van de totale cif-waarde van het goed en de elasticiteit van het aanbod van het goed op de thuismarkt een rol.

Ook bij de prijsvaststelling dringen zich de kenmerken van de oligopolistische markt-vorm op. De oligopolie-situatie leidt veelal tot een veelheid van condities rond de gestelde prijs, omdat in eerste instantie wordt getracht zich aan gewijzigde omstandigheden aan te passen door additionele wapens zoals kortingen, kwaliteitsveranderingen, e.d. in de strijd te werpen. De relatie tussen prijs en productie is mede afhankelijk van de moeilijk voorspelbare reacties van de mededingers, dit in tegenstelling tot de volledig vrije mededinging en de monopolistische concurrentie, waar vraag en/of aanbod de prijs/productieverhouding bepalen. Door diverse theoretici ²⁾ is dan ook geconstateerd dat de prijsvorming in de oligopolistische marktform wordt beheerst door zoveel factoren, waaronder buiten-economische, dat het vrijwel onmogelijk is alle determinerende factoren in een analyse op te nemen.

Uit onderzoeken van B. M. Deakin en T. Seward ³⁾ is gebleken dat deze stelling ook opgaat voor lijnvaart-conferences. Zij zijn nagegaan welke relatie bestaat tussen de vrachttarieven en een aantal prijsbepalende factoren op basis van praktijkgegevens uit enige conferences. Ook zij moesten vaststellen dat het onmogelijk was alle factoren te kwantificeren, die invloed hadden uitgeoefend op de vaststelling van de structuur en het patroon van de relatieve prijzen door de lijnvaart-conferences. Wel werd aan de hand van omvangrijke steekproeven vastgesteld dat in zoverre het prijsmodel de prijzen, vastgesteld door conferences, kon verklaren dat voor 2/3 gebeurde door op de vraag gebaseerde factoren en dat 1/3 van de geïdentificeerde factoren waren gebaseerd op kosten.

Tot nu toe hebben wij gesproken over de lijnvaart en over de conferences. Het is echter niet zo dat er één homogene lijnvaartmarkt bestaat en één of twee typen conferences. De lijnvaart bestaat uit een groot aantal deelmarkten die kunnen worden onderscheiden naar het gebied dat wordt bestreken, naar de lengte en de aard van het vervoer (korte lijnvaart, grote lijnvaart, ferryvaart) en naar scheepstypen (containerschepen, roll-on/roll-off schepen, lichterschepen, koelschepen, conventionele lijnschepen, etc.). Ook tussen de conferences bestaan grote verschillen. Niet alleen wat betreft de deelmarkten waarop zij werken, maar ook wat betreft hun samenhang, de vraagsituatie, de (machts)positie van de individuele deelnemers, de prijsvaststelling en de mate van samenwerking.

Algemene vrachtvvaart

Onder algemene vrachtvvaart wordt verstaan het transport van bulkclading maar ook van stukgoederen met behulp van schepen die in hun geheel worden aangeboden op de markt voor een reis of een opeenvolging van reizen of voor een bepaalde tijd.

Ook hier is geen sprake van één markt maar wordt onder deze verzamelnaam een aantal markten gerangschikt die vaak weer zijn onderverdeeld in deelmarkten op basis van de volgende criteria ⁴⁾ :

1. grootte van het schip; dit in verband met de fysieke navigatie-eisen, de beperkingen met betrekking tot de toegang tot de haven en de omvang en specifieke eisen van de te verschepen lading.
2. de lengte en de aard van de reizen; kustvaart of korte vaart tegenover grote vaart.
3. naar type en duur van exploitatie. Op basis hiervan kan de trampmarkt verdeeld worden in:
 - a. een korte termijn of spotmarkt; de bevrachting gebeurt via reischarters (voor een reis of een opeenvolging van reizen), tijdchartercontracten en volumecontracten met een looptijd van 2 jaar.
 - b. de chartermarkt voor middellange termijn; dit is de markt waar schepen worden bevracht voor 2 tot 5 jaar, meestal in de vorm van tijdchartercontracten en volumecontracten.
 - c. de chartermarkt voor lange termijn; hier vindt bevrachting plaats voor 5 jaar en meer in de vorm van tijdchartercontracten en rompbevrachting (bareboatcharter).

In de scheepvaart kent men ook het eigen vervoer; het vervoer met schepen die eigendom zijn of gemanaged worden door ladingbelanghebbenden aan deze of gene zijde van het vervoertraject.

Tussen de belangrijke vrachtenmarkten bestaat geen waterdichte afscheiding. Er bestaat een toenemende mate van interdependentie. Deze is ontstaan uit technische ontwikkelingen en commerciële overwegingen die tezamen hebben geresulteerd in de constructie van diverse typen schepen die geschikt zijn om uiteenlopende markten te bedienen:

multipurpose en combinatieschepen, ore/bulk oil carriers, ore/oilcarriers, car/bulk-schepen, container/bulkschepen, etc. Daarnaast wordt de interdependentie nog vergroot door tankertonnage die emplooi vindt in het vervoer van graan en de penetratie van trampschepen op de lijnvaarttrajecten en/of de mogelijkheid van lijnvaarttonnage, met name de traditionele typen, om bulkcladingen aan te trekken.

De trampvaartmarkt wordt generaliserend wel gekarakteriseerd als een markt waar volledige mededinging heerst. De voornaamste kenmerken van een dergelijke markt zijn:

- veel aanbieders van tonnage en veel vragers van vervoerdiensten; vrije toegang tot de markt zowel aan aanbod- als aan de vraagzijde;
- geen van de partijen heeft invloed op de marktcondities of het niveau of verloop van de vrachttarieven;
- dezelfde prijs (of vrachttarief) wordt betaald voor gelijksoortige transacties die op een bepaald tijdstip in een bepaald deel van de markt hebben plaatsgevonden.

Onder de term gelijksoortige transacties wordt verstaan: gelijksoortigheid naar type en hoeveelheid lading, naar afstand, naar haven, en ladingverwerkende voorwaarden, naar soort charterovereenkomst, etc.

Wil een dergelijke marktform existieren, dan moet worden voldaan aan een aantal voorwaarden. Ten eerste moeten alle potentiële kopers en verkopers van diensten toegang hebben tot alle informatie betreffende de afgesloten transacties. Ten tweede: geen enkele belemmering (door overheid, ondernemingsregulering, etc.) zal worden getroffen voor de toegang tot de markt of de omvang van de activiteiten van de marktparticipanten; daarenboven zouden bij het sluiten van transacties geen belemmeringen moeten bestaan ten aanzien van de nationaliteit van de eigenaar van het schip of de lading, de oorsprong of bestemming van de lading, de omvang van de lading in het type schip en de vlag (registratie). Ten derde zou geen van de marktpartijen een kunstmatig verkregen voordelige positie in de markt moeten hebben die het hen mogelijk zou maken de ontwikkeling van de tariefvorming tot zijn voordeel te beïnvloeden.

Uitgaande van deze situatie wordt het vrachttarief bepaald door vraag en aanbod en houdt dit in dat geen verlader méér hoeft te betalen dan de marginale verlader bereid is te betalen voor een bepaalde vervoerdienst. De vrije concurrentie tussen de verladers draagt er zorg voor dat geen vervoerder een lager vrachttarief ontvangt dan het tarief waarop de marginale operator bereid is in de markt te blijven. Uitgaande van een elastisch aanbod van vervoerdiensten — hetgeen op lange termijn het geval is — zal de vervoerder zijn kosten moeten aanpassen aan het niveau van de vraagprijs, anders prijst hij zichzelf uit de markt en kan verder worden geconstateerd dat de vrachttarieven gebaseerd zijn op de kostenontwikkelingen.

We zullen nu terugkeren van onze generalisering naar de praktijk. De ontwikkelingen gedurende de laatste decennia hebben er toe geleid dat afhankelijk van de marktsituatie, nu eens een vragers- dan weer een aanbiedersmarkt ontstaat.

Hierbij kan worden geconstateerd dat er geen belemmeringen bestaan aan de aanbodzijde om tot de markt toe te treden. Immers, de trampmarkt wordt gekarakteriseerd door een groot aantal eigenaren en operators, verspreid over een groot aantal landen met sterk verschillende kostenstructuren.

Dit maakt het praktisch onmogelijk om tot een gecoördineerde actie in de markt over te gaan. Daarnaast bestaat geen formele of effectieve restrictie in de toetreding van nieuwe operators of eigenaren tot de markt. Wel moet de betreffende vervoerder natuurlijk in staat zijn om de financieringshandicap (i.v.m. de te verrichten investering) te overwinnen.

In deze situatie zal — zolang het aanbod elastisch is — de operating kostencurve en de vrachtprijscurve een benedenwaardse tendens vertonen, omdat door technologische en economische ontwikkelingen (economies of scale) de nieuw toegevoegde eenheden met lagere operationele kosten werken. Uiteindelijk zal het vrachtprijsniveau dan ook naderen tot het niveau van de marginale kosten. Aan de vraagzijde van de markt hebben zich echter een aantal ontwikkelingen voltrokken die beperkend hebben gewerkt op het marktmechanisme zij het dat vragers resp. aanbieders wel invloed op de prijs hebben. Als belangrijkste kunnen worden genoemd:

- de ontwikkeling van het eigen vervoer van de grote basisindustrieën; om verzekerd te zijn van een onbelemmerende aanvoer van grondstoffen hebben, met name ijzer en staal-, papier- en aluminiumconcerns een belangrijke bulkvloot opgebouwd. Daarnaast oefenen zij invloed uit via middellange en langetermijn chartering; deze concentraties vormden dan ook aanleiding tot samenwerking in de vorm van een gecoördineerde aankoop en charteringpolitiek met name in Japan en West-Duitsland;
- de invloed van de overheid via controlerende belangen in ondernemingen aan de vraag- en ook aan de aanbodzijde;
- specialisatie naar scheepstype, gekoppeld aan de trend naar zeer grote carriers; deze schepen zijn aangewezen op het vervoer van bepaalde producten naar aard en kwantiteit en/of op bepaalde trajecten en terminals;
- ladingverdeling en vlagdiscriminatie voor het vervoer van bepaalde contracten (graancontract VS/USSR) en als onderdeel van de nationale scheepvaartpolitiek;
- het niet openbaar maken van middellange en lange termijn contracten. Het gevolg van een en ander is dat in deze markten oligopolische condities ontstaan vooral bij het vervoer van ijzererts, kolen, fosfaat, bauxiet en aluminium en op de middellange en lange termijn chartermarkten.

Op de korte termijn chartermarkt of spotmarkt bestaat nog steeds een situatie van volledige mededinging. Naar schatting vindt 10-20% van de tramp- en bulkvloot emplooi op deze markt. Dit percentage varieert naar gelang de marktomstandigheden. In situaties van overaanbod zal het percentage afsluitingen op de spotmarkt hoog zijn. Door de sterke interdependenties van de verschillende deelmarkten hebben de fluctuaties van de vrachttarieven op de spotmarkt echter een belangrijke invloed op het prijsniveau van de lange termijn contracten.

De Tankvaart

Op de tankermarkt vindt de vraag naar en het aanbod van vervoerdiensten van ruwe olie en olieproducten plaats. De belangrijkste partijen aan de vraagzijde van de markt zijn de oliemaatschappijen.

Zij vragen vervoer voor met name de ruwe olie naar de raffinaderijen. Dit vervoer betekent 90% van het totale vervoer in de tankvaart.

De oliemaatschappijen treden voor een belangrijk gedeelte van dit transport op als eigen vervoerders. Van het totaal aantal tankers in de wereld is ruim 35% eigendom van de oliemaatschappijen.

Voor het resterende transport wordt tonnage op korte of lange termijn gecharterd. Uit diverse bronnen ⁵⁾ blijkt dat de verhouding van eigen vervoer, middellange en lange termijnchartering en korte termijnchartering bij de grote oliemaatschappijen de laatste decennia slechts geringe fluctuaties heeft ondergaan, zodat moet worden geconstateerd dat hieraan een duidelijke strategie ten grondslag ligt. Als oorzaken hiervoor worden genoemd: het sterk fluctueren van de tankerbehoefte, zonder dat deze fluctuaties geheel voorspelbaar zijn, de hoge kapitaaluitgaven, verbonden aan de investeringen in tankschepen, en de behoefte aan flexibiliteit voor de aanpassing van eigen vlootstructuur aan economische en technologische ontwikkelingen.

Ook de tankvaart is geen homogene markt. Op basis van vrijwel dezelfde criteria als bestaan voor de bulkvaart kan een verdeling in submarkten worden gemaakt, waarbij de aard en de omvang van de te vervoeren producten (ruwe olie, raffinage producten, chemicaliën, eetbare oliën, vloeibare gassen, etc.) een belangrijke rol spelen.

Wanneer we de vervoermarkt voor ruwe olie karakteriseren, dan zou men een oligopolische structuur veronderstellen. Immers, de oliemaatschappijen zijn de voornaamste vragers naar tankertonnage en aan de andere kant bezitten 5 grote olieconcerns 25% van de werelddankervloot. Daarnaast wordt door de olieconcerns een belangrijk gedeelte (40-50%) van hun behoefte gedekt door middel van het inhuren van tonnage op middellange- en langetermijn. Toch blijkt in de praktijk een grote mate van concurrentie te bestaan.

Zannetos ⁶⁾ verklaart het ontbreken van een geïntegreerde vervoerbeheersing door oliemaatschappijen uit het feit dat er geen evenwicht bestaat tussen productie- en raffinagecapaciteit van iedere individuele oliemaatschappij. Oliemaatschappijen zijn daardoor niet onafhankelijk in hun planning en handelen, zelfs niet als onderlinge prijsafspraken zijn gemaakt in een bepaalde markt. Een en ander wordt nog versterkt door de grote afstanden tussen exploitatie- en consumptiegebieden en de onderlinge verschillen in productiecapaciteit, consumptiemarktaandelen en de geografische spreiding van beiden.

Op de spotmarkt, of korte termijn chartermarkt, maken onder normale omstandigheden de afgesloten contracten slechts 5-15% van het gehele olietransport uit.

In de laatste jaren is ten gevolge van de marktsituatie dit aandeel opgelopen tot ongeveer 25% in 1978.

De spotmarkt vervult een belangrijke functie. Zij zorgt via het prijsmechanisme voor het herstel van het evenwicht tussen vraag en aanbod. De spotmarkt voorziet in de vraag naar tankertonnage die voortkomt uit tijdelijke of onvoorziene omstandigheden en biedt aan de andere zijde de scheepseigenaren de gelegenheid hun tonnage voor korte tijd aan te bieden.

Door de pooling op de spotmarkt vermindert voor de oliemaatschappijen de noodzaak tot het handhaven van reservecapaciteit. Hierbij kan worden gedacht dat in het algemeen geen volledige correlatie bestaat tussen de behoeften aan transport van de verschillende oliemaatschappijen; niet alle ondernemingen hebben een vraagpiek op hetzelfde moment. Op de spotmarkt heerst een situatie van volledige mededinging; vraag en aanbod bepalen het niveau van het vrachttarief. Door de structuur en de omvang van de spotmarkt, zijn de tarieffluctuaties hier sterker dan die op de middel-lange en lange termijnmarkt waar de prijzen tot stand komen door onderhandelingen tussen verladers en vervoerders. De contacten tussen vragers en aanbieders lopen veelal, evenals in de droge vaartsector, via makelaars (brokers). De voornaamste makelaarscentra zijn Londen en New York, terwijl ook Parijs, Oslo en Tokio van betekenis zijn.

De UNCTAD-voorstellen.

De lijnvaart code

Uit het voorafgaande valt te constateren dat het zeetransport zich afspeelt op een groot aantal deelmarkten die elkaar in meer of mindere mate beïnvloeden. Tevens is gebleken dat de voorwaarden waaronder het marktmechanisme opereert voor de verschillende deelmarkten sterk verschillen. Vanuit het aanbod van scheepsruimte bezien heeft de sterkste regulering plaatsgevonden op de lijnvaartmarkt via het conference systeem, hetgeen gezien de aard van dit zeevervoer niet verwonderlijk is

Dat dit in de meeste gevallen niet heeft geleid tot een monopolie positie wordt veroorzaakt door de, zeker in de laatste jaren, sterker wordende concurrentie van buitenaf, terwijl ook de concurrentie binnen de conferences niet geheel afwezig is omdat bij de periodiek commerciële onderhandelingen tussen de conference partners over hun vervoeraandeel in het geheel, de in het verleden geleverde prestatie een belangrijke rol spelen.

De marktregulering aan de aanbodzijde van de lijnvaartmarkt heeft in vele landen aanleiding gegeven tot het ontstaan van organisaties van verladers met het doel een sterkere positie te kunnen innemen tegenover de conferences. Deze nationale bundeling werd veelal gevolgd door internationale samenwerkingsverbanden.

In West-Europa ontstond de European National Shippers' Councils (ESC) als counterpart van de Council of European and Japanese National Shipowners' Associations (CENSA). Onder druk van hun overheden besloten de Europese reders en verladers te komen tot regulering van hun onderlinge verhoudingen. In 1971 werd hiertoe een Code of Practices for Conferences geaccepteerd waarin een aantal aanbevelingen opgenomen waren betreffende de consultatie met verladers, de houding ten opzichte van outsiders en de interne organisatie van de conference. Het doel van deze code was het evenwicht op de lijnvaartmarkt te bevorderen, het doorzichtiger maken van de conferences en daardoor het vertrouwen in het conference systeem met name bij de ontwikkelingslanden te versterken. Het beoogde effect ten aanzien van de ontwikkelingslanden werd niet bereikt.

Het ontwerpen van de CENSA/ESC-code werkte versnellend op de totstandkoming van een eigen gedragscode van de ontwikkelingslanden in de vorm van een conventie, waarbij het UNCTAD-secretariaat als grote promotor optrad.

Deze code beperkte zich niet tot het vaststellen van regels voor het gedrag van lijnvaartconferences — die overigens veel verder gingen dan de CENSA/ESC-code — maar via een tot in details uitgewerkt ladingverdelingsysteem werd als hoofddoel gesteld het veiligstellen van de belangen van de ontwikkelingslanden. Vanuit het standpunt van de ontwikkelingslanden was dit niet vreemd, gezien de geringe vertegenwoordiging van de ontwikkelingslanden in de wereldlijnvaarttonnage hetgeen blijkt uit bijgaande tabel waarin een verdeling wordt gegeven op basis van politieke landengroepen.

	1973	1976
	%	%
OECD-landen	58.0	46.5
Flag of convenience-landen	10.5	13
Socialistische staatshandellanden	16.0	22.5
Ontwikkelingslanden	15.5	18.0
Totaal	100	100

Bron: NMI World Liner- and Trampfleet 1976

Vooral het ladingverdelingsysteem heeft veel aandacht gekregen. De zogenaamde 40/40/20 regeling geeft de nationale lijnen in de landen van afscheep en ontvangst elk recht op een gelijk aandeel van de tussen die landen te vervoeren conference-lading, met dien verstande dat derde vlaglanden moeten kunnen participeren tot ten minste 20% . Andere belangrijke kwesties die in de code geregeld zijn betreffen de vrachtwijzigingen, deze komen neer op een bevrozing van de vrachtprijzen gedurende 15 maanden met uitzondering van valuta, bunker en congestietoelagen, de loyaliteitsarrangementen, het regelen van de geschillen, etc.

Sinds 1972 is veel aandacht besteed aan de UNCTAD-code, vooral binnen de Europese Gemeenschap, waar vanaf het begin grote tegenstellingen bestonden tussen de lidstaten. Immers, Frankrijk, België en West-Duitsland behoorden tot de supporters van de code, Groot-Brittannië en Denemarken tot de tegenstanders en Italië en Nederland onthielden zich in eerste instantie van een keuze.

Na moeizame onderhandelingen wist EEG-commissaris Burke de lidstaten tenslotte tot het accepteren van de code te bewegen en op 15 mei 1979 aanvaardde de Europese Ministerraad een verordening betreffende de ratificatie of toetreding van de lidstaten tot de conventie. Zij het dat ten aanzien van de toepassing van enkele bepalingen een voorbehoud werd gemaakt. Het belangrijkste voorbehoud gold de ladingverdeling. Ten aanzien hiervan werd gesteld dat de formule niet zal worden toegepast in de conferencevaart tussen de lidstaten en — op basis van reciprociteit — ook niet in het conferencevervoer van de lidstaten met de OECD-leden die de code hebben geaccepteerd.

Op dit moment is de situatie zo dat de Scandinavische landen hebben verklaard op dezelfde voorwaarden als de EG-landen te zullen toetreden. Ook Griekenland, Spanje en Portugal overwegen dit. De USSR en Oost-Duitsland hebben bekend gemaakt dat ze tot de conventie zullen toetreden. Ook Japan heeft zich positief opgesteld, in tegenstelling tot de V.S. en Australië die zich van de lijnvaartcode hebben gedistancieerd. De code zal een verdergaande regulering van de lijnvaart tot gevolg hebben waarbij een nuancering kan worden aangebracht naar geografische deelmarkten naar gelang de overheden aan een of beide zijden van de trade al dan niet, geheel of gedeeltelijk, participeren in de code. Hoewel de code in principe de verhoudingen in de conference regelt zal, met name in het vervoer waarbij de ontwikkelingslanden zijn betrokken, de invloed van de overheden groot zijn, zodat hier de zelfregulering plaats maakt voor een door de overheid gecontroleerde marktordening, met een door politieke overwegingen bepaald aanbodstructuur en een aan stringentere voorwaarden gebonden systeem van tariefvaststelling.

De invloed van een dergelijk systeem op de prijzenvorming, de concurrentie als prikkel tot rationalisatie, de kwaliteit van de dienstverlening en de efficiency van het transport, is reeds in vele publicaties naar voren gebracht.

Bij de beoordeling van de code voor de lijnvaart moet worden bedacht dat via unilaterale en liberale wetgeving op het gebied van ladingreservering door een aantal ontwikkelingslanden al een sterk verstorende invloed op het marktmechanisme in de lijnvaart werd uitgeoefend. Dit is dan ook een van de redenen die de West-Europese reders er toe hebben gebracht de code te accepteren. Ook wordt de code gezien als middel om de toenemende penetratie van de Comecon vloot een halt toe te roepen en als een eerste schrede op het pad naar een Europese scheepvaartpolitiek. Verder houdt het accepteren van de code een erkenning in van het systeem van de conferenties, dat de laatste jaren aan ernstige kritiek onderhevig was en wordt via de code een zekere harmonisering van de conference-regels bereikt.

De voorstellen voor de bulkvaart

Reeds bij de besprekingen over de UNCTAD-code voor lijnvaartconferenties was het duidelijk dat de aspiraties van de ontwikkelingslanden niet beperkt zouden blijven tot de lijnvaart. Immers in een van de vele resoluties van UNCTAD III werd gesteld dat "developing countries should have an increasing and substantial participation in the carriage of maritime cargoes". *)

Op basis van deze uitspraak stelde het UNCTAD-secretariaat zich ten doel te komen tot een aantal richtlijnen om het concurrentievermogen van de vloten van de ontwikkelingslanden te bevorderen met name voor het vervoer van natte en droge bulkgoederen. De gedachten over deze materie vonden tenslotte neerslag in het eind 1978 uitgebrachte rapport "Merchant Fleet Development". 7) Dit rapport komt er in het kort samengevat op neer dat acties moeten worden ondernomen om te komen tot grotere deelname van de ontwikkelingslanden in het vervoer van natte en droge bulk-lading en dat als een van de belangrijkste hulpmiddelen hiervoor de ladingreservering zou kunnen dienen.

Alvorens op deze kwestie verder in te gaan lijkt het goed het geografisch patroon van het bulkvervoer en de participatie in de wereldvloot per categorie van de diverse politieke groeperingen na te gaan.

In onderstaande tabellen wordt hiervan een overzicht gegeven:

Internationaal zeevervoer van droge lading in procenten (1975)

Landengroepen	Bron	Bestemming
OECD-landen	62	74
Ontwikkelingslanden	31	19
Staatshandellanden	7	7
Totaal	100	100

Bron: H. P. Drewry: Organisation and structure of dry bulkshipping.

Internationaal zeevervoer van ruwe olie in procenten

Landengroepen	Bron	Bestemming
OECD-landen	2	84
Ontwikkelingslanden	95	15
(w.v. OPEC-landen)	(91)	(-)
Staatshandellanden	3	1
Totaal	100	100

Bron: UNCTAD TD/222 Supp. 3.

*) Conference resolution 70 (III) para. 10.

Vlootaandeel gesplitst naar scheepstypen voor de diverse landengroeperingen in procenten

	Tramp-schepen	Bulk-carriers	Tankschepen/ Combinatieschepen
OECD-landen	41	61	55
Goedkope vlaglanden	37	29	37
Ontwikkelingslanden	10	6	5
Staatshandellanden	12	4	3
Totaal	100	100	100

Bronnen resp.: NMI World Liner- and Trampfleet, Lloyds Register of Shipping, UNCTAD TD/222, Supp. 3.

Uit de tabellen blijkt het belang van de ontwikkelingslanden voor de export van grondstoffen. Ruim 30 procent van de droge bulkloading vindt zijn oorsprong in de ontwikkelingslanden. Voor ruwe olie liggen de percentages nog veel hoger; vanuit de ontwikkelingslanden vindt 95 procent van de wereldexport plaats. Wel moet hier de bijzondere positie van de OPEC-landen in aanmerking worden genomen.

Het vlootaandeel van de ontwikkelingslanden is relatief gering, met name bij de tank- en combinatieschepen en de bulkcarriers.

In het UNCTAD-rapport wordt dan ook een toenemende participatie geclaimd voor de ontwikkelingslanden op basis van de belangrijke ladinggenerering van deze landen en ook gezien het feit dat de ontwikkelingslanden hun schepen meer economisch zouden kunnen opereren dan de traditioneel maritieme landen onder de nationale vlag. Om tot een grotere participatie te komen worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- ladingsreservering op bilaterale basis voor het regelmatig bulkvervoer en het contractvervoer; met de mogelijkheid het aandeel van het desbetreffende ontwikkelingsland (gedeeltelijk) over te dragen aan een ander ontwikkelingsland;
- eisen met betrekking tot het bestaan van een werkelijke band (genuine link) tussen het schip en het land van registratie (criteria: bijdrage aan economie en betalingsbalans, tewerkstelling van onderdanen, redelijk nationaal belang in rederijen);
- het tegengaan van nieuwe zogenaamde open registers en het uitbannen van scheepvaartoperaties onder goedkope vlag;
- de verbetering van de financieringsmogelijkheden voor de aankoop en bouw van schepen en grotere credietfaciliteiten bij bouw in OECD-landen;

- het opzetten van een internationaal kader voor de bevordering van de vlootontwikkeling en de versterking van de maritieme banden tussen de ontwikkelingslanden.

Uit de voorbespreking van de ontwikkelingslanden in Arusha (Tanzania) en de door de groep ingediende motie tijdens de UNCTAD-vergadering in Manilla bleek dat de eisen van deze landen op het gebied van de ladingverdeling nog verder gingen dan de voorstellen van het UNCTAD-secretariaat. De bilaterale ladingverdeling zal niet enkel moeten plaatsvinden voor het geregeld bulkvervoer, maar voor alle bulkvervoer en het vervoer van vrieslading. Tevens werd gesteld dat, zolang een dergelijke verdeling niet tot stand zal zijn gebracht, de handelsaccorden tussen de ontwikkelde en de ontwikkelingslanden een clause dienen te bevatten waarin zal worden vermeld dat het vervoer in substantiële mate zal geschieden door de scheepvaart van de ontwikkelingslanden.

Uitvoering van deze resolutie, die met de steun van alleen de ontwikkelingslanden werd aangenomen, betekent een ernstige verstoring van het huidige marktmechanisme in de droge bulk- en tankvaart.

Immers, ten aanzien van beide markten kan worden geconstateerd dat deze groten-deels gekenmerkt worden door het optreden van vele aanbieders en vragers die elkaar in vrijheid op de markt kunnen vinden. Door geen van de partijen kan in het algemeen een regulerende invloed op het mechanisme worden uitgeoefend. Het vrachttarief is dan ook de resultante van vraag en aanbod verhoudingen voor het desbetreffende vervoer. Indien in de droge bulkvaart en de tankvaart ladingreserveringsmaatregelen zullen worden geïntroduceerd voor het onregelmatige vervoer zal dit het ontstaan betekenen van deelmarkten met aan de aanbodzijde beperkingen tot toetreding van de markt, want alleen schepen die varen onder een bepaalde vlag zullen aan dit vervoer mogen deelnemen. Dit zal ongetwijfeld leiden tot kostenstijgingen voor het vervoer door een minder optimale inzet van schepen.

Ook voor de vervoerder is deze ontwikkeling nadelig omdat hij zal worden geconfronteerd met een versnipperende markt die zijn mogelijkheden voor het verrichten van vervoerdiensten belemmert. De onderbezetting die hierdoor ontstaat zal een negatieve invloed hebben op zijn resultaten.

Bij het regelmatige bulkvervoer zijn onder invloed van een aantal factoren (specialisatie, integratie, concentratie, etc.) reeds deelmarkten ontstaan. Ook doet zich in een beperkt aantal gevallen vlagbevoorrechtiging voor. Toch zal de introductie van de Manilla-voorstellen ook hier verstrend werken. In de bilaterale vaarroutes zal namelijk geen evenwicht bestaan tussen het vervoer in beide richtingen en zeker niet bij de opdeling naar scheepstypen.

Door de beperkte inzetbaarheid zal ook hun onderbezetting ontstaan die niet, zoals in het huidige systeem, valt te compenseren met het maken van zogenaamde drie-hoeksreizen.

Ook zal door ladingverdeling de neiging toenemen (gespecialiseerde) schepen voor een bepaalde route te bouwen, waardoor een verdere opsplitsing in deelmarkten zal ontstaan. Hierdoor zullen overschotten en tekorten niet meer kunnen worden opgevangen omdat de schepen onderling niet meer vervangbaar zijn. Als gevolg hiervan wordt ook de werking van de spotmarkt als de regulator van korte termijn fluctuaties belemmerd. Daarnaast zal de tanker-spotmarkt door de bilaterale ladingverdelingen aan betekenis inboeten omdat slechts weinig onafhankelijke tankerrederijen bereid zullen zijn hun activiteiten alleen tot deze riskante markt te beperken. De trend is op dit moment namelijk zo dat deze eigenaren hun risico spreiden via korte, middellange en lange termijn chartering. Door de ladingverdelingsregelingen zullen deze mogelijkheden echter worden beperkt. Het gevolg hiervan zal zijn dat hun functie gedeeltelijk zal moeten worden overgenomen. De enigen die hiervoor in aanmerking komen zijn de oliemaatschappijen die hiervoor een surplus-capaciteit zullen moeten aanhouden. Dit betekent niet alleen een kostenverhoging, maar houdt ook het gevaar in van een controlerende invloed op het marktgebeuren.

Internationale en nationale effecten

De vraag kan gesteld worden wat de effecten zullen zijn van de (voorgestelde) maatregelen. De toepassing van de UNCTAD-code, die vermoedelijk pas over twee jaar operationeel zal zijn, zal vermoedelijk het aandeel van de ontwikkelingslanden in het lijnvervoer doen toenemen. Of hieruit voor de ontwikkelingslanden belangrijke economische voordelen zullen voortvloeien, moet worden bewijfeld.

Uit onderzoeken in Engeland ⁸⁾ en Nederland ⁹⁾ is komen vast te staan dat het rendement in de lijnvaart, met name in de conventionele sector gemeten over een reeks van jaren, sterk onder de gemiddelde rendementcijfers in de industrie ligt. Door hun beperkte infrastructuur en hun maritieme know-how zijn de ontwikkelingslanden op deze sector aangewezen. De vrachttarieven voor de exporten van de laagwaardige producten van de ontwikkelingslanden bevinden zich over het algemeen op een lager niveau dan die van de industriële producten. De vraag naar het vervoer van eerstgenoemde producten is elastisch en de tarieven zijn op de lange termijn vaak lager dan de gemiddelde en de marginale kosten. De "open rates" zijn op korte termijn soms zelfs lager dan de korte termijn marginale kosten.

Deakin en Seward ¹⁰⁾ hebben zich bij hun onderzoeken naar de werking van het conference systeem dan ook niet aan de indruk kunnen onttrekken dat via de tarieven een zekere subsidiëring van het vervoer vanuit de ontwikkelingslanden door de industriële landen plaatsvindt. De effecten van de toegenomen zeescheepvaartactiviteiten voor de betalingsbalans zullen gering zijn. De scheepvaart is, gezien zijn zeer kapitaalintensieve karakter, niet de eerst aangewezen activiteit voor de ontwikkelingslanden. Deze eigenschap zal zware lasten met zich meebrengen voor rente en aflossing voor de te verrichten investeringen. Deze lasten zullen de genoten inkomsten uit de dienstverlening geheel of gedeeltelijk te niet doen.

Wil de Code voor de ontwikkelingslanden enig effect sorteren, dan zal moeten worden overgegaan tot regionale samenwerking tussen ontwikkelingslanden en zullen de nationalistische belemmeringen opzij moeten worden gezet. Verder zal met rederijen uit geïndustrialiseerde landen moeten worden samengewerkt via joint ventures op commerciële basis, waardoor de benodigde maritieme know-how zal kunnen worden verkregen.

Voor de Europese lijnvaartrederijen betekent de invoering van de Code in het vervoer op de ontwikkelingslanden een beperking van de commerciële speelruimte, waarbij moet worden aangetekend dat deze ruimte door overheidsmaatregelen reeds was aangetast.

Ook bestaat het gevaar voor een toenemende bureaucratie, indien van de zijde van de ontwikkelingslanden een zwaar contrôle-apparaat zal worden opgezet voor het conference-gebeuren.

Wat betreft de vlootomvang is het effect moeilijk te bepalen gezien de onzekerheid over de toepassing van de Code en de gemaakte voorbehouden ten aanzien van de ladingverdelingsformules. Voor de EEG zal enige afslanking, vooral gezien de relatief grote Engelse vloot, niet te voorkomen zijn. Het effect voor Nederland zal, gezien de vermindering van de conventionele lijnvaarttonnage gedurende de laatste jaren, vermoedelijk gering zijn. Zoals reeds vermeld, is met het accepteren van de EEG-verordening *), waarbij de lidstaten zich tot ratificatie van de UNCTAD-code hebben verplicht, de basis gelegd voor de verdere uitbouw van een Europees scheepvaartbeleid dat door de meeste Europese reders noodzakelijk wordt geacht om de toenemende COMECON-penetratie een halt toe te roepen en een nieuwe aanzet mogelijk te maken voor de scheepvaartpolitieke betrekkingen met de Verenigde Staten en derde landen.

Dat de Commissie zich niet alleen zou gaan bezighouden met de externe scheepvaartbetrekkingen was te voorspellen en de eerste voorstellen voor de regulering van de mededinging in de conference-lijnvaart zijn dan ook in Brussel al ter discussie.

Introductie van ladingreservering in de bulktrades zou door de verstoring van het marktmechanisme aanleiding geven tot een belangrijke verhoging van de transportkosten en afhankelijk van de marktsituatie zouden consumenten of producenten — inclusief de ontwikkelingslanden — hiervan de gevolgen ondervinden via hogere importprijzen of lagere netto-exportinkomsten. Daarnaast kunnen de landen die ladingreservering toepassen door de kunstmatige verhoogde transportkosten zichzelf uit de markt prijzen en zo hun handel sterk zien teruglopen. Ook bestaat het gevaar dat bij sterke prijsstijging, met name van de grondstoffen, de afnemers zich gaan wenden tot substituten of hun handel verleggen naar landen waar de vrije markt is blijven bestaan. Toepassing van de ladingverdelingsformule op de huidige vlootverhoudingen zou leiden tot irreële vlootmutaties.

*) PB no. L 121/1 van 17-5-1979.

Volgens Lloyd's Shipping Economist ¹¹⁾ zou door deze maatregel zeker 2/3 van de Britse bulkcarriervloot en de helft van de tankervloot zonder werk geraken. Voor Griekenland zouden deze maatregelen het verdwijnen betekenen van vrijwel de gehele bulkcarriervloot onder deze vlag en van 90 procent van de tankervloot. Noorwegen zou 94 procent van zijn tankers verliezen en 87 procent van de bulkcarriervloot. Japan zou zijn vloot van grote tankers met 45 procent moeten reduceren, maar zijn vloot van kleine tankschepen praktisch kunnen verdubbelen. Aan de andere kant staan de ontwikkelingslanden plotseling voor de onmogelijke taak enorme vloten te bouwen om het vervoer te kunnen overnemen. Tot nu toe is het animo voor deelname aan het bulkvervoer door de ontwikkelingslanden nog bijzonder matig geweest.

De oorzaken hiervan liggen in het gering aantal ontwikkelingslanden dat grondstoffen exporteert en anderzijds in het gebrek aan rederijervaring, onbekendheid met de op de markt heersende gebruiken en in een aantal gevallen ook het niet kunnen beschikken over voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten. Bovendien tonen ontwikkelingslanden soms ook meer economisch realisme dan blijkt uit uitspraken op politieke conferenties.

Het effect van de ladingverdeling voor de Nederlandse bulkvloot zou waarschijnlijk positief uitwerken. Door het NMI zijn hiervoor in het verleden reeds schattingen gemaakt waarbij werd gewezen op de sterke ondervetegenwoordiging in de tankvaart, met name in de sector van de producten-carriers. Voor de benutting van de havens zal een wijziging in de vervoerstromen, als gevolg van de bilaterale regelingen, nadelig uitwerken. Met name geldt dit voor Rotterdam waar circa 15% van alle droge bulk-lading terecht komt die door Zuid-Amerika, West-Afrika, Noord-Afrika en Oost-Azië wordt uitgevoerd, terwijl ook de aanvoer van natte bulk-lading – voornamelijk olie – omvangrijk is. Wijziging van het huidige vervoerpatroon zal leiden tot een niet-optimale benutting van de havencapaciteit door een vermindering van het aantal en de grootte van de te ontvangen schepen.

Slotopmerkingen

UNCTAD V heeft nog eens scherp de toenemende groei van het protectionisme en nationalisme aangetoond waarbij voor economisch optimale oplossingen geen plaats wordt ingeruimd. Slechts door goed overleg en met hulp aan de ontwikkelingslanden kan een verder afdrijven naar een volledig gereguleerd marktsysteem worden voorkomen.

In dit licht gezien moeten de van Nederlandse zijde in Manilla naar voren gebrachte voorstellen op het gebied van technische en financiële hulpverlening aan scheepvaart-ondernemingen in de derde wereld positief worden beoordeeld. Mogelijk zal een en ander ook geconcretiseerd worden, b.v. door daadwerkelijke steun uit ontwikkelings-gelden voor samenwerkingsvormen tussen Nederlandse rederijen en ondernemingen uit de ontwikkelingslanden.

Referenties:

- 1) Maritime research and European Shipping and Shipbuilding 1978; Proceedings of an international symposium, NMI maart 1978
- 2) Dr. J. E. Andriessen: De ontwikkeling van de moderne prijstheorie 1955
- 3) B. M. Deakin/T. Seward: Shipping Conferences 1973
- 4) El. A. Georgandopoulos: The Dry Bulk Cargo Markets 1979
- 5) R. S. Nielsen: Oil Tanker Economics 1959
The Role of Independent Tanker Owners: H. P. Drewry (Ship Consultants) London, 1976
- 6) Z. S. Zannetos: The Theory of Oil Tankship Rates — The MIT Press, 1964
P. N. Joon: Aspecten van de investeringsbeslissing in de zeevaart, 1977
- 7) Merchant Fleet Development: Report by UNCTAD Secretariat, TD/222, 1978
- 8) Report Committee of Inquiry into Shipping, 1970
- 9) De Nederlandse zeescheepvaart 1975; rapport opgesteld door een werkgroep onder voorzitterschap van Drs. H. J. Viersen
- 10) Zie ad. 3)
- 11) Lloyd's Shipping Economist, May 1979, vol. 1 nr. 3

TOEKOMST DOOR ZAKELIJKE AANPAK

door
G. J. M. Verhaar
European National Shippers' Councils

Inleiding

Enkele jaren geleden begon de ene nationale redersvereniging in Europa na de andere de alarmklok te luiden over het binnendringen van Oosteuropese, waarvan voornamelijk Russische, lijnrederijen in de vaartgebieden die sinds menschenheugenis door Europese rederijen waren bediend, en de laatste tientallen jaren ook door Amerikaanse, Japanse en andere rederijen zelfs uit de ontwikkelingslanden die aan het andere einde van de vaartgebieden gelegen zijn. Bijna alle belangrijke vaartgebieden waren min of meer stevig in handen van conferences. Af en toe, in enkele gevallen voor langere tijd voeren ook onafhankelijke lijnen naast de conferenceschepen. Soms gaf dit aanleiding tot klachten van de conference die wel bijzondere tariefmaatregelen nam om zo'n onafhankelijke lijn uit het vaartgebied te drijven of de conference binnen te lokken, beide al of niet met succes. In de ergste gevallen zijn er ware vrachtenoorlogen voorgekomen en uitzonderingsgewijs zijn conferences uiteengevallen hoewel de laatste twee gebeurtenissen niet altijd door het optreden van onafhankelijke lijnen werden veroorzaakt maar ook wel door gedragingen van conferencelijnen zelf ten opzichte van elkaar.

Maar in het algemeen zijn de reders op eigen kracht wel uit de moeilijkheden gekomen, soms geholpen door gunstige ontwikkelingen van ladingaanbod die weer veroorzaakt werden door uiteenlopende gebeurtenissen waaronder zelfs oorlogen. Blijkbaar konden conferences de onafhankelijke lijnen wel aan omdat de meesten uiteindelijk toch, net als de conference rederijen, hun grenzen aan tariefonderbiedingen vonden in bedrijfseconomische beginselen die ongeveer gelijk waren aan die van de conferenceleden. Afgezien van wat steun voor sommige rederijen van ontwikkelingslanden door hun regeringen viel het allemaal wel mee. Vlagbevoorrechtiging en ladingvoorbehoud waren eigenlijk de enige euvels waar nauwelijks wat tegen te doen was, maar deze ellende voor "Westerse" reders beperkte zich tot een verhoudingsgewijs klein aantal vaartgebieden. Daar tegenover genoten ook "Westerse" rederijen zekere gunsten van hun regeringen door ondersteuning in velerlei vorm.

Zelfs een streven in ontwikkelingslanden dat zich zo'n zes jaar geleden begon af te tekenen om CIF *) te gaan verkopen en FOB te gaan kopen (om daardoor de keuze van het schip in handen te krijgen en bij voorkeur een nationale lijn — al of niet conferencelid — de lading te gunnen) heeft de conferences in het algemeen waarschijnlijk niet veel kwaad gedaan.

*) Cost, Insurance, Freight.

Uiterekend in de tijd immers ging CENSA accoord met Gemeenschappelijke Aanbeveling nr. 15 die FOB- en FAS-zendingen *) van Europese contractanten onder bepaalde voorwaarden van de trouw onder die contracten uitsluit. Weliswaar is die Aanbeveling na reusachtig moeilijke en langdurige onderhandelingen tussen CENSA **) en de ESC ***) tot stand gekomen, maar de vrees van reders voor een "wholesale evasion of loyalty agreements and deferred rebate conditions" (woorden van Sir John Nicholson, voormalig voorzitter van CENSA) is in de verste verte niet uitgekomen. Er zijn ook trouwens maar enkele conferences die hun contracten aan deze Aanbeveling hebben aangepast, en de ESC hebben nauwelijks reden gevonden om bepaalde conferences te verzoeken dit te doen.

Nogmaals, conferences hebben zich in het algemeen altijd knap kunnen weren, en nu kunnen ze dat niet meer tegen de Russen. De redenen zijn bekend: een ander economisch stelsel stelt de Russen in staat veel en veel lagere vrachtprijzen te berekenen, en bepaalde doelstellingen die weinig of niets met scheepvaart te maken hebben zijn de aanleiding om van deze mogelijkheid gebruik te maken. Op het stuk van de tarieven kan de "Westerse" scheepvaart daar niets tegenover stellen, en als de tarieven iets omlaag konden, dan zou dat maar bitter weinig helpen omdat de Russen dan eenvoudig nog wat lager zouden gaan. Zij hebben die mogelijkheid en hun doelstellingen nopen hen daartoe. Maar conferences hebben sinds hun ontstaan nog een andere mogelijkheid en die hebben ze nooit volledig benut. Het is de trouwbinding van de verladers.

Trouwbindingen

Alom bekend zijn twee mogelijkheden: de trouwovereenkomst en het stelsel van uitgestelde rabatten. Vele conferences bieden beide mogelijkheden naar keuze van de verlader. Nog maar twee conferences van en naar Europa kennen alleen het uitgesteld rabat, maar één van deze twee is al sinds enkele jaren bereid dat voor bepaalde verladers op verzoek om te zetten in een soort van overeenkomst met directe korting. Er zijn ook enkele conferences die alleen de overeenkomst kennen, en dus niet het uitgestelde rabat. In de vaart op de Verenigde Staten is het uitgestelde rabat onwettig en dus verboden, terwijl de trouwovereenkomst eveneens op grond van de wet enigszins afwijkt van de elders gangbare trouwcontracten.

De verschillen zijn echter niet erg wezenlijk. Voor het doel van deze bijdrage doen die verschillen in ieder geval niet ter zake.

Het gaat er hier om vast te stellen dat de beide stelsels blijkbaar ontoereikend zijn om alle lading voor de conference te behouden, en met name te voorkomen dat een groeiend deel daarvan naar niet-conferencelijnen waaronder de Oosteuropese reders gaat.

*) FOB – Free On Board

FAS – Free Along Side Ship

**) Council of European and Japanese National Shipowners' Associations

***) European National Shippers' Councils

Kortingen te onbeduidend

De trouwovereenkomst en het uitgesteld rabatstelsel zijn niet in staat een belangrijk deel van de lading voor de conference te behouden omdat de kortingen de tariefvrachten nog op geen stukken na in de richting van de veel lagere Oosteuropese vrachtprijzen brengen. De laatste liggen gemakkelijk 30 tot 40 procent en meer onder het conferencetarief en een korting van slechts 10 procent verandert daar niets wezenlijks aan.

Daar komt nog bij dat de korting in feite dikwijls een veel lager percentage is van het eindbedrag van een vrachtrekening. De laatste tien jaar zijn vrachtnota's steeds langere optellingen geworden van het bedrag volgens het tarief plus allerhande toeslagen, zoals voor havenverstopping, verhoogde brandstofprijzen, wisselkoersaanpassingen, Sueztoestanden, ijsgang, niet nader bepaalde noodgevallen (zoals havenstakingen, verhogingen met terugwerkende kracht van stuwadoorsvergoedingen en andere havenkosten). De trouwkorting wordt in het algemeen slechts toegekend over de vracht volgens het tarief, en niet over de rest van de optelling. Daardoor bedraagt die tien procent minder van het eindbedrag dat de verlader in gedachte heeft als hij de conferencieprijzen vergelijkt met andere aanbiedingen.

Toch veel contracten

Men kan zich er eigenlijk alleen maar over verbazen dat er ondanks de geringe geldelijke beloning voor de trouw toch nog zo veel contractverladers zijn. Het uitgesteld rabat is altijd veel minder geliefd geweest wegens de administratieve rompslomp, en wegens het gevaar dat daarbij fouten worden gemaakt. Als een verlader slechts één zending in een rabatperiode vergeet in te vullen op de rabatstaten, dan kan hij al een behoorlijk verlies lijden. Een geschil met de conference over één zending die buiten de conference om werd verscheept houdt de terugbetaling van soms aanzienlijke bedragen op. Bovendien bestaat al die tijd de kans dat de conference de uitleg aangaande de niet-conference verscheeping afwijst, en dan heeft de verlader het gehele uitstaande bedrag verspeeld (daarbij inbegrepen de inmiddels opgelopen nieuwe bedragen over de nieuwe periode). Slechts weinig verladers geven om hun eigen bijzondere redenen de voorkeur aan het uitgesteld rabat.

De verklaring voor de zeer grote aantallen contractanten in de meeste conferences zit hem in verschillende oorzaken. In de eerste plaats zijn veel verladers contractant omdat ze het tientallen jaren geleden getekend hebben en het nooit opgezegd hebben uit een zekere gemakzucht of zelfs uit onwetendheid. Het komt dikwijls voor dat verladers niet eens weten dat ze contractant zijn, en dat het contract zelf in het bedrijf niet meer te vinden is. Tien tot twintig jaar geleden en daarvoor waren verzending en vervoer in veel bedrijven een vervelende bijkomstigheid waar niemand zich uitdrukkelijk verantwoordelijk voor voelde, en als er al iemand met die verantwoordelijkheid was belast, dan was hij binnen het bedrijf verre van een directiefiguur.

Als het om een contract ging, dan sloegen rederijen en hun agenten deze man gemakshalve maar over en ze stevenden direct op een of andere directeur-verkoop of een exportleider af. Heel veel verladers zagen duidelijk dat ze eenvoudig op de conference aangewezen waren wegens de bekende voordelen, zeker als ze een regelmatig gespreide afzet hadden naar veel bestemmingshavens, waaronder ook kleine en onbelangrijke. Ofschoon de voordelen van het conferencewezen natuurlijk ook voor niet-contractanten gelden, bestonden de overdreven lage niet-conferencevrachten niet of voor niet zo lange tijd. Men tekende dus maar.

Contractbreuk veelal zonder gevolgen

Nu moet worden gevraagd waarom Westeuropese redersverenigingen zich dan eigenlijk zo om het binnendringen van Oosteuropese reders in hun vaartgebieden bekommeren. Als er zoveel contracten zijn (behoudens voor de enkele vaartgebieden waarin geen contract bestaat), nog aangevuld door een kleiner aantal uitgesteld rabatbindingen, dan zou het toch eenvoudig zijn om bijna alle lading voor de conference te behouden. Dat zou het ook, als conferences er maar toe overgingen onverkort de contracten ten uitvoer te leggen, met name door een strenge toepassing van de strafbepalingen. Verrassend genoeg komt daar nauwelijks ooit iets van terecht. Reders zijn blijkbaar bang voor hun klanten, in het bijzonder dat zij hun contract opzeggen.

Reders binnen een conference hebben bovendien de angst dat een betrachte verlader de aanbrengrer geen lading meer gunt. Volgens alle contracten en uitgesteld rabatvoorwaarden is de verlader namelijk vrij in de keuze van de reder als die maar lid is van de conference. Bovendien hebben vele verladers wel middelen om het te doen voorkomen dat de aangevochten zending terecht of zonder hun verwijtbare schuld buiten de conference werd vervoerd.

Ongeveer het ergste dat een verlader na een vermeende of werkelijke contractbreuk kan overkomen is een zeer vermanende brief van de conference, waarvan nog wel eens een ontvangstbevestiging wordt gevraagd met een verklaring dat de verlader het nooit meer zal doen.

Strengere contracten ?

In het overleg tussen bepaalde conferences en de Europese Raden van Zeeverladers (waaronder voor Nederland de EVO-Raad van Zeeverladers) hebben de eersten zich nog al eens beklaagd had over grootscheepse ontduiking van trouwovereenkomsten en uitgestelde rabatvoorwaarden. Toegegeven werd dat daar tegen niet werkelijk kon worden opgetreden. De Raden hebben in ieder afzonderlijk geval aangeboden om samen met de betrokken conference een aantal veranderingen in de trouwovereenkomst aan te brengen, met name om de strafbepalingen aanzienlijk te verzwaren.

In beginsel werd zo'n aanbod wel aanvaard maar de betrokken conferences zijn er nooit meer op terug gekomen. Tegen de achtergrond van de onwil of de onmogelijkheid van een conference om strafbepalingen toe te passen, is natuurlijk wel te begrijpen dat men geen tijd wenst te verliezen met iets strengers te verzinnen dat dan zeker niet wordt toegepast.

Andere trouwbindingen

Gegeven het voorgaande rijst de vraag waarom zeker nu conferences niet voor de dag komen met nieuwe en beter uitvoerbare trouwbindingen. Als het overduidelijk is dat een trouwbinding met een beloning van 10 procent op het grondtarief geen aantrekkingskracht kan uitoefenen op verladers die groot genoeg is om ze van verschepingen buiten de conference te weerhouden, dan moet een zakelijke instelling een conference toch op andere gedachten kunnen brengen.

Hiermee wordt niet beweerd dat dat nog helemaal niet is gebeurd. Integendeel, de conferences die het ergste te vrezen en te lijden hebben van Oosteuropese mededinging hebben inderdaad heel wat ondernomen om hun klanten te behouden. Er zijn veel voorbeelden van, zoals de special commodity quotations, uitzonderings-tarieven voor bepaalde goederensoorten. Meestal moet een verlader daarom vragen (en nog erg lang ook), of de conference komt daar uit eigen beweging mee nadat gedurende zekere tijd die bepaalde goederensoort uit hun schepen gebleven is. Dan pas gaat men eens op onderzoek uit en verneemt dan van de betrokken verladers dat die goederensoort tegenwoordig veel goedkoper vervoerd wordt.

Maar bijna al deze gevallen moeten gerangschikt worden onder noodverbandjes volgens EHBO-methodes. Ze blijken te los te zitten als de niet-conference diensten de betrokken lading uiteindelijk toch willen (terug)hebben. Er werd al vermeld dat hun vrachtprijzen om verschillende redenen altijd lager kunnen.

Van een geheel nieuwe aanpak van de zaak is nog nooit sprake geweest. En dat is des te meer gewenst omdat reders algemeen een verslechtering van hun toestand voorzien en vrezen, niet alleen wegens de Russen. Hoewel er voorlopig nog geen werkelijk gevaar is wordt al veelbetekenend naar de ontwikkeling van de Chinese vloot gewezen, waarbij nog komt dat de beschikbare cijfers daarvan volgens veler vermoedens te laag moeten zijn.

Toenemende hoeveelheidskortingen

Waarom is nog geen enkele reder met het plan gekomen om de oude (jazelfs ouderwetse) trouwovereenkomsten te vervangen door iets dat voor verladers steeds aantrekkelijker wordt naargelang ze meer van de diensten van de conference gebruik maken, bijvoorbeeld toenemende hoeveelheidskortingen? Dit behoeft geen overeenkomst tot grondslag te hebben. Een openbaar aanbod is voldoende.

Het zou de vorm kunnen krijgen van bijvoorbeeld 10 procent op alle vrachten binnen een bepaald tijdsbestek boven de eerste honderdduizend gulden, gevolgd door nog eens 10 procent boven de eerste honderdvijftigduizend gulden, enzovoorts. Er kunnen eindeloos veel variaties op dit voorbeeld bedacht worden. Percentages kunnen op- en aflopen. De grenzen kunnen steeds dichterbij elkaar komen te liggen naar gelang de som van de vrachtbedragen hoger wordt zodat juist die laatste tonnen zeker voor de conference behouden blijven. In plaats van vrachtsommen kunnen de grenzen in wichttonnen worden uitgedrukt ten behoeve van verladers van laaggetarieeerde goederen. Er kunnen grenzen en percentages worden vastgesteld per goederenklasse of groepen daarvan. De kortingen kunnen contant of uitgesteld worden gegeven (het laatste is waarschijnlijk beter controlebaar). Als ze uitgesteld worden betaald, dan kan dat per tijdseenheid worden gedaan of iedere keer als een grens aan wichttonnen of som van vrachten bereikt is. De moeilijkheid van het steeds weer opnieuw beginnen met geen of de laagste korting (bijvoorbeeld ieder jaar op 1 januari of iedere twee of drie jaar), op welk ogenblik een verlader de kans heeft zonder veel schade de conference de rug toe te keren, kan worden ondervangen door niet steeds geheel opnieuw te gaan tellen, maar bijvoorbeeld door lading in een overlooptijd te laten meetellen, niet voor de korting op die lading zelf, maar om het percentage vast te stellen waarmee het nieuwe tijdsbestek begonnen moet worden.

Kleine verladers

De eerste tegenwerping tegen het voorstel is nu al te horen. Hoe komen kleine verladers in zo'n stelsel aan hun trekken? Het antwoord is vrij eenvoudig: dat doen ze niet, althans niet zonder dat ze zich zelf bepaalde moeite getroosten om bijvoorbeeld via tussenpersonen te gaan verscheppen (wat ze nu overigens al veelvuldig doen).

Straks wordt nog teruggekomen op de rol van tussenpersonen in het voorstel. Voorlopig kan de tegenvraag gesteld worden of kleine verladers inderdaad dezelfde rechten hebben tegenover de conference als de grote verladers. Dragen ze op dezelfde manier en in dezelfde mate bij aan de grootst mogelijk economische doelmatigheid van de conference? Of zijn ze nu ook al eerder een kostprijsverhogend element dan het tegenovergestelde? Conferences hebben vele tientallen jaren lang de vraag zelf beantwoord door het verschil in aandacht voor en behandeling van aanvragen van kleine verladers tegenover die van grote verladers.

In ieder geval blijkt men zich in ongeveer alle takken van economische bedrijvigheid weinig te bekommeren om de vraag naar de rechtvaardigingsgrond van een gunstigere behandeling van grote klanten dan van kleine klanten. Hoeveelheidskortingen zijn zeker meer regel dan uitzondering, behalve dan in de lijnvaart in conferenceverband volgens de beweerde beginselen, waarover straks.

Tussenpersonen

In de eerste plaats mag best de indruk worden vermeld dat de door conferences zo betreunde steun aan Oosteuropese lijndiensten voornamelijk van expediteurs komt.

Het zou dus goed zijn als deze groep ook een duidelijker geldelijk belang krijgt bij steun aan conferences. Tussenpersonen zouden dan ook het recht moeten krijgen op dezelfde voorwaarden als verladers die rechtstreeks hun vervoer met rederijen of conferences behandelen. Naargelang ze dichter bij een grens voor een hogere korting komen, zullen ze met nog meer ijver dan thans de kleine exporteurs afstropen om die laatste tonnen nog aan de conference te kunnen geven. Om die te bemachtigen, en om in de eerste plaats al een behoorlijke hoeveelheid lading bijeen te brengen, zullen ze kleine verladers een deel van hun korting doorgeven. Zo komen die dan ook aan hun trekken.

Vastrecht stelsel

Onlangs is weer eens een heel bijzonder voorstel onder de aandacht gebracht. Het schijnt afkomstig te zijn van enkele Engelse economen en het zou in rederskringen intussen al als onbruikbaar van de hand gewezen zijn. Het is de gedachte dat een conference eigenlijk twee zaken te koop aanbiedt. Dat is eerst de beschikbaarheid van de dienst met de bekende regelmaat, het aanlopen van ook minder belangrijke havens, tegen redelijk standvastige tarieven, kortom de bekende voordelen van het conferencewezen voor verladers (hoewel die niet overal en altijd even duidelijk tot uiting komen). Ten tweede is er de uitvoering van de dienst zelf wanneer daar gebruik van gemaakt wordt. De redenering is dan dat verladers die de onmisbaarheid van het conferencewezen erkennen een soort van vastrecht zouden moeten betalen tot instandhouding van de beschikbaarheid van de dienst. Dat zou in een vast bedrag per jaar moeten geschieden. Daarna betaalt zo'n verlader per verscheping een heel laag percentage van het normale tarief. Hoe laag dat percentage is hangt natuurlijk af van het vaste bedrag dat weer in zekere verhouding moet staan tot het totaal van al zijn verschepingen in een jaar. Het vaste bedrag zou zelfs veranderlijk kunnen zijn naargelang het totale ladingaanbod van een verlader. Dat zou het risico voor de verlader verkleinen als hij door tegenslag in zaken zijn verwachte totaal niet haalt. Om kort te zijn, er zijn ook hier weer bijna oneindig veel mogelijkheden waarover tussen verlader en conference overeenstemming moet worden bereikt in normale zakelijke onderhandelingen zoals dat overal elders gebeurt in koop/verkoopverhoudingen.

Verladers die niets voor dit stelsel voelen zouden eenvoudig het volle tarief per verscheping moeten betalen, en er zou over en weer tussen hen en de conference geen andere verplichting meer zijn. Maar verladers die gezien de aard van hun internationale handel op de voordelen van de conference aangewezen zijn zullen zich liever volgens het vastrecht stelsel aan de conference willen binden.

Verschepping buiten de conference, hoewel zo'n verlader daartoe de volste vrijheid heeft, zal niet snel in zijn hoofd opkomen, maar dat is natuurlijk afhankelijk van het percentage van het normale tarief dat hij voor elke verschepping betaalt.

Afrekenen met behoudzucht

Als enige gedachte in deze bijdrage aanslaat, dan zullen reders wel van enkele behoudende beginselen aangaande het conferencewezen verlost moeten worden, en dat kunnen ze waarschijnlijk alleen maar zelf.

Het eerste dat over boord moet is de een eeuw lang verkondigde gelijke behandeling van alle verladers waar overigens in de praktijk toch bitter weinig van terecht komt. Afhankelijk van marktverhoudingen is eigenlijk al alles gezien dat niets met deze gelijke behandeling te maken heeft. De rechtvaardigingsgrond voor dit beginsel is waarschijnlijk ook ver te zoeken, behalve dan in de wetten van enkele landen met een overdreven kartelangst. Men zou het zelfs aanmatigend kunnen noemen dat conferences beweren geroepen te zijn om regelend op te treden in de mededingingsverhoudingen tussen verladers.

Tegenover de reusachtige veelheid en verscheidenheid van andere factoren die deze verhoudingen beïnvloeden en bepalen. De twijfel aan de juistheid van het beginsel wordt nog bevestigd door het feit dat veel reders zelf niet blijken te weten wat het inhoudt, want de bekende onderscheidene CAF's (currency adjustment factors) van de laatste paar jaar worden door sommige reders ondermeer verdedigd met een wijziging naar dit beginsel!! Een van de belangrijkste conferences vanuit Europa heeft deze potsierlijke verklaring zelfs zwart op wit gegeven in een brief aan de Raden van Zeeverladers.

Gezien de geladenheid van dit bijzondere onderwerp moet worden toegevoegd dat het voorgaande geen oordeel uitspreekt over de juistheid of anderszins van het stelsel van de onderscheidene CAF's, en evenmin over de juistheid van de grootte van de verschillen.

Een zeer grondige vernieuwing van bepaalde elementen van het conferencewezen, in het bijzonder afschaffing en vervanging van de ouderwetse, slecht werkende en onaanneembare trouwbindingen, zullen conferences mogelijk meer bescherming bieden tegen Oosteuropese (en straks misschien Chinese) mededinging dan de hulp die zij van regeringen vragen of van de UNCTAD-Code verwachten. In beide gevallen zullen ze nog jaren en jaren moeten proberen om lading te behouden en terug te krijgen met middelen die zeker wél commercieel genoemd kunnen worden, maar die toch indruisen tegen het onbewezen beginsel van de gelijke behandeling van al hun klanten.

AANSPRAKELIJKHEID VOOR SCHADE DOOR OLIEVERONTREINIGING

door

Mr. T. P. Tammes

Koninklijke Nederlandse Redersvereniging

Inleiding

Zolang olie voorlopig nog één van de voornaamste bronnen van onze energie blijft, zijn olietankers in onze huidige maatschappij een niet te verontachtzamen factor en zal het vervoer van olie over zee, ondanks alle inspanningen tot het verhogen van de veiligheid van schip, opvarenden en lading, nooit helemaal zonder ongelukken kunnen gebeuren. Hoewel ongeveer 70% van het aardoppervlak uit water bestaat, kan het gebeuren dat schepen met elkaar of met vaste voorwerpen in aanvaring komen, waardoor schade wordt toegebracht, niet alleen aan het schip en de lading, maar ook aan kustlanden en de bewoners. Natuurverschijnselen, opeenhoping van schepen en menselijk falen zijn hiervan meestal de oorzaak.

Hieronder zal nader worden ingegaan op de ontwikkelingen met betrekking tot de aansprakelijkheid voor olieverontreiniging bij het vervoer ter zee. Een korte uiteenzetting zal worden gegeven van de twee thans van kracht zijnde verdragen welke deze aansprakelijkheid regelen:

de Civil liability convention 1969 (in werking 19 juni 1975) en de International Fund Convention 1971 (in werking 18 oktober 1978).

De aansprakelijkheid voor olieverontreiniging van de zee veroorzaakt door off-shore installaties en de aansprakelijkheid voor olieverontreiniging veroorzaakt door natuurlijke sijpelingen, oppervlakte afwatering, stedelijk en industrieel afval, blijven hier buiten beschouwing.

De periode vóór de Civil Liability Convention

De juridische situatie wat betreft de schadevergoeding aan derden (staten en bewoners) van door olie veroorzaakte schade was allerminst duidelijk en werd als onbevredigend ervaren. De benadeelde zag zich geplaatst voor uiterst ingewikkelde juridische problemen. Zo kon hij de door hem geleden schade slechts verhalen door middel van een actie uit onrechtmatige daad (voor Nederland: 1401 BW, 321 lid 2 WvK). Dit indien de wettelijke schuld van de eigenaar, de kapitein of de bemanning van het betrokken schip werd aangetoond. Tevens moest worden vastgesteld onder wiens rechtsmacht zij vielen.

Na de ramp met de Torrey Canyon op 18 maart 1967, waarbij Britse en Franse stranden werden verontreinigd, werd internationaal de vraag onder ogen gezien of de positie van de door de verontreiniging benadeelden niet versterkt diende te worden. De vraag diende zich aan of het schuldbeginsel in deze gevallen niet behoort te wijken voor een wettelijk beginsel van risicoaansprakelijkheid (de wet stelt, geheel losstaand van de schuldvraag, de eigenaar verantwoordelijk en vermeldt daarbij enkele uitzonderingen), ten einde benadeelden steeds een mogelijkheid tot verhaal te geven.

Voorts was er de vraag of de bestaande grenzen van de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar (Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957 nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen), voor wat betreft de schade door olie nog toereikend waren.

Tenslotte vroeg men zich af of de scheepseigenaar zich tegen het risico van een verzwaarde aansprakelijkheid verplicht zou moeten verzekeren.

Voor een oplossing van bovengenoemde vragen werd in 1967 de hulp ingeroepen van IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation *)). Na voorbereiding door de Juridische Commissie van IMCO kwam te Brussel op 29 november 1969 een internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie tot stand (Civil Liability Convention).

De Civil Liability Convention

29 november 1969, Brussel, in werking 19 juni 1975; voor Nederland: Wet Aansprakelijkheid Olietankschepen, 11 juni 1975.

- Het verdrag verplicht tankeigenaren tot wettelijke risicoaansprakelijkheid.
Kort weergegeven: De eigenaar van een schip, waarmee gepompte olie (bestendige olie) als lading wordt vervoerd, is aansprakelijk ook al treft hem geen schuld, voor schade welke is veroorzaakt door uit dat schip ontsnappende olie.
- De tekst van de Conventie van 1969 bevat ten behoeve van de scheepseigenaar een vijftal excepties op diens aansprakelijkheid, t.w. ingeval
 - o de schade is ontstaan door een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onweerstaanbare aard,
 - o de schade geheel en al is veroorzaakt door een handelen of nalaten van derden met de opzet schade te veroorzaken,
 - o de schade geheel en al is veroorzaakt door onzorgvuldigheid of een andere onrechtmatige handeling van een regering of andere autoriteit, verantwoordelijk voor het onderhoud van lichten of andere hulpmiddelen bij de navigatie, in de uitoefening van die functie,

*) een gespecialiseerd bureau van de Verenigde Naties, gevestigd in Londen, welke fungeert als internationaal regeringsforum.

- o de schade het gevolg is van een oorlogshandeling, vijandelikheden, burgeroorlog of opstand,
 - o de schade geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een handelen of nalaten van de persoon, die de schade heeft geleden met de opzet de schade te veroorzaken, of van de schuld van die persoon; in dit geval kan de scheepseigenaar geheel of gedeeltelijk worden ontheven van zijn aansprakelijkheid tegenover die persoon.
- Aansprakelijkheidsbeperking: 2000 goudfranken (Poincaré-francs) per ton netto inhoud van het schip. In Nederlands geld omgerekend *) komt dit neer op ongeveer f 500,— per ton.
Maximaal tot 210 miljoen goudfranken ($\pm$ f 50 miljoen).
Is het voorval ontstaan door de persoonlijke schuld van de eigenaar, dan is hij onbeperkt aansprakelijk.
- Verplichte verzekering: De Scheepseigenaar van een verdragsstaat moet voor een schip dat meer dan 2.000 ton olie vervoert voorzien zijn van een certificaat ten bewijze van verzekering tot de maximale aansprakelijkheid.

De hierboven zeer beknopt weergegeven aansprakelijkheidsregeling werd tijdens de conferentie van 1969 reeds ontoereikend geacht om de door olieverontreiniging benadeelden van een adequate schadevergoeding te voorzien. Wegens tijdgebrek, ontstaan door het feit dat de Staten, die in 1969 aan de conferentie deelnamen, moeilijk overeenstemming konden bereiken over de vraag wie er nu strikt aansprakelijk moeten worden gesteld voor de verontreiniging door olie (de scheepseigenaar, de eigenaar van de lading of beide gezamenlijk), werd uiteindelijk besloten om zo spoedig mogelijk een nieuwe conferentie bijeen te roepen, teneinde een aanvullende regeling voor schadevergoeding op te stellen.

Op deze nieuwe conferentie, gehouden in december 1971 te Brussel, is het aanvullende verdrag tot stand gekomen waarmee de oprichting van een internationaal schadefonds tot vergoeding van verontreinigingsschade werd beoogd.

Fundconvention 1971

18 december 1971 Brussel, in werking 18 oktober 1978; in Nederland wordt ratificatie voorbereid.

Het algemeen uitgangspunt van het Fondsverdrag is dat naast de eigenaars van het schip ook risico voor schade door verontreiniging door olie gedragen dient te worden door de ladingbelanghebbenden.

De twee voornaamste doeleinden waarvoor het Fonds wordt ingesteld zijn:

*) 1 Poincaré-franc = circa f 0,22 (Omrekening op grondslag van de officiële goudkoers).
Zie ook blz. 317.

1. het voorzien in schadevergoeding ten behoeve van degenen die onder het 1969-verdrag geen adequate vergoeding voor de door hen geleden schade kunnen verkrijgen; en
2. het verlichten van de financiële lasten die ingevolge het 1969-verdrag op de eigenaars van schepen rusten.

Door de technische gecompliceerdheid van de door het verdrag beoogde doelstellingen ligt het zwaartepunt in de tekst bij de organisatorische artikelen.

Toepassingsgebied.

Het verdrag is van toepassing op schade door veronreiniging veroorzaakt op het grondgebied, de territoriale wateren daaronder begrepen, van een verdragsluitende Staat en op preventieve maatregelen, genomen ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade. Bovendien wordt de schadevergoedingsverplichting van de reder slechts overgenomen ten aanzien van schepen die geregistreerd zijn in een verdragsluitende Staat.

Organisatie van het Fonds.

De organisatie van het Fonds zal bestaan uit een Assemblee, waarin alle verdragsluitende staten zitting hebben, een secretariaat met aan het hoofd een directeur en een Executive Committee.

De contributies zullen aan het Fonds in jaarlijkse bijdragen worden afgedragen door ontvangers van over zee aangevoerde ruwe- en stookolie in verdragsstaten, zowel wanneer de olie rechtstreeks in havens van die Staten is ontvangen, als wanneer de olie over zee in een niet-verdragsstaat is ontvangen en in transitio doorgevoerd wordt naar een ontvanger in een verdragsstaat.

Functies van het Fonds.

Zoals gezegd is het Fonds in de eerste plaats opgezet om slachtoffers van schade door verontreiniging door olie extra vergoeding te bieden boven het maximale bedrag van de aansprakelijkheid van de reder onder het Verdrag van 1969, met dien verstande dat de totale som van vergoeding per incident niet hoger zal zijn dan 450 miljoen goudfrank.

Artikel 4, 4a Fundconvention bepaalt dit als volgt: "the aggregate amount of compensation payable by the Fund shall in respect of any one incident be limited, so that the total sum of that amount and the amount of compensation actually paid under the Liability Convention for pollution damage, including any sums in respect of which the Fund is under an obligation to indemnify the owner pursuant to Article 5, 1 of this Convention, shall not exceed 450 million francs."

Hieruit blijkt, in tegenstelling tot hetgeen soms wordt beweerd *), dat het Fonds geen maximale aansprakelijkheid heeft van 240 (450-210) miljoen goudfrank.

Daarbij komt dat zich situaties kunnen voordoen (b.v. indien de reder niet aansprakelijk is op grond van een uitzonderlijk natuurverschijnsel) waarin het Fonds zelf de totale 450 miljoen goudfrank zal dragen.

De Assemblee van het Fonds is bevoegd om, naar aanleiding van ervaringen met de hoogte van schadebedragen bij dergelijke incidenten en veranderingen in de monetaire waarden, bovenstaand totaalbedrag te verhogen tot maximaal 900 miljoen goudfrank.

Het Fonds zal voorts dat deel van de schadevergoedingsplicht van de reder onder het Verdrag van 1969 overnemen dat gelegen is boven 1500 goudfrank per limitation ton van het schip of 125 miljoen goudfrank, welk van beide bedragen het laagst is en dat niet uitgaat boven 2000 goudfrank per limitation ton of 210 miljoen goudfrank (de limieten van het Verdrag van 1969).

Deze verplichting van het Fonds zal echter komen te vervallen wanneer de schade het gevolg was van "wilful misconduct" van de reder zelf. Het Fonds zal bovendien geheel of gedeeltelijk van deze verplichting jegens de reder ontslagen zijn als het bewijst dat, door de persoonlijke schuld van de reder, het schip, waaruit de schadeveroorzakende olie is ontsnapt, niet voldeed aan de vereisten, neergelegd in: (1) het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door olie, 1954, zoals gewijzigd in 1962, of (2) het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), 1960 of (3) het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966 of (4) de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1960, of (5) amendementen van belangrijke aard op deze verdragen. Daarbij zal het Fonds tevens causaal verband moeten aantonen tussen het niet voldoen van het schip aan de bedoelde vereisten en het incident. Laatstgenoemde voorwaardelijke overname van de schadevergoedingsplicht moet worden gezien als een tegemoetkoming aan de wens van een aanzienlijk aantal landen om een preventief element (het voldoen aan veiligheidsvereisten) in het verdrag te verwerken.

TOVALOP en CRISTAL

Terwijl het internationaal regeringsoverleg in 1969 nog gaande was, bracht het bedrijfsleven zelf (reders en olieindustrie) twee vrijwillige overeenkomsten tot stand betreffende een regeling van de schadevergoeding.

De eerste is TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, oktober 1969, waarmee tankerredereien vrijwillig de aansprakelijkheid accepteerden voor verlies van olie op zee.

*) zie Lloyds' List, 22 juli 1978.

Het doel van de regeling was om aan regeringen en personen, waar ook ter wereld, die schade lijden door olievervuiling door een tanker direct de schade te vergoeden.

Bij deze overeenkomst, die in beginsel een tijdelijk karakter draagt, zijn 99% van de tankereigenaars aangesloten. De schadeuitkeringen bedragen thans ten hoogste 160 dollar per limitatie ton, met een maximum van 16,8 miljoen dollar per gebeurtenis. De basis voor de vergoeding is risicoaansprakelijkheid.

De tweede is CRISTAL: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, april 1971, waarmee een Fonds door oliemaatschappijen wordt gevormd, waaruit eveneens schade als gevolg van verontreiniging door olie kan worden vergoed.

CRISTAL is bedoeld als een belangrijke aanvulling op TOVALOP.

De maximale schade-uitkering per gebeurtenis bedraagt 36 miljoen dollar. Bij gebleken ervaring dat dit bedrag beduidend lager is dan het totaal benodigde bedrag, is een verhoging van de maximale uitkering tot 72 miljoen dollar mogelijk.

De beide overeenkomsten zouden in stand blijven tot de Civil Liability Convention en de Fund Convention in werking zouden treden. In 1978 is echter door de tanker-eigenaars en de oliemaatschappijen besloten de regelingen te laten voortbestaan zolang nog niet ieder land met een kwetsbare kust is aangesloten bij genoemde verdragen.

De Rekeneenheid

In de bovengenoemde verdragen is de rekeneenheid uitgedrukt in de "Poincaré-franc". (65,6 mg goud van een gehalte van 900/1000ste fijn). De omrekening van deze op goud gebaseerde rekeneenheid is gedurende de afgelopen jaren problematisch geworden als gevolg van de recente ontwikkelingen in de internationale monetaire verhoudingen. Deze ontwikkelingen hebben er toe geleid dat het internationale monetair stelsel ingrijpend is gewijzigd *). Nu de koppeling van nationale valutas aan het goud en aan de officiële monetair goudprijs is verdwenen, zijn met betrekking tot verschillende verdragen, waaronder ook de Civil Liability Convention en de Fund Convention, in 1976 door de daarbij aangesloten staten wijzigingsprotocollen opgesteld waarin de in goud uitgedrukte rekeneenheid vervangen wordt door het bijzondere trekkingsrecht (SDR **)), opdat internationale uniformiteit gewaarborgd blijft.

*) Memorie van Toelichting bij het ontwerp van Rijkswet tot goedkeuring van de voorgestelde Tweede wijziging van de Artikelen der Overeenkomst betreffende het Internationale Monetair Fonds (Kamerstuk 14449 (R 1070) nr. 3).

**) De bijzondere trekkingsrechten van het Internationale Monetair Fonds hebben een dagelijks gepubliceerde koers, welke wordt gevormd door een gewogen gemiddelde van een zestiental valutakoersen van de deelnemers aan het Internationale Monetair Fonds.

Deze wijzigingsprotocollen, die binnenkort ter goedkeuring aan de Staten-Generaal zullen worden voorgelegd, stellen de tot dusver in goudfranken uitgedrukte aansprakelijkheidslimieten vast in bijzondere trekkingsrechten, en wel zodanig dat de Poincaré-franc wordt vervangen door 1/15 bijzonder trekkingsrecht.

In afwachting op het van kracht worden van het wijzigingsprotocol bij de Fund Convention is door de Assemblee van het Fonds op 17 november 1978 reeds besloten dat de contributies aan het Fonds moeten worden afgedragen op basis van 1 Poincaré-franc = 1/15 SDR.

Recente ontwikkelingen

— Een verschil tussen de Civil Liability Convention en TOVALOP is het feit dat de Civil Liability Convention alleen van toepassing is op schepen die ten tijde van het ongeluk olielading vervoerden, terwijl door TOVALOP ook in ballast varende tankers worden gedekt.

Op de 33e zitting van de Juridische Commissie van IMCO (Londen, 12 - 16 september 1977) vond een voorstel om de Civil Liability Convention uit te breiden tot olie, vervoerd in bunkers van tankers die ongeladen varen, dan ook vrij algemene instemming.

De tekst waarin dit voorstel is verwerkt, zal aan een in 1982 te houden diplomatieke conferentie worden voorgelegd.

— De ramp met de Amoco Cadiz voor de kust van Bretagne in maart 1978, was aanleiding tot discussies binnen IMCO over de vraag of de aansprakelijkheidslimieten van de Civil Liability Convention en Fund Convention nog konden voorzien in een adequate vergoeding voor de door benadeelden geleden schade. Zoals gezegd trad de Fund Convention, door een voldoende aantal ratificaties, op 18 oktober 1978 in werking.

Op de openingszitting van de Assemblee van het Fonds (Londen, 13 - 17 november 1978) kreeg de Assemblee, naast de vele administratieve en organisatorische problemen, reeds direct een Frans voorstel te behandelen om de limieten te verdubbelen.

Het voorstel werd verschoven naar de tweede zitting, gehouden van 17 - 20 april 1979 te Londen, alwaar de Assemblee *) besloot, gebruikmakende van de in artikel 4, lid 6 Fund Convention gegeven bevoegdheid, om de limiet te verhogen van 450 miljoen goudfrank tot 675 miljoen goudfrank.

*) Op 20 april 1979 hadden hierin zitting: Bahama's, Denemarken, Frankrijk, Ghana, Indonesië, Japan, Joegoslavië, Liberia, Noorwegen, Syrian, Arab Republic, Tunesië, United Kingdom, West Duitsland en Zweden.

Tevens werd door de Assemblee aanbevolen dat IMCO een eventuele verhoging van de limieten van de Civil Liability Convention en een eventuele afschaffing van de overname door het Fonds van een deel van de schadevergoedingsplicht van de reder (relief) onder de Civil Liability Convention, nader zou moeten bestuderen.

Uitvoering van de laatste aanbeveling zou betekenen dat één van de doeleinden waarvoor het Fonds werd ingesteld: verlichting van de financiële lasten die ingevolge de Civil Liability Convention op de eigenaars van schepen rusten, nauwelijks van de grond is gekomen.

Voorstanders van een verhoging stellen dat door de voortschrijdende inflatie en gezien de daarwerkelijke dekking die een reder kan verkrijgen bij zijn P. & I. Club *), een verhoging van de limieten en/of afschaffing van de relief functie gerechtvaardigd is.

Voorstander van een verhoging van de limieten is vooral Frankrijk. Gezien de schade, veroorzaakt door de ramp met de Amoco Cadiz niet geheel onbegrijpelijk.

Onbegrijpelijk is echter wel dat Frankrijk, zelf partij bij beide verdragen, procedures in de Verenigde Staten (bij geen der verdragen aangesloten) aanhangig heeft gemaakt ter vergoeding van de schade, terwijl in casu juist de Franse rechter moet oordelen, aangezien zowel Frankrijk als Liberia (de vlaggestaat van de Amoco Cadiz) partij zijn bij de Civil Liability Convention.

Onlangs werd op de 40e zitting van de Juridische Commissie van IMCO, gehouden van 4 - 8 juni 1979, het vraagstuk van een eventuele herziening van de Civil Liability Convention en Fund Convention behandeld.

Sommige delegaties verklaarden dat een verhoging van de limiet eenvoudig bereikt kan worden door de Fund Convention volledig uit te putten. (Assemblee is bevoegd de limiet nog te verhogen tot 900 miljoen goudfrank, artikel 4, lid 6 Fund Convention). Dit zou tevens geheel in overeenstemming zijn met de in 1969 en 1971 tot stand gekomen verdeling van de aansprakelijkheid tussen schip en lading.

Tegenstander hiervan is Japan. Naar verluidt draagt Japan als grootste olieimporteur van de bij het Fonds aangesloten staten, momenteel voor 40% bij aan het Fonds. Dit percentage zal echter afnemen, indien meer staten partij worden bij de Fund Convention.

Uit een van Engelse zijde naar voren gebrachte analyse betreffende ongevallen met olietankers, in 1976/1977, waarin de bedragen worden aangegeven van de veroorzaakte schade en waarin tevens wordt aangegeven welk deel daarvan via de Civil Liability Convention wordt verhaald en welk deel via de Fund Convention (indien dit verdrag reeds in 1976/1977 van kracht zou zijn geweest), bleek dat het Fonds slechts in een beperkt aantal gevallen zou moeten bijspringen ($\pm$ 20% ; vooral bij incidenten met kleine schepen) en dat de door het Fonds te vergoeden bedragen relatief laag zijn.

Door de Juridische Commissie van IMCO werd besloten een verhoging van de limieten en de samenhang van beide verdragen nader te bestuderen.

*) Protection and Indemnity Club: Onderlinge verzekeringsmaatschappijen waar reders hun derden aansprakelijkheid en eventuele contractuele aansprakelijkheid hebben verzekerd.

INVESTERINGSBESLISSINGEN IN DE ZEESCHEEPVAART

door
Drs. P. N. Joon
Koninklijke Nederlandse Redersvereniging

1. Inleiding

De huidige overtonnage in de zeescheepvaart is mede veroorzaakt door de beslissing tot investeren van reders. De neiging ontstaat dan alras om met een beschuldigende vinger naar de reders te wijzen en mede naar hun financiers. Ten aanzien van deze problematiek doen drie meningen opgang n.l.:

- In de zeescheepvaart gaat het nu eenmaal anders dan in andere bedrijfstakken.
- "Wetenschappers" menen dat het falen van reders wordt veroorzaakt door onvoldoende gebruikmaken van beschikbare economische theorieën.
- "Praktijk mensen" vinden dat economen blijkbaar voor de scheepvaart onbruikbare theorieën aandragen.

In dit artikel wordt getracht na te gaan of inderdaad in de scheepvaart m.b.t. investeren een afwijkende gedragslijn wordt gevolgd en last but not least, of de economische wetenschap over ook voor de reder bruikbare instrumenten beschikt om tot een verantwoorde investeringsbeslissing te komen.

Aan dit laatste onderwerp werd door Fink ¹⁾ recent aandacht besteed. Nogmaals over hetzelfde onderwerp te schrijven lijkt dan overbodig ware het niet dat zijn probleem analyse en inventarisatie wel volledig zijn maar dat, door de consequent aangehouden financiële invalshoek, het beschikbare economische instrumentarium m.i. onvoldoende wordt gepresenteerd.

2. Investeringsgedrag

Economie is van huis uit een gedragswetenschap. Om in de scheepvaart een eventueel afwijkend investeringsgedrag te toetsen zal eerst vastgesteld dienen te worden wat als normaal investeringsgedrag kan worden aangemerkt. Wij baseren ons daarvoor op onderzoek van Katona ²⁾ dat o.a. gericht is op de analyse van bedrijfsbeslissingen welke van invloed zijn op de economie.

De traditionele economische theorie gaat ervan uit dat ondernemers als zodanig slechts één motief hebben: winstmaximalisatie.

Daar in feite ondernemersgedrag ook menselijk gedrag is, kan men zich afvragen of iemand zakelijk inderdaad alleen vanuit dit "mono"-motief handelt dan wel vanuit een scala van ego-motieven waaronder het eigenbelang, zekerheid, macht of prestige.

2.1. Winstmotieven.

In dit verband is er behoefte aan winstmotief en winstmaximalisatie wat nader te bezien. Afgezien van verdere winstdefiniëring blijkt winstverwachting een sterk stimulerend motief voor investeren. Voor de ondernemer/eigenaar en mede-eigenaar/ondernemer is dit evident.

Maar is dat ook zo bij grote ondernemingen waar eigendom en management gescheiden zijn? In dit laatste geval zou een belangenconflict kunnen ontstaan tussen de ego-motieven van de manager en de winstbehoefte van de eigenaren. Onderzoek heeft aangetoond dat de identificatie van het management met de onderneming in de regel zo sterk is, dat voor hen de onderneming zich voordoet als een psychologische werkelijkheid en sociale entiteit. De manager denkt en handelt dan als of het zijn eigen bedrijf is.

Katona ziet dan ook geen afzwakking in de rol van het winstmotief in de economie door de toenemende scheiding van eigendom en management in de ondernemingen.

De winsten die men nastreeft zijn uiteraard toekomstige winsten. Theoretisch heet het dat "de ondernemer streeft naar maximalisering van de contante waarde van de onderneming". In de economie zijn technieken ontwikkeld voor het berekenen van die contante waarde, rekening houdend met het tijdstip waarop in de toekomst winst wordt ontvangen, de gewenste winstvoet, graad van onzekerheid, etc. De vraag is of deze rekentechnieken corresponderen met wat de ondernemer in zijn hoofd heeft m.b.t. tijdhorizon en winstverwachtingen. Hoewel minder exact dan bovengenoemde rekentechnieken verlangen, blijkt uit onderzoeken dat ondernemers een uitgesproken mening hebben omtrent de toekomstige winstverwachtingen van hun onderneming. Dat de toekomst onzeker is, zelfs de ervaring dat men het in het verleden bij het verkeerde eind heeft gehad, wordt daarbij vaak over het hoofd gezien. M.b.t. de tijdhorizon blijkt dat daaraan alleen aandacht wordt besteed als de beslissingssituatie dat vereist.

Het maakt uiteraard een groot verschil of gestreefd wordt naar winst op korte termijn of op lange termijn.

Nadere omschrijving behoeft het begrip "maximaliseren" van winst hetgeen bekendheid met alle alternatieven en zekerheid veronderstelt.

In werkelijkheid zal het veeleer om gaan de grootste winst te behalen zonder de mogelijkheid rationeel alternatieven en uitkomsten af te wegen. Het zal duidelijk zijn dat het winstdoel in de regel alleen kan worden bereikt met acties die binnen het betamelijke blijven.

Maximaliseren wordt in de praktijk beperkt door de ego-motieven en de tijd-horizon. Daarom zal eerder sprake zijn van "bevredigende winst" als doelstelling. H. A. Simon ³⁾ stelde daarom voor "maximaliseren" te vervangen door "bevredigen" waardoor formele beslissingsprocedures met het oog op gebrekkige kennis van de toekomst kunnen worden vereenvoudigd. Een "bevredigende" beslissing vergt geen consistente investeringsvoorkeur en schattingen van waarschijnlijkheidsverdelingen.

Simon wijst erop dat "bevredigend" een functie is van omstandigheden van de ondernemer m.a.w. dat afhankelijk van de omstandigheden verschillende selectie criteria kunnen bestaan.

2.2 Overige motieven:

Zelden, alleen onder extreme omstandigheden als b.v. levensgevaar, wordt het gedrag van de mens beheerst door een enkel motief. In de regel bepalen meer motieven tegelijkertijd ons handelen. In zakelijk handelen is het gebruikelijk een onderscheid te maken tussen financiële en niet-financiële motieven.

Bij financiële motieven is onderscheid gewenst tussen korte en lange termijn winststreven.

Bekend is dat deze twee financiële motieven met elkaar in strijd kunnen zijn. Korte termijn winststreven kan bovendien in strijd zijn met de behoefte aan zekerheid op langere termijn. Streven naar zekerheid is zo'n sterk motief in menselijk handelen dat het van invloed is op de financiële motieven. De behoefte aan zekerheid resulteert in een streven naar continue, regelmatige, en bevredigende inkomsten in plaats van maximum winst op korte termijn. Voorkomen van bankroet, verliezen en teruglopende winsten blijkt onder die omstandigheden een sterkere drijfveer dan het winst-vergrotingsmotief.

Een ander ondernemersmotief dat in geld is uit te drukken is omzet of markt-aandeel. Vergrote omzet kan zowel dienen ter vergroting van de winst als het veiligstellen van de winst op lange termijn.

Niet financiële motieven van de ondernemer kunnen zijn:

- groei ter bevrediging van de behoefte aan zelfverwerkelijking, aanzien, etc.
- kwaliteit, service, merkenbekendheid, etc. ter versterking van de concurrentiepositie.
- de drang tot realisering van iets wat men zich tot doel heeft gesteld of iets waar men reeds mee gestart is.

De beslissingspatronen welke voortvloeien uit het samenspel van al deze motieven zijn uiteraard afhankelijk van de omstandigheden waarin de ondernemer en de onderneming zich bevinden.

Gesteld voor dezelfde investeringsbeslissing maakt het verschil of het een onderneming betreft met beperkte financiële middelen die vecht voor zijn bestaan of een gevestigde onderneming onder gunstige marktomstandigheden.

M.i. terecht vergelijkt Katona het ondernemersgedrag met de psychologische behoeften/motieven hiërarchie van Maslow ⁴⁾ .

2.3 de Investeringsbeslissing

Verwacht mag worden dat over investeringen rationeel beslist wordt omdat daar vaak grote bedragen mee zijn gemoeid en het resultaat pas jaren later bekend is. In feite echter worden veel investeringsbeslissingen routinematig genomen en zelfs zijn ze dikwijls meer het resultaat van bepaalde omstandigheden dan van zorgvuldig afwegen:

- de methode van boekhoudkundige afschrijving maakt het eenvoudiger tot vervanging over te gaan aan het einde van de afschrijvingsperiode dan op enig tijdstip daarvoor of daarna.
- afschrijving en ingehouden winst genereren een jaarlijkse geldhoeveelheid welke de limiet bepalen van de investeringen in een jaar.
- het "follow the leader" principe blijkt een sterk investeringsmotief. Daarmee in sterke tegenstelling staat de moeite en zorgvuldigheid om tot een besluit te komen t.a.v. investering voor innovatie welke door anderen nog niet is gedaan.
- de invloed van het economisch klimaat tijdens de beslissing is groot. Als de economische omstandigheden beter zijn dan was verwacht nemen investeringen toe t.o.v. de plannen, zijn zij slechter dan verwacht was dan lopen investeringen achter bij de plannen.

Katona komt tot de conclusie dat ondernemers een onderling gelijk gedragspatroon vertonen, onder andere t.a.v. investeringen, waarbij conformeren aan bestaande gebruiken, trends, etc. het meest voorkomt omdat het tot eenvoudige beslissingen leidt.

Vermelding verdient hierbij de invloed van de frequente contacten welke ondernemers/managers onderling hebben en waarbij informatie wordt uitgewisseld over de gang van zaken in bedrijfstak, economie, etc. waardoor meningen worden gevormd uit deze persoonlijke contacten.

Het resultaat hiervan is dat min of meer uniforme meningen en attitudes ontstaan. Het verklaart de "bomen tot de hemel" en "het wordt nooit meer beter" beoordelingsfout in de toppen en dalen van een economische cyclus.

Anticyclisch investeringsgedrag — dat stabiliserend zou werken — is "onnatuurlijk" en daardoor eerder individueel dan massaal gedrag. Wie immers durft het aan zich als "leader" te gedragen i.p.v. het veiliger "follow the leader" te adopteren.

J. Mc. Donald ⁵⁾ laat TWA's Chief executive aan het woord over de beslissing omtrent het type vliegtuig dat besteld moet worden: "To be wrong and alone was a nightmare. But to be wrong if all the airlines were wrong, that would be a different story. With the airlines manufacturers, and lenders in the same boat, there would be no reprisals; The CAB ^{*}), as regulator would doubtless come to the rescue of the industry with higher fares and so on".

2.4 Investeringsgedrag in de scheepvaart.

Het is enigszins gevaarlijk om te spreken van investeringsgedrag in "de scheepvaart" omdat in deze bedrijfstak duidelijk marktsegmenten en deelmarkten zijn te onderscheiden die ieder tot een eigen investeringsgedrag aanleiding geven.

Om althans enigermate onderscheid te maken zij vermeld dat de wereldvloot gemeten in DWT, bestaat uit:

ca. 50%	tankers
ca. 5 %	combinatieschepen (= tanker/bulkcarrier).
ca. 30%	bulkcarrier en trampers
ca. 15%	lijnvaart/container schepen.

Met betrekking tot winst zij verder opgemerkt dat het een motief is van ondernemers in markt economiën. Hoewel deze nog domineren in het wereld scheepvaartgebeuren kan een toenemende invloed van geleide economiën en derde wereldlanden (UNCTAD V) niet worden ontkend.

Wij hebben, om het winstmotief van reders enigermate te toetsen, in figuur 1 tegen elkaar afgezet de hoogte van het vrachttarief en de verstrekte opdrachten tot nieuwbouw in de twee grootste scheepvaart segmenten.

De toegenomen winstverwachting in het tankersegment in 1973 veroorzaakte een toename van nieuwbouwopdrachten. Na het inzakken van de markt blijkt de investeringsgolf in tankertonnage dermate groot dat noodgedwongen tankeropdrachten deels worden omgezet in bulkcarrier opdrachten.

De recente opleving van de vrachten in de droge ladingsector leidt nog niet tot nieuwbouworders.

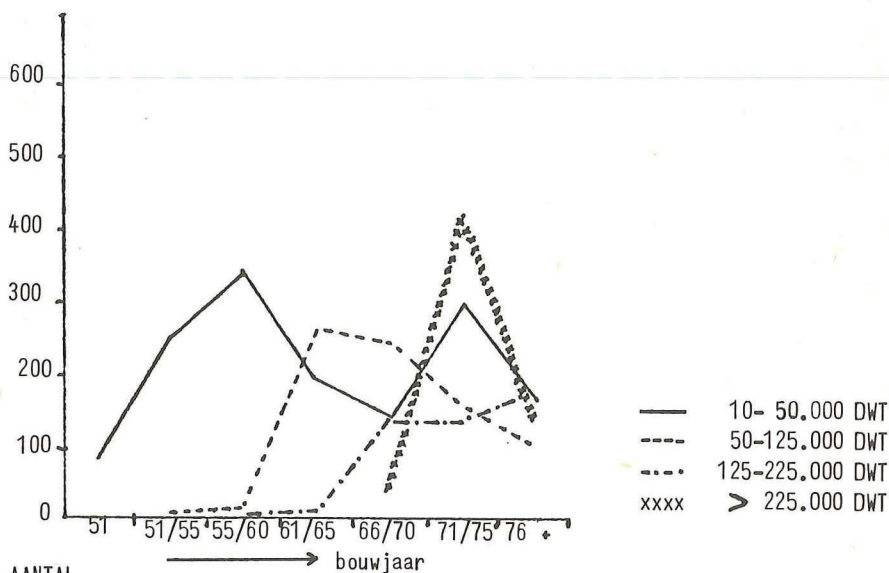
^{*}) Civil Aeronautics Board.

WERELDVLOOT VAN TANKERS EN BC's NAAR AANTAL EN BOUWJAAR

per 1/1 '79

AANTAL

TANKERVLOOT



AANTAL

BULKCARRIER VLOOT

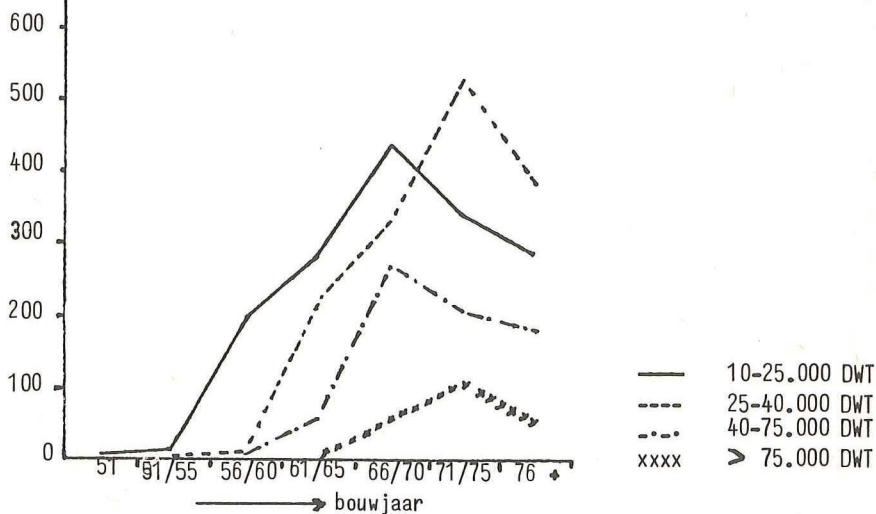


fig. 2

Bron: Drewry World Shipping Statistics 1978

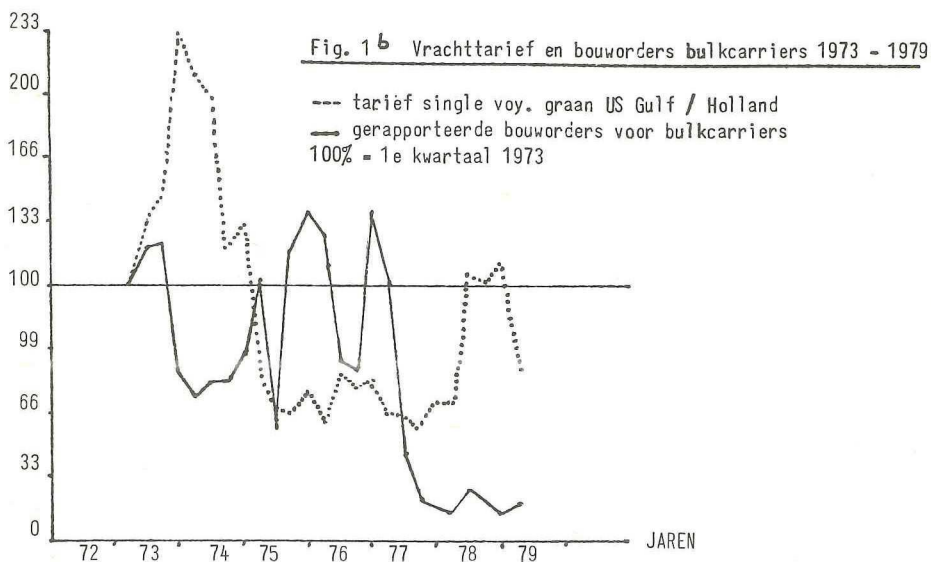
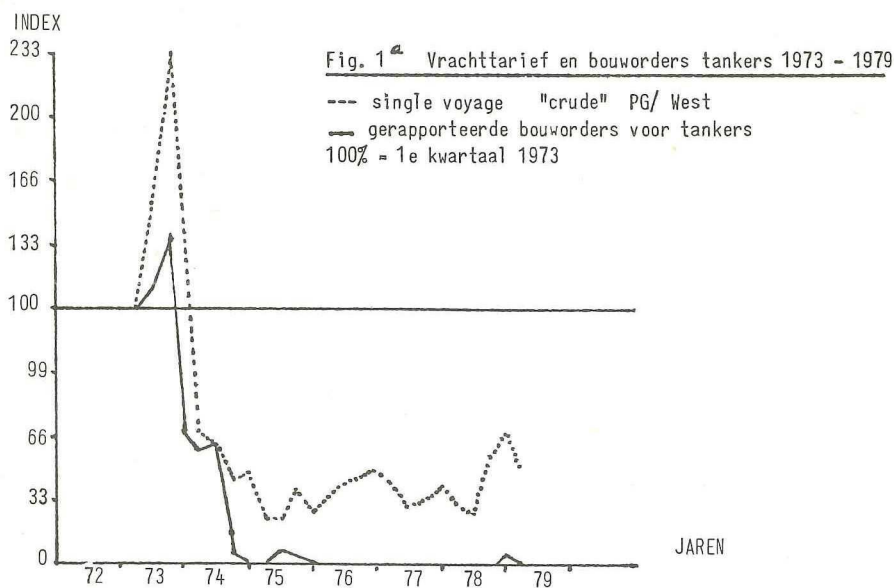


fig. 1.

Bron: Drewry Shipping Statistics 1978

Het "follow the leader" principe wordt enigermate geïllustreerd in figuur 2 waarin zijn weergegeven de leeftijdsopbouwen van de tanker- en bulkcarriervloot. Een zeer recent voorbeeld is de plotselinge bouwopdrachtgolf voor tankers van 80.000 DWT zgn. Aframax tonnage. T.a.v. containerisatie en roll on/roll off tonnage kan het "follow the leader" element niet worden ontzegd.

De rol van de afschrijvingstermijn wordt met een vluchtige blik in de leeftijdsopbouw van de vloten van grote rederijen bevestigd.

De strijd om behoud van de balansverhoudingen als gevolg van het besteden van de jaarlijks "beschikbare cashflow" is af te lezen uit de jaarverslagen van rederijen. O.a. in Nederland is, in het streven naar winstmaximalisatie, in toenemende mate gebruik gemaakt van de "beschikbare leen capaciteit" van rederijen. "Leverage" immers zou de netto winst vergroten. Inderdaad, maar alleen als het rendement van de onderneming groter is dan het te betalen rente percentage!

M.i. blijkt uit bovenstaande geen overduidelijk afwijkend investeringsgedrag van reders doch eerder identiek gedrag. Dat wil niet zeggen dat dan ook de omstandigheden in de scheepvaart identiek zijn aan die in andere industrieën.

3. Economische theorie toepasbaar?

Het geeft de econoom moed te kunnen wijzen op succesvolle toepassing van economische theorie in de scheepvaart.

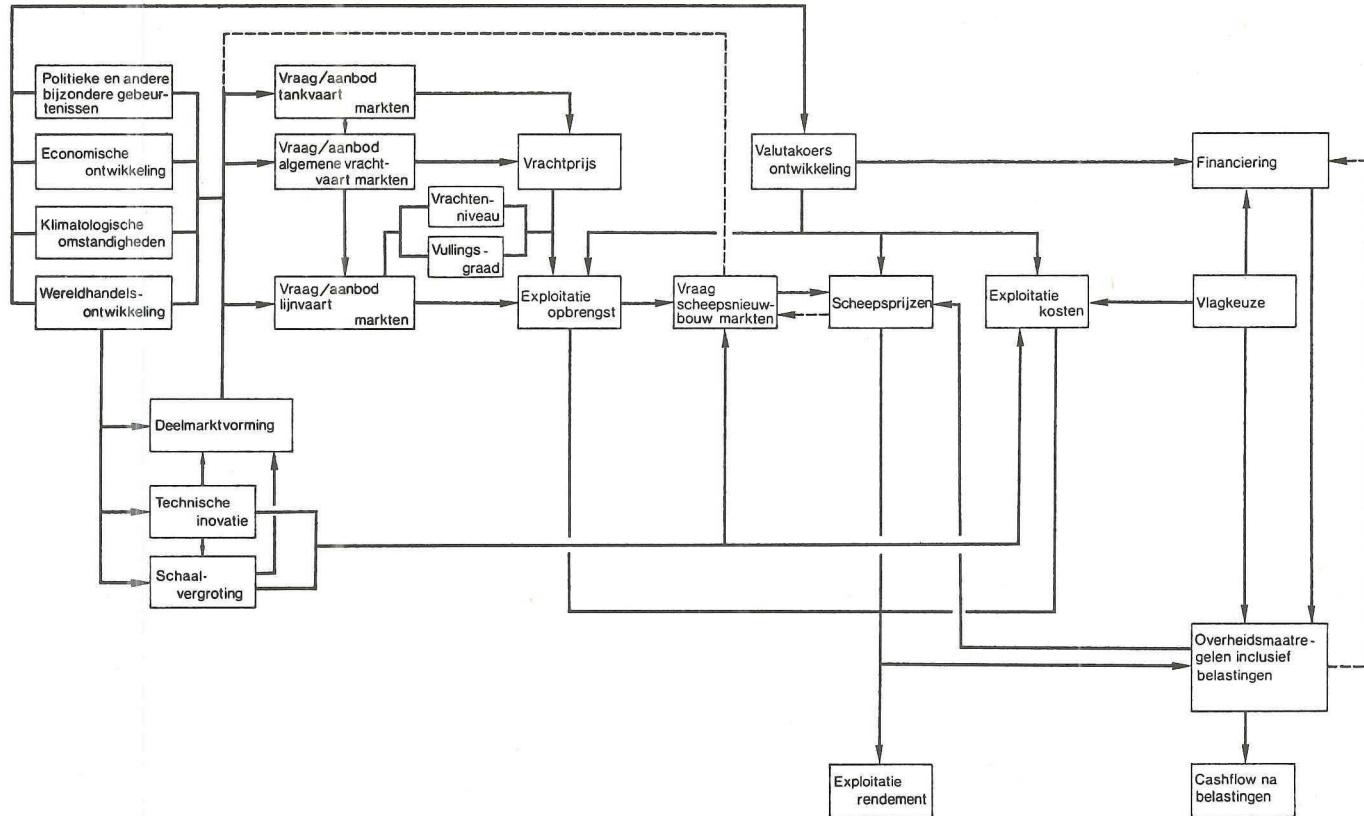
Jammer genoeg maakt één zwaluw nog geen zomer. Het was met name Erling D. Naess ⁶⁾ die bewust en met succes zijn kennis van economische theorie gebruikte in de scheepvaart. Voor het onderhavige artikel zou het te ver voeren op zijn autobiografie in te gaan. Vermeld zij slechts dat Naess bijvoorbeeld trachtte zijn vloot te verkopen als hij de indruk kreeg dat een grote overtonnage dreigde.

Uit het sterk cyclisch karakter van grote delen van de scheepvaart is te concluderen, dat opbrengst schattingen voor de toekomst weinig houvast bieden voor de investeerder.

In het nevenstaande schema heb ik getracht de samenhang tussen de voornaamste beslissings variabelen in de scheepvaart aan te geven. Hierin valt het grote aantal niet beheersbare variabelen op. Onder deze condities streven naar winstmaximalisatie lijkt weinig opportuun. Vooral als hiervoor de nieuwe investering alleen wordt beoordeeld op basis van een kosten/baten analyse of d.c.f. calculatie. De verleiding is echter groot, als ook nog computers ter beschikking staan, om de berekeningen en simulaties uit te voeren. Helaas leidt het ongenueanceerd toepassen van dergelijke in wezen simpele berekeningen met winstmaximalisatie oogmerk naar mijn mening tot een situatie die doet denken aan "de nieuwe kleren van de keizer".

De economische wetenschap heeft echter meer te bieden dan alleen "capital budgetting" technieken.

Schema: De samenhang tussen de voornaamste beslissingsvariabelen in de zeescheepvaart



Tegen de achtergrond van een streven naar

- bevredigende winst
- zekerheid
- beslissing criterium naar keuze van omstandigheden

en onder omgevingscondities van volstrekte onzekerheid met veel niet beheersbare variabelen ware daarom het onderdeel van de speltheorie bekend onder de naam pay-off matrix techniek toe te passen.

Bij deze techniek worden de resultaten van voorgenomen acties berekend onder alternatieve omgevingsuitgangspunten en in een matrix weergegeven waarna men met een bepaald beslissingscriterium tot een keuze komt.

Schema beslissingsmatrix of pay-off matrix.

Omgevings- codities	alternatief 1	alternatief 2	alternatief 3
voorgenomen acties			
doe niets			
doe iets variant			

Recent staat beschrijven van omgevingscondities in de belangstelling onder de naam scenariotechniek. G. R. Schaude ⁷⁾ noemt een scenario de beschrijving van een mogelijke toekomstige situatie een bepaald probleem betreffende en de weg die daartoe leidt. Anderen beperken zich tot de definitie: aannamen omtrent de relevante omgevingsfactoren van een beslissing. De m.i. voornaamste scenario elementen in de scheepvaart zijn weergegeven in het eerder gepresenteerde beslissingsvariabelen schema op blz. 328.

Bij het uitwerken van scenario's ontstaat gelegenheid een ruim veld aan economische theorie toe te passen om tot een rationele samenhang van elkaar beïnvloedende factoren te komen.

Bij de voorgenomen acties is het gewenst om niet alleen de investering te toetsen aan het resultaat bij verschillende omgevingscondities, maar hoort het hele ondernemingsgebeuren te worden weergegeven. Bij de kwantificering van het actie/omgeving resultaat ontstaat ruimte om de marketing mix in het actiepakket op te nemen.

Investeren is in de onderneming immers geen op zichzelf staand gebeuren maar onderdeel van de marketing mix.

Zelfs bij één enkele investering ontstaat een matrix omdat m.i. te allen tijde de "doe niets" variant een onderdeel van de beslissing hoort te zijn.

Het beslissingscriterium om tot een besluit te komen is nu verder, afhankelijk van de omstandigheden van de reder, te kiezen.

Voor een snelle oriëntatie omtrent beslissingscriteria raadplege men bijvoorbeeld Kluwer's Management methoden en technieken (2.2.12.A).

4. Conclusie

Er zijn weinig aanwijzingen voor afwijkend investeringsgedrag in de scheepvaart t.o.v. andere bedrijfstakken.

Winstverwachting is een sterk investeringsmotief.

Winstmotief en andere ondernemingsmotieven tezamen tenderen eerder naar de ondernemingsdoelstelling "bevredigende winst" dan "maximum winst". Onder de in de scheepvaart heersende omgevingscondities van onzekerheid is toepassing van de pay-off matrix-methode als investeringsbeslissingsinstrument m.i. het meest geëigend.

Het uitsluitend toepassen van capital budgetting geeft m.i. een onvoldoende onderbouwing van de investeringsbeslissing en kan daardoor tot minder juiste beslissingen leiden.

Problematisch blijft vooralsnog de betrekkelijk geringe ervaring en kennis in en voor de toepassing van de pay-off matrix-methode in de scheepvaart m.b.t.

- de scenario opzet en
- de scenario/actie resultaten bepaling.

Het is m.i. dringend noodzakelijk dat de theoretische kennis van economie, scheepvaartmarkten en hun samenhang verder wordt uitgediept en verbreed om zinvolle toepassing van aanwezig beslissingsinstrumentarium mogelijk te maken.

Referenties

1. Willy Fink — Hansa sept. '78
blz. 1421 ev.
2. George Katona — Psychological Economics
Elsevier 1975
3. H. A. Simon — The Quarterly Journal of Economics
febr. 1955
4. A. P. Maslow — Motivatie en persoonlijkheid
Lemniscaat 1974
5. J. Mac. Donald — The Game of business
Doubleday 1975
6. E. D. Naess — Autobiography of a shipping man
Seatrade Publications Ltd. 1977
7. Dipl. Ing. G. R. Schaudé — NIVÉ cursus "Scenario techniek als
instrument voor toekomst verkenning"
Den Haag 17.5.79.

DE RATIONALISERING VAN DE BEDRIJFSVOERING VAN GROTE HANDELSVAART SCHEPEN

door

J. N. F. Lameijer

Koninklijke Nederlandse Redersvereniging

1. Inleiding.

Nederlandse Grote Handelsvaart (GHV) rederijen bedrijven zeescheepvaart in een vrijwel open internationale markt.

Bij de huidige lage vrachtenmarkt en weinig florisante vooruitzichten voor de eerstkomende jaren zijn Nederlandse rederijen ondermeer genoodzaakt om de kosten voor de exploitatie van schepen zoveel mogelijk te beperken, willen wij in staat zijn om in concurrentie met buitenlandse rederijen de nog voor ons liggende moeilijke jaren te overleven.

Van de kosten die een rederij moet maken zijn een beperkt aantal direct door de onderneming te beïnvloeden, zeker wanneer men hierbij uitgaat van het schip als operationele eenheid.

In fig. 1 is van drie typen schepen een opgave gegeven van de gebruikelijke exploitatiekosten in procenten van totale kosten op jaarbasis. De gegeven cijfers zijn tot stand gekomen uit zeer reële gegevens van 5 Nederlandse rederijen.

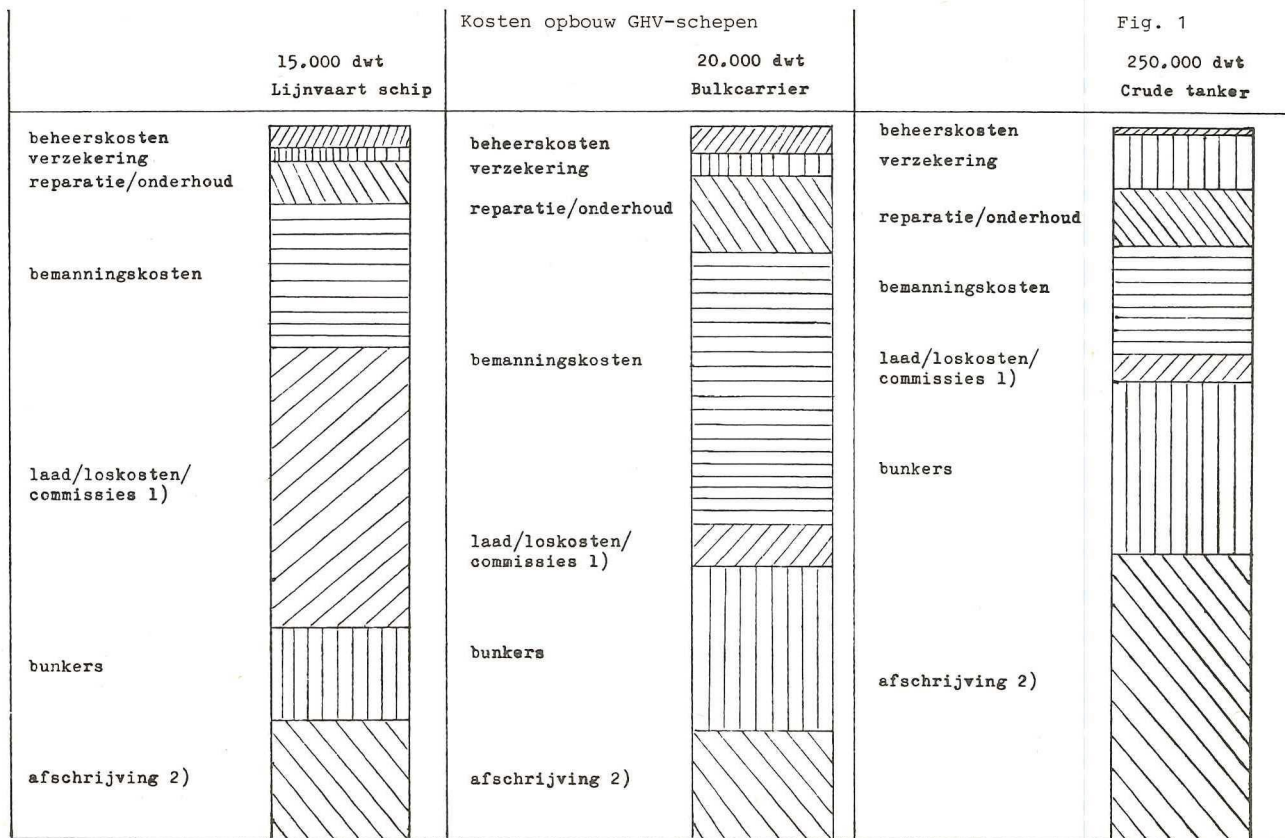
De direct beïnvloedbare kosten zijn beperkt tot:

- de kosten voor het bemannen van schepen
- de kosten voor onderhoud en reparatie
- de kosten voor vlootbeheer door de walorganisatie van de rederij.

Voorals de kosten voor het bemannen van schepen zijn voor Nederlandse rederijen belangrijker hoger dan voor vele van de buitenlandse concurrenten (zie fig. 2).

Het doel van de rationalisering van de bedrijfsvoering van schepen is, om bij handhaving van een veilige en verantwoorde bedrijfsvoering, de hierboven genoemde kosten, die direct te beïnvloeden zijn, zoveel mogelijk te beperken zodat deze kosten naar verhouding zo klein mogelijk deel zullen worden van de totale exploitatiekosten.

Het gevolg hiervan zal zijn het verbeteren van de concurrentiepositie van de Nederlandse Grote Handelsvaart en de handhaving en wellicht uitbreiding van het aandeel in het wereldzeevervoer, waardoor het verlies aan arbeidsplaatsen per eenheid gecompenseerd kan worden of het aantal arbeidsplaatsen wellicht kan worden uitgebreid.

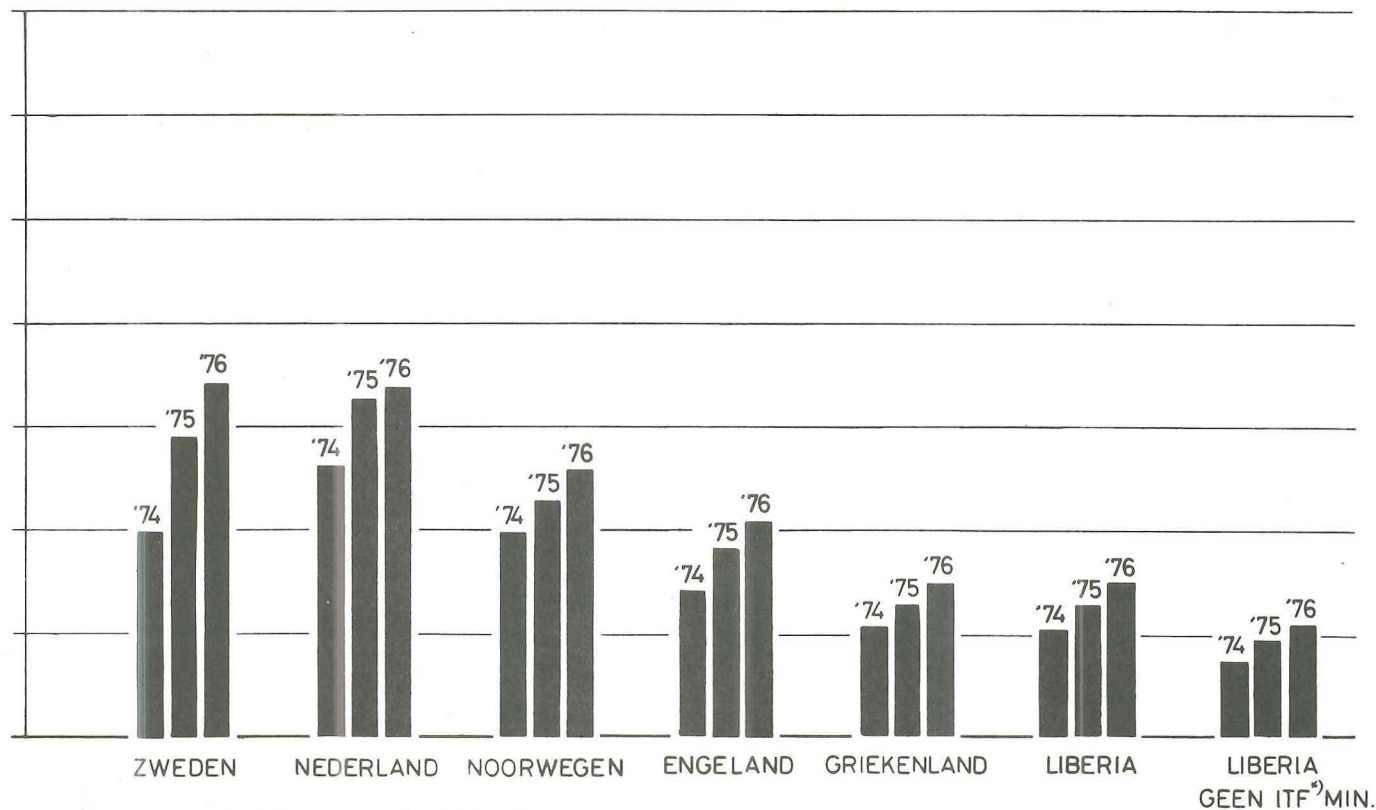


1) deze kosten zijn voor het lijnvaart schip veel groter dan voor de bulkcarrier en de crude tanker omdat deze laatste schepen als regel in charter varen en deze kosten voor rekening van de charterer komen.

2) gemiddelde leeftijd 5 jaar.

BEMANNINGSKOSTEN ONDER VERSCHILLENDE VLAGGEN LIJNVAARTSCHIP

fig. 2



*) International Transportworkers Federation.

2. Het mens-machinesysteem schip

De aanpak voor de rationalisering van de bedrijfsvoering van schepen kan het best geschieden vanuit een systeembenadering. Een systeem is een door mensen bepaald geheel van samenhangende elementen, begrippen of variabelen. De begrenzing van het systeem wordt door de beschouwer bepaald.

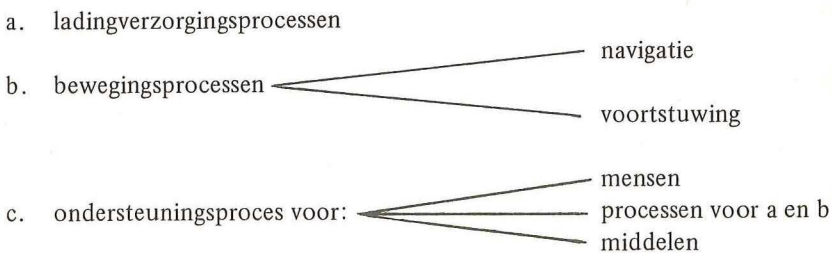
In dit artikel gaat het om het schip als mens-machinesysteem.

Ter verdere concretisering van de probleemstelling wordt het mens-machinesysteem schip als een organisatiemodel beschreven.

Het schip, in het geval van een vrachtschip, heeft als eenheid van organisatie ten doel de productie van ton-mijlen.

Voor het produceren van ton-mijlen zal door het mens-machinesysteem schip een reeks van processen moeten worden vervuld.

Hiervoor zijn drie hoofdprocesgroepen te onderscheiden:



Het handhaven van de veiligheid is daarbij een essentiële randvoorwaarde, waarvoor een aantal afzonderlijke processen te onderscheiden zijn.

Een doelmatig procesbeheersing behoeft een efficiënt middelenbeheer en informatiebeheer.

Het middelenbeheer kan als een ondersteunend proces beschouwd worden, doch het is in de organisatie van het mens-machinesysteem een opgave van dermate belang en omvang dat er de voorkeur aan gegeven wordt het als een aparte hoofdopgave te beschouwen.

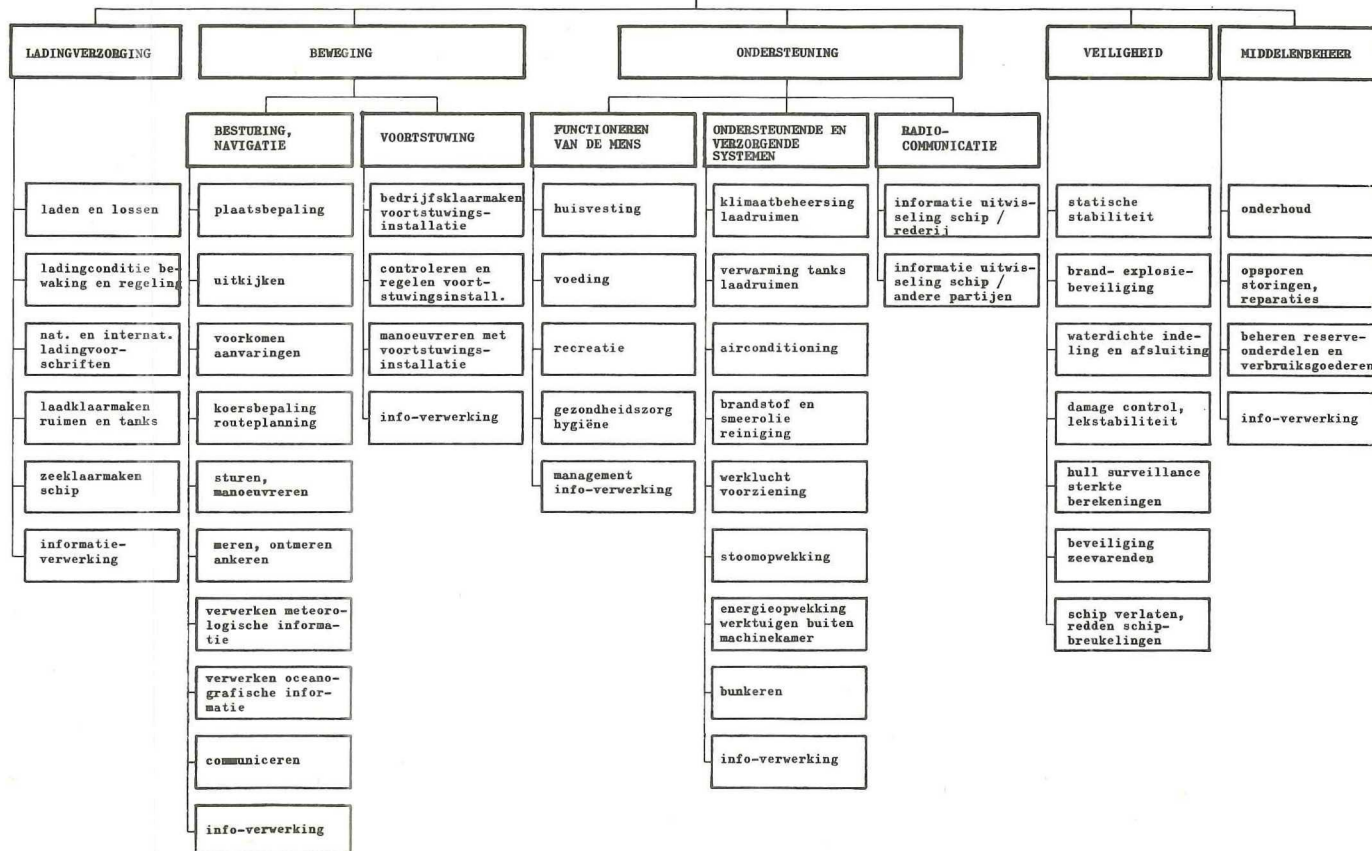
Samenvattend zijn derhalve 5 procesgroepen te onderscheiden, nl. de drie genoemde hoofdprocesgroepen plus de processen voor respectievelijk het veiligheidsbeheer en het middelenbeheer.

De vijf onderscheiden procesgroepen zijn (zie ook fig 3):

1. De ladingverzorgingsprocessen
2. De bewegingsprocessen, onderverdeeld in:
 - a. de besturing- en navigatieprocessen
 - b. het voortstuwingsproces

FUNCTIONEREN VAN HET SCHIP

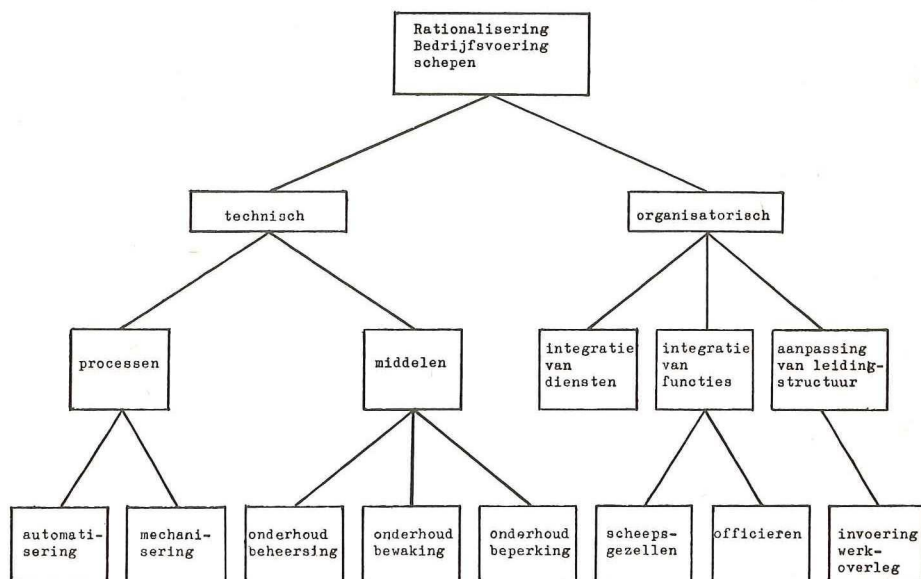
figuur 3.



3. De ondersteuningsprocessen, onderverdeeld in:
 - a. processen voor het goed functioneren van de mens in het systeem
 - b. processen van de ondersteunende en verzorgende systemen
 - c. het radiocommunicatieproces
4. De veiligheidsprocessen
5. De processen van het middelenbeheer.

Bij de rationalisering van de bedrijfsvoering van schepen zijn twee hoofdaspecten te onderscheiden, nl. technische en organisatorische, die beide weer onderverdeeld kunnen worden. (zie fig. 4)

fig. 4



2.1 Technische Rationalisering

De laatste jaren is door de specialisatie in het maritieme goederen transport en door mechanisatie en automatisering de exploitatie en de bedrijfsvoering van schepen reeds in hoge mate gerationaliseerd. Dit komt tot uiting in de steeds verdergaande specialisatie in scheeptypen, zoals verschillende soorten tankers, bulkcarriers, containerschepen en ro-ro schepen, maar vooral ook in een drastische verkorting van de tijd die nodig is voor het laden en lossen en daardoor snellere "turn-round" van schepen.

Om de productiviteit van schepen, het produceren van ton-mijlen, op peil te houden is duplicering of het installeren van functionele overcapaciteit van de middelen die essentieel zijn voor de voortgang van de nodige processen noodzakelijk.

Dit is ook noodzakelijk voor de middelen, die nodig zijn voor de beheersing van automatische processen om bij het uitvallen van onderdelen van automatische regeling over te kunnen schakelen op een vervangende automatische regeling, teneinde het proces te kunnen voortzetten zonder op handregeling over te gaan. Hierdoor kan extra bemanning in verband met het eventueel overnemen in handregeling of -besturing worden vermeden. Op moderne schepen is de duplicering of meervoudige installatie van werktuigen, machines en apparatuur reeds algemeen toegepast.

2.1.1 Procesbeheersing

Stand van zaken en toekomstige ontwikkelingen.

Navigatie-besturing

- De besturing van schepen is reeds geruime tijd geautomatiseerd. Automatische besturing in open wateren is een normale zaak geworden. Handbesturing is onder bepaalde omstandigheden echter nog steeds vereist, bijv. in loodsmansvaarwateren, terwijl internationale en nationale wetgeving de handbesturing voorschrijven in bepaalde omstandigheden. Bij de bedrijfsvoering van schepen moet er derhalve ook voor de verdere toekomst rekening mee gehouden worden dat voor beperkte perioden mankracht ingezet kan worden en aanwezig is voor de handbesturing van het schip.
- De uitkijkfunctie is nog niet geautomatiseerd. De radar is als sensor nog niet voldoende betrouwbaar om de uitkijkfunctie onder alle omstandigheden te kunnen uitoefenen. De ontwikkelingen op dit gebied wijzen niet op een snelle oplossing van de problemen, waardoor de radar bedrijfszeker de uitkijkfunctie zou kunnen vervullen. Nationale en internationale instanties ijveren in feite voor een intensivering van het uitoefenen van een goede uitkijk door menselijke waarneming. Unilaterale wetgeving in verschillende landen vereist reeds voor hun territoriale wateren een voortdurende uitoefening van de uitkijkfunctie naast de wachtdoende officier op de brug. Naast de officier van de wacht zal ook in de verdere toekomst een aparte uitkijk voor beperkte perioden op de brug noodzakelijk blijven.
- De toenemende toepassing van de radio-navigatie middelen, automatische radar plotsystemen, de ontwikkeling van geïntegreerde navigatiesystemen en computergestuurde hulpmiddelen voor plaatsbepaling en het voorkomen van aanvaringen bevorderen een snelle en nauwkeurige verwerking van navigatie gegevens. De navigator wordt in toenemende mate geholpen bij de verwerking van navigatie-informatie en -gegevens en bij de besluitvorming voor de verantwoorde en veilige uitvoering van het navigatie-besturingsproces.

De éénmans wachtbezetting van de brug voor de navigatie van het schip kan met behoud van een goede veiligheid door de toepassing van deze moderne middelen langer voortgezet worden; ook in moeilijker navigatie omstandigheden.

Nationale en internationale instanties ijveren in toenemende mate voor de verplichte toepassing van uiterst moderne hulpmiddelen voor de navigatie van schepen. In IMCO *) wordt momenteel gewerkt aan het vaststellen van de operationele eisen voor automatische radar plotsystemen met het doel om deze systemen in de nabije toekomst op GHV schepen voor te schrijven.

- Middelen voor de verregaande mechanisatie van het meren en ontmeren zijn reeds geruime tijd gemeengoed geworden.

Trommellieren en "constant-tension" lieren met centrale bediening van de lieren aan beide zijden van het schip, zowel op het voorschip als op het achterschip, worden in toenemende mate op nieuwbouw schepen aangebracht. Het is hierdoor mogelijk om met kleine groepen van 3 à 4 man op het voor- en achterschip de operatie van het meren- en ontmeren efficiënt uit te voeren.

Voortstuwing

De automatisering van de processen voor de voortstuwing kan reeds geruime tijd op betrouwbare wijze gerealiseerd worden. In 1977 waren 15% van de Nederlandse GHV schepen (> 75 m), inclusief Antilliaanse vlag, uitgerust met een machine bewakingsinstallatie voor 0-mans wachtbezetting van de machinekamer. Hierbij behoort ook de afstandsbediening van de voortstuwingsinstallatie vanaf de brug. Nieuwbouw schepen worden nu als regel met de nodige voorzieningen uitgerust voor een 0-mans wachtbezetting van de machinekamer.

Nationale en internationale instanties schrijven echter een wachtbezetting voor van minimaal één werktuigkundige wanneer het schip geregeld moet manoeuvreren doordat het zich in nauwe en/of drukke vaarwateren bevindt en bij aankomst en vertrek.

Ladingverzorging

De processen voor de verzorging en behandeling van de lading zijn reeds in hoge mate gemechaniseerd of geautomatiseerd. Dit betreft zowel het laden en lossen, als de verzorging van de lading zoals, ruimklimaatbeheersing, ladingtemperatuurbeheersing, vriezen, koelen of verwarmen.

Ondersteunende en verzorgende systemen

De verschillende ondersteunende en verzorgende systemen, die noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering van het schip, zijn reeds in hoge mate geautomatiseerd en/of gemechaniseerd.

*) Intergovernmental Maritime Consultative Organisation

Dit betreft in feite alle noodzakelijke ondersteunende en verzorgende systemen zoals:

- de hulpsystemen voor de voortstuwing
- de opwekking van elektrische energie
- koel- en vriesssystemen
- airconditioning van verblijven, etc.

Radiocommunicatie

Het onderhouden van radio-verbindingen tussen het schip en de buitenwereld zal in de grote vaart met onbeperkt vaargebied nog geruime tijd, waarschijnlijk nog meer dan 10 jaar, de inzet van een deskundige — radio-officier — vergen. Vanuit technisch oogpunt is het mogelijk om de radio-communicatie van schepen geheel of zeker in zeer hoge mate te automatiseren. Organisatorisch en administratief is een verregaande automatisering van directe aardse radio-verbindingen voor de scheepvaart, door het bijzonder gecompliceerde netwerk van internationale regelingen op dit gebied en afspraken tussen landen onderling, praktisch niet zodanig te verwezenlijken dat de morsetelegrafie binnen afzienbare tijd zou kunnen worden afgeschaft. Bovendien is de veiligheidscommunicatie in de grote vaart, mede als gevolg van nationale en internationale voorschriften, nog praktisch geheel op de hand-morsetelegrafie aangewezen.

De satelliet-communicatie zal in de verdere toekomst de mogelijkheden verschaffen om de radio-communicatie voor schepen te automatiseren.

Voorlopig blijft de radio-officier echter nog een taak vervullen voor de radio-communicatie van schepen in de grote vaart.

De telex-over-radio (TOR) en het selectief oproepsysteem zijn evenwel middelen die mogelijkheden bieden om de radio-officier gedeeltelijk van zijn wachttaak te ontheffen.

De nationale en internationale veiligheidsvoorschriften bieden momenteel een zeer beperkte mogelijkheid om tijdens de luisterwacht van de radio-officier reparaties aan de radiocommunicatieapparatuur te verrichten.

Door de stelselmatige verhoging van de telegramtarieven die op de morsetelegrafie zijn gebaseerd zullen in de nabije toekomst de kosten voor communicatie per TOR op gelijke voet komen met die voor de morsetelegrafie.

TOR en het nieuwe digitaal selectief oproepsysteem bieden zonder twijfel mogelijkheden om in de toekomst de nood- en veiligheidsberichtgeving te automatiseren en daardoor de doelmatigheid ervan in hoge mate op te voeren. Een aantal West Europese maritieme landen zenden sinds kort regelmatig belangrijke veiligheids- en navigatieberichten voor de scheepvaart via TOR uit. Nieuwbouw schepen worden nu in toenemende mate met TOR uitgerust.

Veiligheid

Aan de veiligheid van schepen is in internationaal verband door de IMCO zeer veel aandacht en werk besteed, hetgeen geresulteerd heeft in de verbeterde constructie en uitrusting van koopvaardischepen. Alle veiligheidsaspecten van schepen zijn hierbij aan de orde, zoals:

- brandveiligheid
- waterdichte indeling
- stabiliteit
- sterkte
- reddingsmiddelen, etc.

Ook bij de veiligheid van schepen heeft de automatisering en mechanisering reeds lang zijn intrede gedaan.

Er zijn automatische brandbeveiligingsystemen, "loadmasters" voor stabiliteit en sterkte berekeningen, afstandsbedienbare branddeuren en waterdichte deuren, etc.

2.1.2 Middelenbeheer

Bedrijfszekerheid

Een belangrijk deel van het arbeidsvolume in de bedrijfsvoering van schepen wordt nog steeds ingenomen door manuren, die nodig zijn om de middelen voor het bedrijfszekere verloop van de procesgangen efficient en veilig bruikbaar te houden.

Het is echter onmiskenbaar dat de bedrijfszekerheid van werktuigen, machines en apparatuur de laatste 20 jaar sterk is verbeterd en nog steeds toeneemt. Hieraan is gekoppeld een toename van het aantal storingsvrije werkuren (mean-time between failures) en een vermindering van de behoefte aan onderhoud en aan werk voor het opheffen van storingen en uitvoeren van reparaties. Dit geldt voor alle soorten scheepswerktuigen en apparatuur, maar vooral bij de elektronische apparatuur kan door toenemend gebruik van geïntegreerde schakelingen en micro-miniaturisering van componenten en schakeleenheden een zeer hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt worden.

In het algemeen kan verwacht worden dat de bedrijfszekerheid van middelen in de toekomst verder zal toenemen.

Door de verhoogde productiviteit van het laden en lossen van schepen en daarmee gepaard gaande drastische verkorting van de tijd, die schepen in havens stil liggen, is er veel minder gelegenheid om in havens ingrijpende onderhouds- en reparatiewerkzaamheden te verrichten.

De verhoogde bedrijfszekerheid van middelen en de installering van overcapaciteit aan middelen heeft evenwel de noodzaak tot het uitvoeren van ingrijpende en min of meer langdurige onderhouds- en reparatiewerkzaamheden in laad- en loshavens sterk verminderd en heeft de snellere "turn-round" van schepen mede mogelijk gemaakt. In toenemende mate wordt uitvoering van groot onderhouds- en reparatiewerk geconcentreerd tot de dok- en reparatieperioden die een schip regelmatig moet ondergaan.

Het is te verwachten dat deze tendens zich in de toekomst in versterkte mate zal voortzetten.

Onderhoudsbewaking

Het periodiek onderhoud van middelen is momenteel vrijwel nog geheel gebaseerd op tijdintervallen die uit ervaringsgegevens zijn vastgesteld.

In verschillende maritieme landen lopen momenteel onderzoek- en speurwerkprogramma's om mogelijkheden te vinden voor het voorspellen van het tijdstip voor het uitvoeren van periodiek onderhoud — preventive maintenance — op grond van objectieve meetgegevens.

Door statistische verwerking van bedrijfstoestandgegevens zal in de nabije toekomst een zekere mate van voorspelling van het tijdstip van periodiek onderhoud realiseerbaar blijken te zijn. In overleg met de klassebureaus zal dan geleidelijk een aanpassing van het onderhoudsregiem toegepast worden dat minder stringent gebonden is op vaste tijdintervallen.

In de verdere toekomst zal door onderhoudsbewakingsystemen, die met behulp van sensoren en opnemers gemonteerd in en aan motoren en werktuigen, een continue bewaking van de conditie van deze middelen mogelijk worden en zal met behulp daarvan de voorspelbaarheid van het onderhoud nog verder verbeterd kunnen worden.

In het Nederlandse collectieve maritieme researchprogramma loopt reeds enkele jaren een onderzoek naar de ontwikkelingen van onderhoudsbewakingsystemen. Het is te verwachten dat onderhoudsbewakingssystemen in de toekomst een bijdrage zullen leveren in de rationalisatie van de bedrijfsvoering van schepen.

Onderhoudsbeheer

Een behoorlijke onderhoudsbeheersadministratie, waaronder planning, bevordert de rationalisatie van de bedrijfsvoering.

Bij vrijwel alle Nederlandse GHV rederijen is een zekere vorm van onderhoudsbeheersadministratie in gebruik. De in gebruik zijnde administratieve systemen zijn echter alle in min of meerdere mate voor verbetering vatbaar. Bovendien wordt erkend dat een zekere mate van uniformiteit van de onderhoudsbeheersadministratie bij verschillende rederijen voordelen biedt, omdat hierdoor het opzetten van een centrale opslag van belangrijke ervaringsgegevens terzake van het onderhoud en de bedrijfszekerheid van middelen mogelijk wordt.

Het systematisch toegankelijk maken van belangrijke ervaringsgegevens en het scheppen van de mogelijkheid tot het uitwisselen van dergelijke gegevens bevordert de rationalisatie van de bedrijfsvoering.

In verband met de noodzakelijke wisselingen in de bemanningen van schepen is een goede en een doorzichtige onderhoudsbeheersadministratie het geëigende instrument voor het uitvoeren van een doelmatig onderhoud.

Een goede onderhoudsbeheersadministratie bevordert bovendien een rationeel reserveonderdelenbeheer.

In het project "Onderhoudsbeheersing" van het collectieve maritieme research-programma wordt een onderzoek gedaan naar de ontwikkelingen van een uitgekend modern administratief systeem voor onderhoudsbeheersing.

Vergemakkelijking en vermindering van onderhoud

Er wordt steeds meer aandacht besteed aan de vergemakkelijking van onderhoudswerk door verbetering van de toegankelijkheid en het gebruik van aangepaste hulpmiddelen en gereedschappen.

Gemakkelijk hanteerbare hulpmiddelen voor schoonmaak-, onderhouds- en reparatiewerk, zoals bijv. licht hijsgereedschap, power tools, persluchtapparatuur, industriële stofzuigers, verfspuiten, hoge druk wasleidingen, etc., zullen in toenemende mate toepassing aan boord van schepen vinden.

Vaste tankwasinstallaties voor het wassen van ladingtanks zijn op vele ruwe aardolietankers al geruime tijd in gebruik en zullen in de naaste toekomst verplicht worden.

Vaste ruimwasinstallaties met hoge druk-waterspuiten worden meer en meer toegepast voor het schoonmaken van ruimten van bulkcarriers. Door de toepassing van deze middelen en de toepassing van duurzame materialen en oppervlaktebehandelings- en beschermingsmiddelen is op vele moderne schepen reeds een aanzienlijke vermindering van minder gekwalificeerd onderhoudswerk en schoonmaakwerk bewerkstelligd.

Een verdere aanpassing van het schip ten aanzien van zijn constructie en uitrusting voor het minimaliseren van het laag gekwalificeerde onderhouds- en schoonmaakwerk is mogelijk en is ook noodzakelijk voor het bereiken van het optimum in de rationalisatie van de bedrijfsvoering van schepen.

Daarnaast is dit noodzakelijk omdat het laag gekwalificeerde onderhoudswerk aan vakbekwame zeelieden weinig of geen arbeidsbevrediging schenkt en daardoor de motivatie voor een zeevarend beroep vermindert.

Fabrikanten van scheepsmotoren en -machines houden tegenwoordig bij nieuwe ontwerpen steeds meer rekening met de behoefte aan het snel en gemakkelijk kunnen verwisselen van onderdelen en de vergemakkelijking van het noodzakelijk onderhoud.

Uit recente publicaties van fabrikanten van scheepsmotoren en -machines blijkt dat hierdoor aanzienlijke besparingen kunnen worden bereikt bij de arbeid die nodig is voor het demonteren en monteren van onderdelen.

Japanse scheepsbouwers adverteren momenteel met nieuwbouw schepen waarvan speciale aandacht is besteed aan de vermindering en vergemakkelijking van het onderhoud met het oog op de bedrijfsvoering met een kleine bezetting (ca. 17 man).

De trend is duidelijk, in de toekomst zal bij de nieuwbouw van schepen naast het nastreven van productiviteitsnormen — tonnen staal voor de scheepsbouw en ton-mijlen voor de scheepvaart — ook in meerdere mate de bouw gericht worden op een minimum onderhoud en een bedrijfsvoering met een minimum bezetting.

Verwacht mag worden dat de Europese scheepswerven het Japanse voorbeeld zullen volgen.

2.1.3 Samenvatting

Door automatisering en mechanisering is op het gebied van de procesbeheersing van schepen reeds een hoge mate van rationalisering verwezenlijkt. De ontwikkelingen op dit gebied in de toekomst zullen niet meer grote besparingen in manuren voor de bedrijfsvoering van schepen tot gevolg hebben.

Voor de beheersing van het navigatie-besturingsproces zal een 24-uurs wachtbezetting op de brug noodzakelijk blijven.

In de verdere toekomst (10 à 15 jaar) zal de automatisering van de radio-communicatie van schepen gerealiseerd kunnen worden. In het middelenbeheer is door toenemende bedrijfszekerheid, het toepassen van uitgekiende systemen voor onderhoudsbeheersing en onderhoudsbewaking, en door verdere aanpassing van het schip, zijn constructie en uitrusting, een verdergaande rationalisatie mogelijk. Deze zal kunnen leiden tot een reductie van de bezetting van schepen tot minder dan de huidige wettelijk toelaatbare minimum bemanning.

De ontwikkelingskosten voor nieuwe technische systemen, die gericht zijn op de verhoging van de productiviteit van het schip door het verwezenlijken van een snellere overslag van de lading of die gericht zijn op besparing van brandstof, zijn bijzonder hoog.

Daar komt nog bij dat door het internationale karakter van de scheepvaart de diffusie van kennis uit de research groot is. Een voorsprong verkregen door technische innovatie in de zeescheepvaart gaat snel verloren omdat ook de concurrentie er praktisch direct over kan beschikken.

De beste mogelijkheden om de kosten te beperken worden ons geboden door de toepassing van geavanceerde management systemen, waardoor een zo rationeel mogelijke bedrijfsvoering kan worden bewerkstelligd.

Wij kunnen in ons land beschikken over de nodige opleidingscapaciteit in het zeevaartonderwijs voor het scholen van het benodigde zeevarend personeel om een gerationaliseerde bedrijfsvoering van schepen met succes tot uitvoering te brengen.

Op dit terrein kunnen wij t.o.v. de goedkope scheepvaartlanden een voorsprong opbouwen die wij een reeks van jaren zullen kunnen vasthouden.

2.2 Rationalisering van de organisatie

2.2.1 De Traditionele Scheepsorganisatie

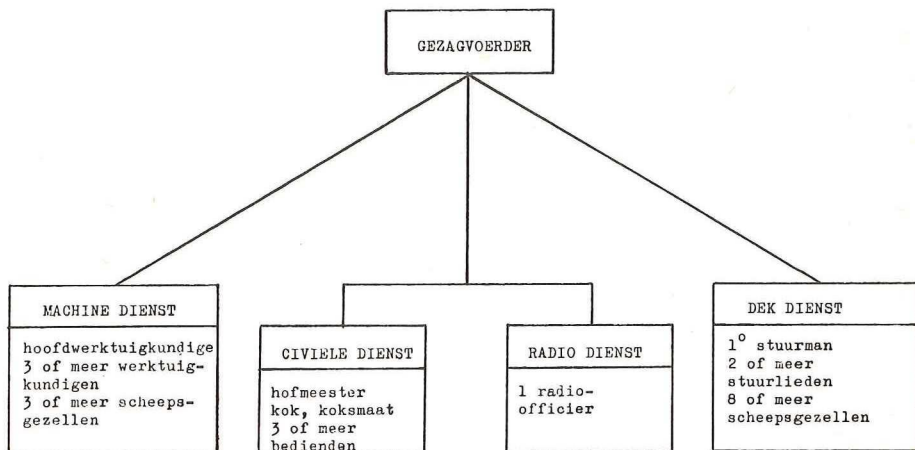
De traditionele organisatie van het scheepsbedrijf is van oorsprong gericht op een bedrijfsvoering met een betrekkelijk groot aantal officieren en een naar verhouding grote ploeg van min of meer gelijkgeschakelde bemanningsleden aan de basis van de organisatiepiramide.

Nog niet zo lang geleden waren bemanningen van GHV schepen ongeveer het dubbele van tegenwoordig (in het verleden 50 en meer, nu 25 à 30 man).

De traditionele scheepsorganisatie is sterk gestructureerd met duidelijk vastgelegde functies en een zeer formele hiërarchie. (zie fig. 5)

fig. 5

TRADITIONELE ORGANISATIE VAN DE BEDRIJFSVOERING VAN G.H.V. SCHEPEN



In de traditionele scheepsorganisatie bestaat de bedrijfsleiding uit de gezagvoerder, de hoofdwerktuigkundige, de 1e stuurman en de 2e werktuigkundige.

Zolang de scheepsorganisatie uit een betrekkelijk groot aantal officieren bestond was deze vierhoofdige bedrijfsleiding functioneel en passend voor deze organisatie. Bij de huidige kleinere bezetting wordt het echter al de vraag of de "top" niet te zwaar is. Wanneer echter in de toekomst de bemanning verder zou afnemen tot ca. 15 man, dan zal een dergelijke bedrijfsleiding inderdaad topzwaar worden.

Een bedrijfsleiding van 2 personen, nl. een gezagvoerder/bedrijfsleider en 1 assistent bedrijfsleider zal voor de leiding van een groep van 15 man evenwichtiger en meer passend zijn.

Er hebben zich grote veranderingen in het werk en de taakinhoud van officieren en scheepsgezellen van koopvaardij schepen voorgedaan, zoals hieronder kort wordt geschetst:

- a) Voor de stuurlieden is de bemoeienis met de lading op vele schepen sterk verminderd. Op moderne schepen met een snelle "turn-round" bestaat hun taak voornamelijk uit wachtlopen op de brug.
Door moderne elektronische hulpmiddelen voor de navigatie wordt hun taak op de brug steeds meer een controlerende functie. De kunst van het navigeren is een techniek geworden.
- b) Voor de werktuigkundigen is op schepen met een geautomatiseerde machinekamer (0 mans wachtbezetting) het wachtlopen in de machinekamer grotendeels vervallen.
- c) Voor de scheepsgezellen in de dek- en machinedienst is het wachtlopen eveneens grotendeels vervallen.
- d) Het merendeel van de bemanning werkt nu in de dagdienst met een 40-urige werkweek. Een deel van de officieren en gezellen doet wachtdienst op de brug en heeft nog steeds een 56-urige werkweek.

2.2.2 Aanpassing van de scheepsorganisatie

Bij de rationalisatie in de bedrijfsvoering van schepen moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op het technologische en maatschappelijke vlak.

Ontwikkelingen, zoals die zich in de laatste 80 jaar in het algemeen bij productieprocessen in industrieën aan de wal hebben voltrokken, hebben zich ook aan boord van schepen voorgedaan. In de toekomst zullen deze ontwikkelingen zich in toenemende mate in de bedrijfsvoering van schepen doen gelden.

Deze ontwikkelingen houden hoofdzakelijk in:

- toename van systematische regelfuncties (automatisering) en van mechanisering, alsmede een verder toenemend gebruik van mechanische hulpmiddelen
- sterke afname van menselijke spierarbeid
- toename van beleidsbepalende taken, planning en prioriteitstelling
- toename van niveau van opleiding van mensen die deelnemen aan productieprocessen

- toenemende taakbewustwording van mensen die deelnemen aan productieprocessen, die daarin een herkenbare en bevredigende functie willen vervullen.

Deze ontwikkelingen missen hun invloed niet op de menselijke taken in de bedrijfsvoering van schepen.

Er vervallen taken, andere taken veranderen van inhoud en er ontstaan nieuwe taken. Het is van essentieel belang voor een doelmatige bedrijfsvoering van schepen om de organisatie van taken in functies te bezien in het licht van de hierboven genoemde ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zullen, ook wanneer bemanningsreductie niet voorop staat, de integratie van functies die in de traditionele departementaal opgezette organisatie gescheiden zijn, nodig maken zowel waar het de scheepsgezellen als de officieren betreft en wel om de volgende redenen:

- De toenemende tijdsdruk, door kortere rondreisduur en binnenligtijden, veroorzaakt een grote frequentie van kortstondige arbeidspieken die een flexibele inzet van het beschikbare arbeidspotentieel vereist.
- De doelmatige beheersing van processen, die vervuld dienen te worden in een systeem dat in hoge mate geautomatiseerd is, vereist een gehele of gedeeltelijke samensmelting van deeltaken die tot nu toe door de departementale indeling gescheiden waren.
Een kritischer afstemming van deeltaken, los van de traditionele departementale scheiding, is nodig.
- In de traditionele organisatie worden functies in de dagdienst en functies in de wachtdienst onderkend. Hierdoor ontstaat een spanningsveld tussen bemanningsleden in de dagdienst met een 40-urige werkweek en die in de wachtdienst met een 56-urige werkweek.
- Door beperking van deeltaken in de functies binnen de traditionele departementale organisatie treedt routinisering op, waardoor taken als minder zinvol worden ervaren.
- De uitholling van functies in de traditionele departementale organisatie leidt tot vervreemding van het werk en lagere arbeidssatisfactie.
- De bedrijfsleiding van de traditionele departementale organisatie bestaande uit de gezagvoerder, de hoofdwerktuigkundige, de 1e stuurman en de 2e werktuigkundige wordt topzwaar, zeker voor een bezetting die in de toekomst kleiner zal zijn dan in de huidige situatie.

Door integratie van functies die tot nu toe door departementale indeling van de organisatie gescheiden waren, zowel ten aanzien van de functies van scheepsgezellen als van officieren wordt:

- a. Het streven naar een optimum in de bedrijfsvoering van schepen bevordert.
- b. Een gevarieerder en rijker takenpakket aan zeevarenden geboden.
- c. Het spanningsveld, veroorzaakt door 56-urige werkweek in wachtfunctie en 40 urige werkweek in dagdienstfunctie verminderd.
- d. De aanpassing van een "topzware" bedrijfsleiding mogelijk gemaakt.

Nadelen van het invoeren van de bedrijfsvoering met gedeeltelijk geïntegreerde koopvaardij-officieren zijn:

- a) Een aanzienlijke aanpassing van het huidige zeevaartonderwijs zal noodzakelijk zijn.
- b) Het levert aansluitingsproblemen met de bemanning van schepen met een traditionele organisatie en bedrijfsvoering.
- c) De kosten van invoering van een geïntegreerde bedrijfsvoering in verband met de bijscholing van jongere stuurlieden en werktuigkundigen zullen zeer waarschijnlijk aanzienlijk zijn.
- d) De invoering van een geïntegreerde bedrijfsvoering op schepen is een veranderingsproces, dat invloed zal hebben op het walmanagement en op de verhouding tussen schip- en rederijmanagement. De doorvoering van een dergelijk veranderingsproces is kostbaar en zal zorgvuldig voorbereid en begeleid moeten worden. Het kan echter voor het rederijmanagement in de toekomst zijn vruchten afwerpen doordat gelijktijdig een stroomlijn en rationalisering van de rederij-organisatie voor het vlootbeheer zal kunnen plaatsvinden.

De voordelen van een geïntegreerde bedrijfsvoering zullen in de toekomst naar verwachting in voldoende mate tegen de nadelen op kunnen wegen. Een verdergaande meer gedetailleerde afweging van de voor- en nadelen van de omschakeling naar een geïntegreerde bedrijfsvoering is evenwel zeer gewenst alvorens ingrijpende besluiten ten dien aanzien worden genomen. Het spreekt vanzelf dat hierbij eveneens alle belangrijke aspecten op het gebied van opleidingen, het personeelsbeleid en van sociale aard in het algemeen, terdege in beschouwing zullen moeten worden genomen.

Aandacht zal o.a. moeten worden besteed aan veranderingen in de samenleving op schepen die het gevolg zijn van een aanzienlijke inkrimping van de werkgemeenschap en de veranderingen in de arbeidsverhoudingen. Dit betreft niet alleen de sociale verhoudingen doch er zal ook aandacht besteed moeten worden aan de accommodatie van schepen voor de behuizing en vrije-tijdsbesteding van een bemanning, bestaande uit een kleine groep mensen.

2.2.3 Functieintegratie

Scheepsgezellen

Scheepsgezellen die in een geïntegreerde bedrijfsvoering moeten functioneren, zullen zowel aan dek als in de machinekamer werken. De invoering van een functie-integratie bij scheepsgezellen is niet nieuw. Op de tankervloot van Shell Tankers B.V. is de geïntegreerde scheepsgezellenploeg reeds vele jaren ingeburgerd. Op een aantal schepen van de Nedlloyd lopen experimenten met geïntegreerde scheepsgezellenploeg van gereduceerde sterkte (8 man i.p.v. 11 man). De ervaringen met het inzetten van geïntegreerde scheepsgezellen in de bedrijfsvoering van GHV schepen zijn gunstig. De arbeidsproductiviteit neemt toe. De scheepsgezel krijgt een gevarieerder en rijker takenpakket en ervaart in het algemeen een grote arbeidsbevrediging.

Aan de opleiding van geïntegreerde scheepsgezellen moet, voordat zij ingezet kunnen worden op schepen met een gerationaliseerde bedrijfsvoering, wel de nodige aandacht worden besteed. Tot nu toe hebben rederijen zelf opleidingsprogramma's voor geïntegreerde scheepsgezellen verzorgd.

In het kader van het tripartite overleg (overheid, reders en vakbonden), dat eind vorig jaar op gang is gekomen om de rationalisatie van de bedrijfsvoering van schepen in goede banen te leiden – geïnstitutionaliseerd in het Overkoepeleend Rationaliserings Overleg (ORO) – wordt er nu gewerkt aan opleidingen binnen het door de overheid geregelde onderwijs voor de zeevaart, die zich op de aanvullende opleiding van reeds bevaren scheepsgezellen zullen richten en daarnaast op basisopleidingen voor geïntegreerde scheepsgezellen die bedoeld zijn voor nog niet bevangen. Er wordt naar gestreefd om met deze opleidingen in het najaar van 1979 te kunnen starten.

Officieren

Bij de taakindeling voor geïntegreerde officiersfuncties rijst de vraag of van volledige dan wel gedeeltelijke functie-integratie moet worden uitgegaan.

Nederlandse reders geven aan de gedeeltelijke integratie van officiersfuncties de voorkeur, om de volgende redenen:

- Voor de afzienbare toekomst zal, in verband met internationale en nationale bemanningseisen, de minimum bezetting van officieren voor GHV schepen met een onbepakt vaargebied niet minder dan 6 bevoegde officieren kunnen zijn. In het geval van een geringer aantal van 3 à 4 officieren zou volledige functie-integratie noodzakelijk zijn. Bij een minimum bezetting van 6 officieren zal in verband met het grotere aantal een zekere scheiding in specialisaties dus gedeeltelijke functie-integratie functioneel kunnen blijven.

- Tijdens de ligtijden in havens zijn in het middelenbeheer en in de ladingverzorgingsprocessen speciale taken te vervullen. Deze lenen zich er voor om specialisaties te laten bestaan op het gebied van respectievelijk de reparatie- en onderhoudstechniek en de ladingverzorging.
- Het HBO voor de zeevaart, dat in de toekomst onder het hoger onderwijs zal vallen, zal voor de opleiding voor volledig geïntegreerde officiersfuncties te langdurig worden.

De bijscholing van stuurlieden en werktuigkundigen met de daarbij benodigde vaartijd voor een volledige functie-integratie zou eveneens te veel tijd vergen.

De gedeeltelijk geïntegreerde officier moet de processen van de brug en de machinekamer kunnen beheersen.

Hij moet kunnen functioneren in een algemeen pakket van taken, dat gericht is op het zelfstandig wacht kunnen doen op de brug en in de machinekamer.

Het gedeeltelijk geïntegreerd zijn van de officier komt tot uiting in twee specialisaties, nl.:

- a) Operationeel gericht, waarin opgenomen de kennis en vaardigheden die nodig zijn voor het uitoefenen van taken voor de ladingbehandeling en de radiocommunicatie door middel van telefonie en telex over radio.
- b) Middelenbeheer gericht, waarin opgenomen de kennis en vaardigheden voor het verrichten van onderhoud, het opsporen en verhelpen van storingen aan boord van schepen voorkomende werktuigen apparatuur, meet- en regelsystemen, etc.

Gebruik makend van bestaande mogelijkheden binnen het geregelde hoger beroepsonderwijs voor zeevaart, krijgen momenteel een aantal aankomende en jonge stuurlieden en werktuigkundigen een aanvullende opleiding voor geïntegreerd koopvaardij-officier.

In de nabije toekomst zullen aan boord van Nederlandse GHV schepen experimenten met geïntegreerde Koopvaardij-officieren starten.

Met deze experimenten wordt beoogd ervaring op te doen met het inzetten van geïntegreerde Koopvaardij-officieren in de bedrijfsvoering van GHV schepen.

De huidige opleidingsmogelijkheden richten zich nog niet op de opleiding van geïntegreerde officieren. De opleiding van geïntegreerde officieren, middels de beschikbare huidige mogelijkheden levert als het ware een optelsom op van de opleidingen voor stuurlieden en werktuigkundigen; hierin zit een zekere mate van ondoelmatigheid opgesloten.

In de nabije toekomst zullen meer gerichte opleidingen voor geïntegreerde officieren tot stand moeten komen.

Dat betreft zowel de aanvullende opleiding van aankomende of jonge stuurlieden en werktuigkundigen, die een traditionele basisopleiding hebben gevolgd, als de basisopleiding voor geïntegreerde officieren.

In het kader van het ORO zal deze problematiek binnenkort ter hand genomen worden.

2.2.4 De ontwikkeling van de scheepsorganisatie voor de toekomst

Uit de voorgaande passages blijkt dat de bedrijfsvoering van GHV momenteel volop in een periode van experimenten, veranderingen en ontwikkelingen verkeert.

Deze periode zal nog wel een aantal jaren aanhouden.

Ervaringen opgedaan met experimenten zullen ons het inzicht verschaffen hoe in de toekomst de organisatie voor de bedrijfsvoering van moderne GHV schepen zal moeten worden ingericht.

Het lijkt duidelijk dat in de nieuwe organisatie de volgende ontwikkelingen uitgewerkt zullen zijn:

- de integratie van de huidige diensten
- de gehele en/of gedeeltelijke integratie van functies
- omschakeling van de autoritaire hiërarchische leidingstructuur naar teammanagement
- invoering van werkoverleg.

2.2.5 Werkoverleg

Er zijn twee ontwikkelingen die werkoverleg aan boord van toekomstige GHV-schepen gewenst maken:

1. Mechanisering en automatisering verhogen de productiviteit van schepen, met als gevolg kortere ligtijden in havens en snellere rondreizen.

Er ontstaat een toenemende tijdsdruk (tijd is geld).

Bovendien worden door mechanisatie en automatisering de bemanningen van schepen voor een belangrijk deel ontlast van routinewerkzaamheden. De meer ingewikkelde taakelementen blijven over. Hierdoor wordt een zorgvuldige planning en afstemming van taken die in het kader van de scheepsprocessen voortgang moeten vinden uitermate belangrijk.

2. De maatschappelijke ontwikkeling die zich uit in een toenemende behoefte bij werknemers aan actieve participatie, inspraak in de eigen werksituatie en in een toenemende weerstand tegen traditionele organisatievormen met autoritaire gezagsverhoudingen.

Het doel van werkoverleg moet zijn:

- verhoging van de productiviteit en doelmatigheid van het productiesysteem door werkplanning en het toewijzen van mensen en middelen
- verhoging van de arbeidsbevrediging en ontplooiingsmogelijkheden van de werknemers.

Het invoeren van werkoverleg wordt ook door de overheid en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart als essentiële voorwaarde gezien voor het welslagen van de rationalisatie van de bedrijfsvoering van schepen.

2.2.6 De verhouding schip-wal

De veranderingen, die zich hebben voorgedaan en die zich in de toekomst nog zullen voordoen, missen hun uitwerking niet op de verhoudingen tussen het schip en het rederijmanagement.

De taken en bevoegdheden voor een effectief scheepsopereren en beheer zijn verdeeld over wal- en scheepsmanagement. Uit het oogpunt van een rationele bedrijfsvoering voor de algehele exploitatie van schepen kan een herverdeling van deze taken en bevoegdheden over walkantoor en het schip van belang zijn.

In de bedrijfsvoering van moderne geautomatiseerde schepen is gaandeweg het accent steeds meer eenzijdig komen te liggen op de contrôlefunctie voor een veilige en doelmatige procesbeheersing. Het hogere opleidingsniveau en de meerdere capaciteit, die aan boord van in sterke mate geautomatiseerde schepen aanwezig kunnen zijn om deel te nemen aan de besluitvorming inzake het beheer van het schip, zou mede in overweging moeten worden genomen bij een herwaardering van taken op dit gebied tussen scheeps- en walmanagement. De toekenning van een behoorlijk niveau van bevoegdheid aan de scheepsleiding ter zake van het beheer van het schip zal de zinvolle beleving van de taak van de scheepsopleiding verhogen en in het algemeen kunnen leiden tot een grotere arbeidsbevrediging op moderne geautomatiseerde schepen.

2.2.7 Weerstanden tegen organisatieveranderingen

De invoeringen van veranderingen roepen niet zelden weerstanden op. De rationalisatie van de bedrijfsvoering van schepen en hiermee gepaard gaande invoering van functieintegratie is een veranderingsproces waarvan verwacht kan worden dat het weerstanden oproept. Dit veranderingsproces zal namelijk veranderingen in de organisatie van het scheepsbedrijf tot gevolg hebben, die tot veranderingen in posities, functies, status en voorrechten zullen leiden.

Bepaalde personen of groepen zullen daardoor het gevoel kunnen krijgen "in de knel" te komen.

Werknemers die jarenlang gewend zijn geweest in een bepaalde routine te werken hebben niet geleerd om met veranderingen om te gaan. Alleen dat al kan tot weerstanden leiden.

Vooral in oudere organisaties die functioneren langs traditionele banen kan dit een rol spelen.

De weerstand tegen de functie-integratie van officieren uit zich bijvoorbeeld in de volgende mening die in nationale en internationale scheepvaartkringen nog al eens geventileerd wordt.

Gesteld wordt dat de functies van stuurman en werktuigkundige zich niet lenen voor integratie omdat deze functies uitgeoefend worden door personen met verschillende typische karaktereigenschappen.

De typische karaktereigenschappen van een goede stuurman en goede werktuigkundige zouden niet verenigbaar zijn.

De stuurman, meent men, moet iemand zijn die naar buiten toe — operationeel — ingesteld is, de werktuigkundige is meer gericht op de werking van machines — dus naar binnen toe — beschouwend ingesteld.

Wetenschappelijk bestaat er echter geen aanwijzing dat de integratie van de functies van stuurlieden en werktuigkundigen in verband met zogenaamde niet verenigbare typische karaktereigenschappen niet realiseerbaar is. Integendeel, door het hoger niveau van onderwijs, de hogere ingangseisen voor het hoger zeevaartonderwijs, mag verwacht worden dat de aankomende koopvaardij-officieren goed in staat zullen zijn om in een geïntegreerde functie te werken.

Een ander, meer reëel voorbeeld van weerstand, is het feit dat jonge officieren de geïntegreerde scheepsgezel als een bedreiging voor hun functie zien, met name wanneer de geïntegreerde scheepsgezel ingezet wordt voor taken die tot nu toe als regel door jongere officieren worden verricht.

De jongere officieren zijn bevreesd dat hun pakket van werkzaamheden en daarmee de mogelijkheden tot het maken van overwerk, vermindert.

Door de vermindering van het aantal jongere officieren in de bezetting van schepen, hetgeen hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door de automatisering aan boord van schepen en het vervallen van wachtfuncties in de machinekamer, zal er toch een taakverschuiving van onderhouds- en reparatiewerkzaamheden naar geïntegreerde scheepsgezellenfuncties moeten plaatsvinden.

Het spreekt welhaast vanzelf dat rederijen door goede voorlichting, door het betrekken van het personeel bij de veranderingen, door een open communicatie met de vakbeweging en in het algemeen door gebruik te maken van moderne inzichten op het gebied van organisatieontwikkeling, veel kunnen doen om weerstanden tegen verandering te overwinnen.

3. Slotopmerking.

Ontwikkelingen op het gebied van de rationalisering van de bedrijfsvoering van Grote Handelsvaart Schepen zijn in volle gang. Dit betreft zowel de technische voorzieningen als de organisatie van de bedrijfsvoering.

De Nederlandse zeescheepvaart zal voortvarend door moeten gaan met deze ontwikkelingen, wanneer wij tenminste in de pas willen blijven met andere ontwikkelde maritieme landen die een zelfde doel nastreven en waarvan enkele reeds verder gevorderd zijn dan wij.

De tijd lijkt rijp om zo spoedig mogelijk enige projecten te ontwikkelen voor het in de vaart brengen van nieuwe GHV schepen, die met een kleine bemanning (ca. 15 man) en met zo laag mogelijke kosten geëxploiteerd kunnen worden.

De Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw zouden beiden kunnen profiteren van de uitvoering van dergelijke projecten.

De Nederlandse reders zullen dan met deze schepen kunnen experimenteren en de nodige ervaringen opdoen voor de bedrijfsvoering van schepen met een geringe bemanning.

De Nederlandse scheepsbouwers kunnen met de ontwikkelingen en de bouw van deze schepen laten zien dat zij nog steeds zeer wel in staat zijn om hoogwaardige producten te leveren die in de moderne scheepvaart concurrerend te exploiteren zijn.

De Nederlandse Overheid zal de gelden die toch aangewend worden om een deel van onze scheepsbouw-industrie in leven te houden, gedeeltelijk kunnen besteden aan projecten die voor de toekomst van een gezonde scheepsbouw-industrie van groot belang zijn.

In dit licht gezien lijkt het gewenst dat reders en scheepsbouwer van de overheid in de eerstkomende jaren in voldoende mate financiële steun zullen krijgen voor het realiseren van een aantal nieuwbouwprojecten voor schepen met een gerationaliseerde bedrijfsvoering, zodat deze schepen tegen een internationaal concurrerende prijs gebouwd kunnen worden, eventuele extra experimentele voorzieningen in de constructie en uitrusting van de schepen kunnen worden aangebracht en het nodige werk voor onderzoek, begeleiding en evaluatie kan worden uitgevoerd.

Het realiseren van dergelijke projecten zou een goede stimulans kunnen betekenen voor de scheepvaart en scheepsbouw.

REFERENTIES

- Organisatie in Ontwikkeling Zicht op de Toekomst.
Prof. Dr. B. C. J. Lievegoed.
- De Rationalisering van de Bedrijfsvoering van Grote Handelsvaart schepen.
Een Korte en Lange Termijn Visie van de Koninklijke Nederlandlandse Reders-
vereniging.
- Project met Lange Adem.
Scheepsorganisatie in de Verandering.
Dr. J. Roggema.
- The Management of Change in Shipping; Present and Future Aspects of the
Ship Research Programme in Norway.
Harald Ostby and Aslaug Netle.
- Die "Flensburger Studie" in Nationaler und Internationaler Sicht.
Prof. Dipl-Ing Gunter Mau.
Std.-Dit. Ing. (Grad) Volker Gaszner.
- The Design of Shipboard Organization the Desirability Of a Single Class crew
— Some Experience with a Matrix — Type of Organization.
Dr. J. Roggema.
- N.M.I.-Rapport Nr. R 35.
Verslag van een veranderingsproject bij Jebsen (U.K.) Ltd. en het belang voor
de Nederlandse zeescheepvaart, mogelijkheden voor nieuwe organisatievormen
aan boord en aan wal, januari 1977.

EUOPARUBRIEK

door

Mr. J. G. W. Simons

DE EUROPESE VERVOERINTEGRATIE

15 mei - 15 augustus 1979

Ten Geleide.

Begin augustus verscheen bij een bekend persagentschap in Europese zaken de jaarlijks terugkerende mededeling: "Aangezien de werkzaamheden op Gemeenschapsvlak in de maand augustus nagenoeg stilliggen, zal de voortzetting van de publicaties eind augustus plaatsvinden".

Dit gaf de moed om, voordat alle officiële documenten in deze verslagperiode waren aangekomen en doorgenomen, toch reeds met het schrijven voor dit nummer van het tijdschrift aan te vangen; overigens geheel bewust van het grote risico, dat daarmee wordt gelopen om niet altijd volledige informatie te hebben. Er is daarvan een voorbeeld aanwezig. In het tweede nummer van de 15e jaargang wordt onder de rubriek Spoorwegen *) een op mededelingen van derden gebaseerde samenvatting gegeven van een rapport betreffende eventuele maatregelen en de doelstellingen op langer termijn inzake de integratie van spoorwegondernemingen. Daarop is van een spoorwegdeskundige een reactie gekomen, hetgeen mij ertoe brengt dit actieprogramma, anders samengevat, onder de desbetreffende rubriek nog eens te herhalen.

Op 20 juli kwam het nieuwe rechtstreeks gekozen Europese Parlement voor de eerste maal bijeen. Eén van de werkzaamheden voor deze sessie was de samenstelling van de diverse commissies, waarvan er uiteindelijk 15 zijn gevormd, waaronder weer een aparte transportcommissie.

De Transportcommissie is los gemaakt van de Commissie inzake de regionale politiek en ruimtelijke ordening.

Ook over het voorzitterschap schijnen de diverse politieke groeperingen reeds een accord te hebben bereikt; voor de Transportcommissie staat de heer Seefeld, Duits socialist, op de nominatie, doch de commissies zullen in de maand september de officiële voorzitterschapskeuze moeten doen.

Eerder in de verslagperiode waren de berichten over de vervoerspolitieke ontwikkeling in de Gemeenschap zeer deprimerend.

*) Bladzijden 210 en 211 t.a.p.

Een op 25 en 26 juni geplande raadszitting werd, na eerst al tot één dag te zijn beperkt, op het laatste moment door de Franse voorzitter afgezegd.

In hoeverre een daaropvolgende oproep van de Nederlandse Staatssecretaris, mevrouw Smit-Kroes, om een informeel topberaad van de EEG Vervoerministers, gestalte krijgt, staat nog geheel open.

Algemeen.

Op 24 mei hield de Europese Commissaris belast met vervoerzaken, de heer Burke, een rede over de gemeenschappelijke vervoerpolitiek voor the Royal Institute of International Affairs te Londen.

De positie van het vervoer in het economisch leven schilderend, komt de heer Burke tot de conclusie, dat het noodzakelijk is, dat de hindernissen, die het vervoer nog bemmeren, moeten worden opgeheven.

Daartoe is niet alleen samenwerking, maar ook blokvorming noodzakelijk.

Aangekondigd werd, dat er binnenkort een "groenboek" zal verschijnen over een infrastructuurprogramma *). Daarbij kwam duidelijk naar voren, dat men de kosten van het uitvoeren van een dergelijk programma bij de gebruiker zal leggen. Nadat de aansluiting van de EEG bij de UNCTAD-code voor lijnvaartconferenties in de zeevaart is vermeld en alertheid is bepleit ten opzichte van de zeevaartpraktijken van het Oostblok, kwam ook de luchtvaart ter sprake en met name het verstevigen van de betrekkingen met de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart.

Op 30 en 31 mei was de Raad van de Europese Conferentie van Vervoerministers (CEMT) in Belgrado bijeen.

Daarbij is het transitogoederenvervoer ter sprake gekomen, doch men heeft het debat niet kunnen beëindigen. Het comité van plaatsvervangers is gevraagd aan de hand van de volgende richtlijnen een rapport uit te werken:

- Voor zover mogelijk onderscheid maken tussen transitolanden en landen waar de vervoerbehoefden ontstaan.
- De vrije keus van de verlader én het toerekenen van de kosten aan de gebruiker van de infrastructuur als principe te respecteren, doch de door de spoorwegen en het gecombineerd vervoer geboden mogelijkheden maximaal uit te buiten.

Er is eveneens geen besluit genomen over subsidies aan het openbaar vervoer. Bij het reizigersvervoer per autobus is het vraagstuk van het vrije verkeer van de gastarbeider ter sprake gekomen. De Europese Gemeenschap, als waarnemer aanwezig, heeft al elementen van dit vraagstuk ter bespreking in de Raad voorgesteld **).

*) Zie bladzijde 3.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, bladzijde 207.

Door het uitstellen van de Raadszitting van Vervoerministers van 26 juni moesten op andere wijze enige besluiten, die geen uitstel gedoogden, worden genomen. Hiervoor bestaat in de Europese Gemeenschap de ongeschreven procedure van A-punten: omdat iedere willekeurige Raadszitting geldt als een zitting van de Ministerraad van de Europese Gemeenschap, kan elke ministerraad rechtsgeldige besluiten, op wat voor terrein ook, nemen.

Indien een voorstel onomstreden is — hetgeen in het comité van permanente vertegenwoordigers, die de Raadszitting voorbereiden, tot uitdrukking komt — staat er niets in de weg om door niet-vakministers toch een formeel besluit te laten nemen. Deze onderwerpen komen op de zgn. A-lijst en worden in de meeste gevallen als hamerstukken in de desbetreffende zitting afgedaan. Zo heeft de Raad van Ministers, die zich op 25 juni met het visserijvraagstuk bezig hield, een aantal besluiten op vervoergebied genomen. De Raad heeft daarbij aanvaard:

- de verordening no. 1384/79 tot wijziging van verordening no. 1108/70 betreffende de invoering van de boekhouding van de uitgaven voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren *).
- In de overwegingen wordt gesteld, dat deze wijziging noodzakelijk is om de schema's voor de boekhouding, de lijst van de wegen en de lijst van de gegevens over het gebruik van de wegen aan te passen aan de opgedane ervaringen en de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer.
- de herziene resolutie 119 van de Economische Commissie voor Europa (ECE) betreffende de standaardisatie van de normen, welke worden gebruikt voor de vergunningen van het internationale wegvervoer.
- de beschikking met betrekking tot wijziging van het Europees verdrag betreffende de bemanning van voertuigen in het internationale goederenvervoer over de weg en de toetreding van de Europese Gemeenschap tot het verdrag **).

Infrastructuur.

Parlementaire schriftelijke vragen.

De voorzitter van de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft in zijn verklaring over het werkprogramma van 13 februari 1979 voor het Europese Parlement ***) onder meer verklaard, dat de Commissie in het eerste halfjaar van 1979 een memorandum over algemene richtlijnen voor een communautair beleid op het gebied van de vervoerinfrastructuur zou uitwerken. In verband met het aantal prioriteiten waaraan de sector vervoer met een vrij beperkte personeelsbezetting gevolg diende te geven, heeft de opstelling van dit document vertraging ondergaan.

*) P.B. no. L 167/1 van 5-7-1979.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 1, bladz. 109.

***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, bladz. 200.

Het document wordt op het ogenblik afgewerkt en zal onmiddellijk na de vakantieperiode worden bekendgemaakt, zo deelde de Commissie mee aan de heer Seefeld op zijn schriftelijke vraag (no. 253/79 *).

Het communautaire vervoerbeleid en de verbetering en uitbreiding van kanalen vereiste met een schriftelijke vraag (no. 1051/78 **) van de heer Kavanagh aan de Europese Commissie de aandacht.

Daar het hier een kanaal in Ierland betrof, zal deze vraag wel niet de gemoederen in Europa in beweging brengen, doch het is goed, dat de Europese Commissie weer eens aan de beschikking van 20 februari 1979 tot instelling van een overlegprocedure en tot oprichting van een comité voor de vervoerinfrastructuur, waar nog geen enkel project met betrekking tot de (Ierse) waterwegen was voorgelegd, herinnert.

Er wordt wel op gewezen, dat er in het verleden door het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling op verzoek bijstand is verleend voor uitvoering van waterwerken.

In een aanvullend antwoord op een schriftelijke vraag (no. 1082/78 ***) van de heer Cott inzake de autotunnel van Frejus ****) deelt de Europese Commissie mee, dat de procedure voor het aanbesteden van de werken voor de de toegangswegen aan de Italiaanse kant, zijn ingeleid. Belangrijker is, dat de Commissie de coördinatie van de werkzaamheden aan de toegangswegen naar de tunnel aandachtig zal volgen en het met name in de volgende vergadering van het Comité voor de infrastructuur aan de orde zal stellen.

Wegvervoer.

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft een aanbeveling voor een besluit van de Raad ingediend, waarbij de Commissie wordt gemachtigd, in het kader van de 65e internationale arbeidsconferentie (van 6 tot 27 juni 1979 te Genève) deel te nemen aan de onderhandelingen over de herziening van de overeenkomst no. 67 van de IAO betreffende de arbeidsduur en de rusttijden in het wegvervoer *****). In deze ontwerp-aanbeveling stelde de Commissie voor er naar te streven, dat het ontwerp tot herziening in overeenstemming zou zijn met de maatregelen, welke reeds door de Gemeenschap zijn genomen.

Ook zouden de bepalingen de mogelijkheid moeten scheppen, dat de Economische Gemeenschap als zodanig tot de overeenkomst kon toetreden.

Het schijnt echter, dat de Commissie dit voorstel weer heeft teruggenomen.

De Europese Commissie heeft een aantal adviezen aan de Bondsrepubliek Duitsland uitgebracht, die ook in het algemeen bepaalde richtlijnen inhouden.

*) P.B. no. C 213/13 van 25-8-1979.

**) P.B. no. C 154/2 van 20-6-1979.

***) P.B. no. C 150/2 van 15-6-1979.

****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 1, bladz. 110.

*****) COM (79) 301 def.

Het eerste betrof een ontwerp van wet ter uitvoering van verordening no. 2831/77 *) van de Raad betreffende de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten.

Op grond van genoemde verordening moeten de lid-staten de Europese Commissie raadplegen vóór de ten uitvoerlegging van die verordening.

De Europese Commissie maakt de Duitse regering er op attent, dat bij het vervoer tegen referentietarieven een verplichting om de vrachtbrief over te leggen overbodig is. Dit kan niet dienen tot het toezicht op de naleving van de voorschriften inzake de vorming van de vervoerprijzen, daar referentietarieven slechts prijsaanbevelingen zijn. De vervoerondernemingen behoeven zich niet aan de tarieven te houden. Maar daarnaast is de Commissie eveneens van mening, dat het handhaven van de verplichting kan worden overwogen in het kader van de marktobservering om, bij gebrek aan andere middelen, voldoende inzicht te krijgen in de werkelijk toegepaste vervoerprijzen.

Het andere advies van de Europese Commissie betrof een ontwerp van wet met betrekking tot de ten uitvoerlegging van richtlijn no. 74/562 **) van de Raad inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg.

Het zou hier, nu er geen algemeen geldende uitspraak is gedaan, te ver voeren om de teksten, die slechts belangrijk zijn voor de Personen-Beförderungsgesetz, weer te geven.

De opmerkingen gaan in de stijl van: "de aandacht erop vestigen dat", "geen rekening wordt gehouden met gegevens", "niet in overeenstemming lijken met", "in dit verband dient erop te worden gewezen", "de Commissie is van mening, dat moet worden toegevoegd", etc.

Door de Europese Commissie is bij de Raad op 13 juli 1979 een voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening no. 3164/76 ***) betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten ingediend.

In dit wijzigingsvoorstel wordt een 20% -verhoging voor het communautair contingent voor 1980 voorgesteld, dat wederom voor de ene helft op een lineaire verhoging en voor de andere helft op het gebruik in het verleden van het communautair contingent is gebaseerd. Nederland zal volgens dit voorstel 597 vergunningen krijgen in plaats van 502 nu, doch het is te verwachten, dat, zoals gebruikelijk, de Bondsrepubliek zich tegen iedere verhoging van het communautair contingent zal verzetten.

De Commissie heeft voorgesteld om uitzonderingen toe te staan voor bepaalde nationale transporten in België en Frankrijk voor wat betreft de verplichting om een tachograaf aan boord te hebben.

*) P.B. no. L 148/59 van 16-6-1979.

**) P.B. no. L 182/25 van 19-7-1979.

***) P.B. no. C 193/10 van 31-7-1979.

Als voorbeelden kunnen worden genoemd personenvervoer voor minder dan 15 personen, testritten, die worden gemaakt na reparatie en onderhoud, marktvervoer en vervoer betrekking hebbende op kerkdiensten, culturele manifestaties en dergelijke. In plaats van de tachograaf zou dan wel verplicht een contrôleboek aan boord moeten zijn.

Tenslotte heeft de Europese Commissie 15 september als uiterste datum gehandhaafd, waarop een referentietarief voor het wegvervoer met Denemarken tot stand moet zijn gekomen *).

Het Europese Parlement heeft in haar vergadering van vrijdag 11 mei, naar aanleiding van het verslag Schyns (document 678/78), een resolutie aangenomen over de moeilijkheden, die zich op het gebied van het reizigers- en goederenvervoer over de weg aan de binnengrenzen van de Gemeenschap voordoen **).

Nu het merendeel van de belemmeringen in het grensoverschrijdende vervoer niet hun oorsprong vinden in verkeerspolitieke bepalingen, maar het gevolg zijn van voorschriften van technische, economische, monetaire of fiscale aard en veel moeilijkheden voortvloeien uit gebrek aan soepelheid vanwege de nationale douane-administraties en verkapt protectionisme, acht men vereenvoudiging van de grensformaliteiten gewenst.

Door middel van een nauwere samenwerking tussen de nationale douane- en contrôleinstanties, steekproefsgewijze contrôle van formaliteiten, die hun bestaansreden nog niet hebben verloren of het vervangen door alternatieve contrôleprocedures, zoals de contrôle op bedrijfsboekhouding, het afstemmen van personeelsbezetting en openingsuren van de grenskantoren, zal het tijd- en geldroovende oponthoud zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen.

Wat betreft de specifieke verkeerspolitieke contrôles en formaliteiten, is men van oordeel, dat het afstempelen van bi- of multilaterale vervoervergunningen niet langer meer aan de grenzen, maar in het douanekantoor van bestemming zou kunnen geschieden. De grenscontrôle op de kentekenbewijzen van motorvoertuigen kan worden afgeschaft. Daar de grootste moeilijkheden zich voordoen ten aanzien van de belastingen op motorbrandstof, wordt gepleit voor een volledige vrijstelling van rechten voor de brandstof aanwezig in het normale reservoir, alsmede een aantal liters in jerrycans; daarnaast de afschaffing van de rijbelasting van het reizigersverkeer met autobussen en autocars, invoering van een Europees rijbewijs, voldoende infrastructurele voorzieningen voor douanedoeleinden aan de grenzen, coördinatie en financiële steun voor de wegenbouw, juist voor infrastructuurprojecten in de grensregio's.

*) Agence Europe no. 2731, bladzijde 5.

**) P.B. no. C 140/166 van 5-6-1979.

Parlementaire schriftelijke vragen.

De heer Seefeld heeft met een tweetal vragen (no. 53/78 *) en no. 54/79 **) de contrôle-apparaten in wegvoertuigen, met welke omschrijving de tachograaf wordt bedoeld, in herinnering van de Commissie gebracht.

Hij brengt de Commissie ertoe te verantwoorden, waarom de tegen de Ierse regering ingeleide procedure, wegens het niet ten uitvoer brengen van de verordening no. 1463/70, is opgeschort.

Op grond van de uitdrukkelijke bereidheid van de Ierse regering om aan de verordening volgens een overeengekomen programma (af te werken vóór 1 januari 1981) uitvoering te geven, is opschorting volgens de Commissie gerechtvaardigd.

In het antwoord op de tweede vraag (no. 54/79 **) wijst de Commissie erop, dat de lid-staten voor de invoering van het contrôle-apparaat verantwoordelijk zijn. Wanneer een inbreuk wordt vastgesteld, kan de Commissie uiteindelijk bij het Hof van Justitie een procedure inleiden. Een gefaseerde installatie van de contrôle-apparaten binnen de voor de ten uitvoerlegging vastgestelde termijn, is niet aan voorschriften gebonden. De harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting in de Gemeenschap vroeg door een schriftelijke vraag (no. 164/79 ***) van de heer Seefeld weer de aandacht, met name of de in de Bondsrepubliek Duitsland geuite beweringen over grote verschillen in belastingheffing, op waarheid berusten. Daaraan was gekoppeld de vraag naar het vorderen van de harmonisatie in deze.

De Europese Commissie antwoordt daarop, dat niet zozeer de belasting op de brandstof, die in alle lid-staten door vervoerders op dezelfde voorwaarden kan worden verkregen, het verschil veroorzaakt, maar dat de belastingen op de voertuigen een rol spelen. Maar naarmate het voertuig in het internationale vervoer meer gebruikt wordt, maakt deze belasting slechts een gering percentage van de totale kostprijs uit. De Commissie doet alle moeite om de laatste bezwaren tegen aanvaarding van de desbetreffende ontwerp richtlijn weg te nemen.

Een schriftelijke vraag (no. 72/79 ****) van de heer Damseaux aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake het Europees rijbewijs ontlokt weer ***** de bevestiging, dat de Raad terdege beseft, dat de invoering van een Europees rijbewijs voordelen biedt.

Tijdens de Raadszitting van 20/21 december 1977 is reeds een beginselverklaring over het communautair rijbewijs aangenomen. Besloten is, vanwege de verschillen in nationale wetgevingen en politieke eisen, in etappes te werk te gaan, nl. onderlinge erkenning van de door de lid-staten afgegeven rijbewijzen en vervolgens een communautair model.

*) P.B. no. C 145/26 van 11-6-1979.

**) P.B. no. C 145/27 van 11-6-1979.

***) P.B. no. C 178/13 van 16-7-1979.

****) P.B. no. C 205/5 van 14-8-1979.

*****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 1, blz. 110.

Een ontwerp-richtlijn met deze grondslagen is op 20 februari 1979 besproken, doch niet goedgekeurd, daar er geen oplossing kon worden gevonden voor de uitwisseling van rijbewijzen voor vrachtauto's, autobussen en toeringcars.

In hoeverre bij de interne handel tussen de gemeenschap een wijziging is opgetreden in het gebruik van het vervoer over de weg in vergelijking met dat vervoer per spoor, is het onderwerp van een schriftelijke vraag (no. 44/79) *) van de heer Yeats.

In haar aanvullend antwoord **) komt de Europese Commissie met gegevens, ontleend aan het statistisch jaarboek EUROSTAT "Vervoer-Communicatiemiddelen-Vreemdelingenverkeer". Zij deelt daarbij mede, dat werkzaamheden aan de gang zijn om de statistieken te verbeteren, nu de Raad in juni 1978 reeds zijn goedkeuring heeft gehecht aan een richtlijn ***) betreffende de statistische registratie van het vervoer over de weg. Een ontwerp-richtlijn betreffende het vervoer per spoor zal in de loop van 1979 aan de Raad worden voorgelegd. De verhouding tussen het vervoer per spoor (index 100) en het wegvervoer is sedert 1972 opgelopen tot index 178,7.

Binnenvaart.

Tijdens de Landbouwwraad van 24 juli 1979 is als A-punt aangenomen een besluit tot wijziging van het besluit van 19 december 1978 betreffende de goedkeuring door bepaalde lid-staten van de Europese Economische Gemeenschap van een aanvullend protocol bij de herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868.

Daar de eerdere teksten van een ontwerp van een aanvullend protocol van de herziene Rijnvaartakte en van het ontwerp-ondertekeningsprotocol geen instemming kon vinden bij Zwitserland, kwam het gewenst voor het besluit van december 1978 te wijzigen ****).

Er werd besloten, dat verklaringen over Rijnschepen door de lid-staten uitsluitend worden afgegeven voor vaartuigen ten aanzien waarvan met deze staat en de Rijn een reële band bestaat. Wat "reëel" is, moet nog tussen de Rijnsoeverstaten worden vastgesteld.

Tevens zullen de partijen bij de Akte van Mannheim de nodige maatregelen treffen om onderhandelingen mogelijk te maken over de wijzigingen van de herziene Rijnvaartakte met het oog op een eventuele toetreding van de EEG tot het internationaal statuut van de Rijn.

De Europese Commissie heeft een aantal wijzigingen bij het voorstel voor een verordening van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het goederenvervoer over de binnenwateren ingediend *****).

*) P.B. no. C 133/13 van 28-5-1979.

**) P.B. no. C 164/8 van 2-7-1979.

***) Richtlijn Raad 78/5446 van 12-6-1978 — P.B. no. L 168/29 van 26-6-1979.

****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 1, blz. 111.

*****) P.B. no. C 206/3 van 16-8-1979.

Dit wijzigingsvoorstel werd reeds in de beantwoording van een parlementaire schriftelijke vraag (no. 709/78) *) aangekondigd.

Deze wijzigingen komen voort uit de door het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité aangenomen amendementen en hebben vooral betrekking op de arbeidstijd en rusttijden.

Tevens wordt het beginsel van gelijke behandeling van mannen en vrouwen ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden ingebracht, terwijl ook de bestaande verschillen met de internationale regelingen betreffende de Rijnvaart en het communautair recht met het openen van onderhandelingen dienen te worden rechtgetrokken.

Ook zal uiterlijk 5 jaar na de inwerkingtreding van de verordening de Commissie bij de Raad een voorstel indienen voor harmonisatie van voorschriften van sociale aard voor het personenvervoer over de binnenwateren.

Eind juli heeft de Commissie een voorstel voor een verordening van de Raad goedgekeurd, die tot doel heeft de technische controle van de binnenvaartuigen te standaardiseren en een gemeenschappelijk scheepsattest te doen aannemen. Reeds in het verleden besloten de lid-staten om de veiligheidsvoorwaarden voor passagiers en bemanning van deze schepen te verbeteren. Verordening no. 135/76 van de Raad betreffende de wederzijdse erkenning van scheepsattesten door de lid-staten vormde een eerste stap naar de realisatie van dit doel. Tegelijkertijd werd vastgesteld, dat vóór 1980 de technische regels, die van toepassing zullen zijn op deze vaartuigen, op voorstel van de Commissie zullen worden vastgesteld.

Een en ander maakt een gemeenschappelijke, technische controle noodzakelijk. Naast de technische beschrijvingen en het gemeenschappelijk scheepsattest, bevat het voorstel een lijst van in 3 klassen ingedeelde binnenwateren met de op iedere klasse voorgeschreven minimum-technische eisen.

Het in het vorige nummer **) vermelde rapport Fuchs betreffende de sanering van de binnenvaart, is vergezeld gegaan van een ontwerp-resolutie van het Europese Parlement ***). Nog niet is in het vorige nummer vermeld, dat het Europese Parlement het vereist acht, dat een coherent aan de behoeften van de markt aangepast saneringsstelsel in het leven wordt geroepen, dat tegelijkertijd een bijdrage levert aan de verbetering van de kwaliteit van de binnenvaartvloot. Met het oog op sanering van de bedrijfstak dient de feitelijke marktsituatie voortdurend te worden bekeken, prognoses over de verwachte ontwikkeling te worden opgesteld, uniforme regels voor de toelating tot het beroep te worden uitgevaardigd, vervoervergunningen verplicht te worden gesteld, een stelsel van scheepsattesten ingevoerd, een opleggregeling, sloopacties en de momenteel toegepaste toerbeurtprocedure coherent gemaakt, opdat een negatieve invloed op de vrachttarieven in bepaalde marktsituaties worden verhinderd. De maatregelen in het kader van een capaciteitsbeleid dienen te worden gedifferentieerd, al naar gelang waterweg, soort binnenschip en aard van de onderneming.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 206.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 205.

***) P.B. no, C 140/169 van 5-6-1979.

Ook dienen er voorzorgen te worden genomen om een distorsie van de mededeling bij de openstelling van het Rijn-Main-Donau-kanaal te vermijden.

Vrije vestiging van Oosteuropese overheidsbedrijven moet eveneens worden vermeden. Daarentegen moeten voor het vervoer met deze landen contingenten op basis van wederkerigheid worden vastgesteld. Het Parlement is ook van oordeel, dat de Europese Commissie nauw moet worden betrokken bij het uitstippelen van een Europees vaarwegennet. Vaarwegen van internationaal belang dienen voor communautaire financiële steun, voor zover het een aanvullend karakter betreft, in aanmerking te komen. Met het oog op de Akte van Mannheim en de bijzondere scheepvaartbelangen van Zwitserland, is het noodzakelijk, dat onderhandelingen plaatsvinden, vooraleer communautaire maatregelen worden getroffen. Het is opvallend, dat niet in de resolutie — zoals in het verslag van de rapporteur Fuchs — vermeld staat, dat naast Zwitserland ook Oostenrijk bij bovengenoemde onderhandelingen zou moeten worden betrokken *). Immers, als oeverstaat van de Donau zal dit land, na de ingebruikname van het Rijn-Main-Donau-kanaal, een sleutelpositie in het Oost-West-verkeer via de binnenwateren innemen.

Parlementaire schriftelijke vragen.

De Europese Commissie heeft op schriftelijke vraag (no. 1077/78) **) van de heer Albers, over het aandeel van DDR-schepen, in een aanvullend antwoord gesteld, dat de toelating van schepen van derde landen nog niet op communautair niveau is geregeld. Op 26 mei 1972 heeft de Bondsrepubliek Duitsland met de DDR een bilaterale overeenkomst gesloten op basis van wederkerigheid van vervoer tussen de DDR en de Bondsrepubliek Duitsland en van transitovervoer naar andere Westeuropese landen. Voor zover op de terugweg naar de DDR, mogen deze schepen ook binnen de Bondsrepubliek Duitsland vervoer verrichten. Met andere staten zouden enkele afspraken bestaan, die eveneens op het wederkerigheidsbeginsel zijn gebaseerd. Van enige deelname van deze schepen aan het noord-zuid-vervoer tussen Nederland, België en Frankrijk is de Commissie niet op de hoogte. Wellicht dat een operationeel systeem van marktobservatie daarin verbetering kan brengen.

Tenslotte vermeldt de Commissie, dat zij met belanghebbende kringen de maatregelen bestudeert, die op communautair niveau dienen te worden genomen om tot een bevredigende situatie tussen de binnenvloot van de Gemeenschap en die van de landen van Oost-Europa te komen.

Ook antwoordde de Commissie in een aanvullend antwoord op een schriftelijke vraag (no. 1186/77) ***) van de heer Albers, die ook reeds in 1975 (vraag no. 851/75) was gesteld. Het betreft de overeenkomsten inzake de binnenscheepvaart met de landen van Oost-Europa, met het verzoek om nu spoedig de bevindingen mee te delen van het grondige onderzoek, dat in 1976 werd toegezegd.

*) Document 146/79 van 7-5-1979, PE 57.344 def., Europees Parlement, Zittingsdocumenten.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 206.

***) P.B. no. C 164/1 van 2-7-1979.

Het "grondige" antwoord luidde, dat de Commissie in het overleg met de bedrijfstak en de betrokken overheidsdiensten rekening houdt met de bijzondere problemen die de vervoerrelaties met de Oosteuropese landen opleveren. De problemen hierbij zijn: de consequenties van de binnenvaartactiviteiten, de wijze waarop de binnenschippers een rechtmatig deel kan worden bezorgd, de vestiging in de Gemeenschap van ondernemingen uit het Oostblok. De Commissie is voornemens de Raad een aantal maatregelen voor te stellen. Intussen meent de Commissie zich niet tegen initiatieven van de lid-staten te moeten verzetten, te meer daar tot aan de opening van de Rijn-Main-Donau-verbinding het scheepvaartverkeer in kwestie slechts van beperkte omvang is. Een wijziging van de Rijnvaartregeling is in voorbereiding.

Spoorwegen.

Zoals in de paragraaf Ten Geleide reeds aangekondigd, zou een andere samenvatting van het door de Europese Commissie voorgestelde actieprogramma inzake de integratie van de spoorwegondernemingen op gemeenschapsniveau als volgt kunnen luiden:

- toezien op de verdere uitvoering van de beschikking van 20 mei 1975 inzake de betrekkingen tussen de spoorwegen en de staten
- het volgen van de uitvoering van door de spoorwegen opgestelde actieprogramma's voor de korte en middellange termijn. In dit verband noemt de Commissie met zoveel woorden drie onderwerpen als passend in de door haar voorgestane ontwikkeling in de richting van deelintegraties, te weten:
 - . uitbreiding van de Europ-wagenpool,
 - . schepping van ontvangstenpools in samenhang met de uitbreiding van de internationale directe tarieven,
 - . onderzoek naar de mogelijkheid en wenselijkheid van de oprichting van belangengemeenschappen
- laten verrichten van uitvoerbaarheid studies om tot deelintegraties te komen, met name op het gebied van:
 - . het interstedelijk reizigersvervoer,
 - . gecombineerd rail-wegvervoer,
 - . vervoer van nieuwe automobielen,
 - . de algemene problemen, die met het realiseren van deelintegraties samenhangen, bijvoorbeeld op juridisch, economisch, sociaal terrein.Hierbij komen ook de problemen, die voortvloeien uit de overdracht van activiteiten naar internationale organisaties aan de orde, evenals de eventuele deelname door spoorwegen van niet-lid-staten

- laten verrichten van studies op infrastructuurgebied, te weten
 - een inzake het vaststellen gebruik geplande infrastructuur voor reizigers- en goederenvervoer door koppeling van een in CEMT/OESO-verband uitgevoerde prognose-studie op reizigersgebied met de in EEG-verband nog lopende studie van het NVI naar de goederenstromen 1985/2000
 - een studie met betrekking tot het vaststellen van de relatie van kosten en prijzen van een net voor gecombineerd vervoer in de Gemeenschap
 - een studie tot vaststelling van de bestaande capaciteit en het gebruik, dat daarvan wordt gemaakt
 - een studie inzake het meten van het communautaire belang van infrastructuurprojecten. Hierbij zullen de diverse mogelijkheden van een Kanaaltunnel in de beschouwingen worden betrokken
- tenslotte is de Commissie in het kader van "onderzoek en ontwikkeling" een studie begonnen over de verschillende technieken voor gecombineerd vervoer.

Zoals reeds aangeduid in het vorige nummer *) heeft het Economisch en Sociaal Comité een advies uitgebracht inzake een voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening no. 1191/69 betreffende het optreden van de lid-staten ten aanzien van aan het begrip "openbare dienst" verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren en verordening no. 1107/70 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren **).

Het Economisch en Sociaal Comité gaat volledig mee met de overweging, dat het begrip tariefplicht nog niet alle elementen bevat, die met een, aan een openbare dienst verbonden, tariefverplichting zijn gemoeid.

Ook is een verbetering van de doorzichtigheid van de financiële maatregel van de staten ten behoeve van de spoorwegondernemingen gewenst. Aan een rationelere benadering van de verplichtingen van de openbare dienst draagt het voorstel zeker bij, aangezien niet zonder meer tekorten worden aangevuld, maar een compensatie wordt gegeven op basis van het verschil tussen commerciële tarieven en de door de overheid gewenste tarieven.

Alhoewel het volgende betrekking heeft op een bepaald aspect van het heffen van omzetbelasting, is het ook hier interessant te melden, dat in een zaak tussen de Nederlandse Staatssecretaris van Financiën en de N.V. Nederlandse Spoorwegen het Europese Hof van Justitie een prejudiciële zaak ***) heeft behandeld, waarin bevestigend antwoord is gegeven op de vraag, of, indien een vervoerder zich heeft verbonden om naast het vervoer van het goed ook de prijs van het goed te innen alvorens het aan de geadresseerde af te leveren (remboursbeding), de inning van die prijs een met betrekking tot het vervoer bijkomende dienst in de zin van de richtlijn inzake de harmonisatie van de wetgeving der lid-staten inzake de omzetbelasting is.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 202.

**) P.B. no. C 171/28 van 9-7-1979.

***) Zaak no. 126/78.

De lid-staten mogen in een dergelijk geval niet de vrijheid nemen de bijkomende dienst en de dienst van het vervoer van goederen afzonderlijk te behandelen.

Parlementaire schriftelijke vragen.

De financiële situatie van de nationale spoorwegmaatschappijen was het onderwerp van een schriftelijke vraag (no. 69/79) *) van de heer Damseaux aan de Europese Commissie, waarbij de Commissie wordt uitgenodigd voor de afgelopen 5 jaren een beknopt overzicht van de financiële balans van alle internationale spoorwegmaatschappijen te verschaffen, daar de bevordering van het openbaar vervoer alom wordt beschouwd als een onmisbaar onderdeel van het beleid dat de lid-staten voeren.

Op het tijdstip van haar antwoord kon de Commissie nog zeggen, dat zij van plan was de Raad begin juni 1979 haar tweejaarlijks verslag over de economische en financiële situatie van de spoorwegondernemingen voor te leggen. Het verslag zal de gewenste gegevens bevatten. Maar wanneer de Commissie daaraan dan toevoegt, dat haar diensten (ambtenaren) met de regering van de lid-staten en de nationale spoorwegondernemingen het in het verslag op te nemen cijfermateriaal bestudeert, nam zij daarmee weer terug wat zij eerst heeft toegezegd.

Zeescheepvaart.

Tijdens een inleiding medio juni op een conferentie van de Economische Hogeschool van Stockholm heeft de Europese Commissaris Burke gezegd, dat, na het EEG-besluit over de ratificatie van de VN-code voor de lijnvaart en na de UNCTAD-conferentie van Manilla, een veel helderder beeld van de structuur van een toekomstig Europees scheepvaartbeleid is ontstaan.

De banden met ontwikkelingslanden, waarvan de industrielanden op hun beurt weer afhankelijk zijn, hebben door de VN-lijnvaartcode versteviging gekregen, zodat tot wederzijds profijt kan worden samengewerkt.

Niet alleen omwille van de verlangens van de ontwikkelingslanden is goedkeuring aan de code gegeven, maar ook ging het er om een, onder de gegeven omstandigheden, zo maximaal mogelijke commerciële vrijheid te handhaven.

Door de code wordt het nu moeilijk protectionistische maatregelen te treffen.

Ten aanzien van de veiligheid en het tegengaan van de vervuiling van de zee ligt ook voor de Gemeenschap de hoofdrol bij de wereldwijde organisatie IMCO, een onderdeel van de Verenigde Naties.

Volgens de heer Burke leeft er aanzienlijke bezorgdheid bij de Commissie over de huidige crisis in de bulkvaart en in de scheepsbouw.

Scheepvaart en scheepsbouw hebben zich nog niet helemaal aangepast.

*) P.B. no. C 172/11 van 9-7-1979.

Individueel kunnen de landen, daar het hier om een wereldprobleem gaat, geen rationele oplossing vinden. Het subsidiestelsel voor de scheepvaart voert alleen maar tot slechtere toestanden.

De Commissie werkt aan mogelijke maatregelen in overleg met de werven en reders. Protectionisme, met name bij de bulkvaart, dient te worden vermeden.

Tenslotte werd ingegaan op het vraagstuk van de concurrentie van de kant van de landen met staatshandel. De heer Burke wees erop, dat het niet de bedoeling was aan te sturen op een regelrechte confrontatie. Geschillen moeten aan de onderhandelings-tafel worden opgelost, doch dan moet de Gemeenschap laten merken, dat zij haar wezenlijk belang echt wil verdedigen en daartoe ook in staat is.

In de verslagperiode heeft de Europese groepering van regionale Kamers van Koophandel zich tot de Europese Gemeenschap gewend met haar inzichten over de aanbevelingen, die door het secretariaat van de UNCTAD waren opgesteld betreffende een grotere deelname van de ontwikkelingslanden aan de zeevaart. De Kamers van Koophandel ontkennen de stelling van de UNCTAD, dat de ontwikkelingslanden van het bulkvervoer zijn uitgesloten.

Wel is het tonnage niet gelijk verdeeld in de groep van 77. De zucht naar bilateralisme ook in het massagoedvervoer leidt noodgedwongen tot hogere transportkosten, die uiteindelijk weer op de ontwikkelingslanden worden afgewenteld.

Om het aandeel van ontwikkelingslanden te verhogen door de goedkope vlagsystemen uit te bannen, moet als onhaalbaar worden gekenschetst. Om de goedkope vlag te laten verdwijnen, zou een "werkelijke" band tussen schip en land moeten worden geëist, wat moeilijk, ja zelfs onmogelijk, is.

Ook de aankoop van tweedehands schepen en soepele kredietvoorwaarden moeten kritisch worden bekeken, vooral wanneer er overcapaciteit bestaat.

In de schoot van de Europese Commissie zijn voornamelijk de Directoraten-Generaal Mededinging en Vervoer bezig een toekomstige verordening, houdende de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het EEG-Verdrag op het zeevervoer, voor te bereiden. Deze artikelen leggen de op de ondernemingen toepasselijke concurrentieregels vast. In de loop van de maand mei is aan de diverse regeringen een werkdocument gezonden. Er zal nog een inspraakprocedure voor belanghebbenden volgen. In een arrest van 1974 *) kwam het Hof tot de conclusie, dat de artikelen 85 tot en met 90 van het EEG-Verdrag eveneens van toepassing zijn op de sector van de zeevaart, zonder dat hiertoe eerst door de Raad een besluit zou moeten zijn genomen.

Zonder regeling zouden de scheepvaartconferenties een schending betekenen van de door het verdrag gegeven concurrentieregels. Dit zou ook tegen de bedoeling van de Europese Commissie zijn, die de lijnvaartconferenties positief wil benaderen, mits nauwkeurig wordt onderzocht hoe zij functioneren.

*) Zaak 167/73/Arrest Commissie/Franse Republiek, Jurisprudentie 1974-3, bladzijde 371.

Teneinde dit te kunnen bewerkstelligen, is het noodzakelijk een verordening vast te stellen, opdat door een nauwkeurige omschrijving van voorwaarden vrijstelling kan worden verleend. De artikelen in het verdrag geven daartoe de mogelijkheid.

Nu de praktijken van zeevaartconferenties ook de handel tussen de lid-staten kunnen beïnvloeden, zullen zij allen in de verordening moeten worden opgenomen. Zij behoeven niet aan een goedkeuring vooraf te worden onderworpen, doch de overeenkomsten met betrekking tot de oprichting en de organisatie moeten wel worden aangemeld. De vrachtprijzen en vervoervoorwaarden moeten duidelijk en volledig ter kennis van de verbruiker worden gebracht en zodanig zijn vastgesteld, dat zij tot geen enkele discriminatie aanleiding geven. Voor het inlandvervoer en voor iedere andere te land verrichte dienst zou de verlader over de mogelijkheid moeten beschikken zich tot een onderneming van zijn keus te wenden.

De verordening zou geen betrekking hebben op de praktijk van de monetaire aanpassingscoëfficiënten (CAF's), voor zover zij zodanig worden vastgesteld, dat zij in totaal voor de leden-maatschappijen van de conference noch tot voordeel noch tot verlies aanleiding geven. In de verordening zal in beginsel wel worden voorgeschreven, dat de Gemeenschap als een enkele monetaire zone moet worden beschouwd, waarvoor een gemiddelde CAF wordt berekend. Wel kan de vrijheid om uiteenlopende tarieven toe te passen, mits economisch gerechtvaardigd, blijven bestaan.

Conference en verlader zouden overeenstemming moeten bereiken over een op te stellen lijst van omstandigheden, die de verladers automatisch bevrijden van hun getrouwheidsverplichting, terwijl de getrouwheidsclausules niet mogen uitsluiten, dat de verlader gebruik maakt van andere takken van vervoer en/of andere havens dan de conference bedient.

Ook de rabatverlening moet worden vastgelegd, terwijl de conference voor de toelating van de in één der lid-staten gevestigde scheepvaartmaatschappijen geen andere voorwaarden mag stellen dan in de reeds gesloten accoorden.

In het Publicatieblad *) zijn ondertussen verschenen:

- De resolutie van het Europese Parlement inzake de betrekkingen van de EEG met de COMECON op het gebied van de zeevaart naar aanleiding van het verslag Jung **);
- Het advies van het Economisch en Sociaal Comité ***) inzake de huidige problemen in het zeevaartbeleid van de Gemeenschap, in het bijzonder de veiligheid op zee, de toenemende betekenis van de nieuwe zeevaartlanden, de ontwikkeling van de goedkope vlaggen en de discriminatie van bepaalde vlaggen. ****);

*) P.B. no. C 140/171 van 5-6-1979.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 216.

***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 215.

****) P.B. no. C 171/34 van 9-7-1979.

- Het advies van het Economisch en Sociaal Comité *) inzake een voorstel voor beschikking van de Raad voor het verplicht stellen van de controleprocedures voor schepen, die in resoluties van de Internationale Raadgevende Overheidsorganisatie voor de Scheepvaart (IMCO) zijn vastgelegd **).

Parlementaire schriftelijke vragen.

De heer Yeats richtte zich met een zeevaartvraag (no. 45/79) ***) tot de Europese Commissie en met name of de Commissie enige verandering had gemerkt in de hoeveelheid vervoerde goederen, voor wat betreft het intracommunautair handelsverkeer, die de vloten van de lid-staten vervoerden vergeleken met het luchtvervoer. Het antwoord van de Europese Commissie hierop was kort en krachtig: "De Commissie bezit niet de gevraagde informatie".

Luchtvaart.

De Europese Commissie heeft op 12 juli 1979 bij de Raad een voorstel voor een beschikking van de Raad, houdende de instelling van een overlegprocedure inzake internationale acties op het gebied van het luchtvervoer, ingediend ****).

Deze eerste en uiterst voorzichtige stap van de Commissie op een terrein, waarop de Raad zich slechts éénmaal heeft begeven, beoogt de coördinatie tussen de lid-staten in de internationale organisaties en onderhandelingen met derde landen te bevorderen, alsmede tijdig de problemen van Gemeenschappelijk Belang te onderkennen. Voorbeelden daarvan zijn: de nieuwe Amerikaanse luchtvaartpolitiek en de hernieuwde bilaterale onderhandelingen met de Verenigde Staten; de herstructurering van de IATA; de brandstofprijsverhogingen; de drukte op de vliegvelden en de verkeersleidingsproblemen welke ook elementen zijn om een gemeenschappelijke actie te voeren. Dan dient wel eerst een instrument daarvoor te worden geschapen.

Dit voorstel is de eerste concrete deeluitwerking van een memorandum, dat de Europese Commissie tegelijkertijd het licht heeft doen zien. De heer Burke had reeds in het Europese Parlement dit memorandum aangekondigd *****).

Volgens het voorstel zal slechts op verzoek van een lid-staat of van de Commissie, onder bepaalde vastgestelde voorwaarden, overleg plaatsvinden over vraagstukken, die enerzijds in internationale organisaties worden behandeld en anderzijds vóór en tijdens de onderhandelingen over multilaterale en bilaterale overeenkomsten met derde landen opkomen.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 215.

**) P.B. no. C 128/34 van 21-5-1979.

***) P.B. no. C 118/10 van 11-5-1979.

****) P.B. no. C 193/9 van 31-7-1979.

*****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap 15e jaargang 1979, no. 2, blz. 217.

Via een beperkt samengesteld comité zou het overleg dan moeten plaatsvinden, terwijl de noodzakelijke administratieve werkzaamheden door het Secretariaat-Generaal van de Raad, uiteraard onder geheimhouding, dienen te worden verricht.

Na 3 jaren zou de Raad dan op voorstel van de Commissie de overlegprocedure opnieuw moeten bezien en deze zo nodig aanvullen of wijzigen.

Het bovengemelde memorandum *), getiteld "Bijdragen van de Europese Gemeenschappen tot de ontwikkeling van luchtvervoerdiensten", beschrijft de manier, waarop het luchtvervoer binnen de Gemeenschap zou kunnen worden verbeterd en ontwikkeld.

De Commissie meent, dat het moment is aangebroken voor actie op dit gebied ten gunste van zowel de passagiers als de luchtvaartmaatschappijen.

Het memorandum beoogt allereerst een discussie op zowel communautair als nationaal niveau te ontketen en bevat daarom nog geen uitgewerkte voorstellen.

Het memorandum met de daarin beschreven eventuele acties streeft vier grote doelstellingen na, die ten goede van de gebruikers, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de samenleving als collectiviteit komen, nl. een zo volledig mogelijk net van lijndiensten dat door een efficiënte dienstverlening en verzorgd tegen zo laag mogelijke prijzen zonder dat er wordt gediscrimineerd, ten behoeve van de luchtvaartmaatschappijen een financieel evenwicht teweegbrengt door vermindering van de exploitatiekosten en vergroting van de productiviteit.

Voor wat betreft het personeel beoogt het memorandum het opheffen van de hindernissen tot de vrije toegang tot het beroep. Ten behoeve van de samenleving wordt het milieuvraagstuk, de regionale ontwikkeling en een rationeel energiegebruik, met name in relatie met de in de luchtvaart bestaande bilaterale accoorden, behandeld. De huidige lijndiensten, tarieven en gebruikte capaciteit geven aanleiding om te veronderstellen, dat op bovengenoemde gebieden veel kan worden verbeterd. De maatregelen die op korte en middellange termijn worden voorgesteld zijn: minder hoge tarieven en een vergrote flexibiliteit van de diensten, uit te voeren door de introductie van een derde klasse, speciale tarieven om overcapaciteit te vullen, seizoenbiljetten, standby tarieven en een Europees rondreisbiljet. Ook een grotere dienstverlening, door vooral meer vluchten tussen de regio's van de Gemeenschap tot stand te brengen, zou voor het publiek welkom zijn. De mogelijkheid zou moeten worden geschapen, dat de lidstaten, indien een gevestigde luchtvaartmaatschappij onder bepaalde condities een lijndienst niet wil uitvoeren, toestemming geeft aan een andere maatschappij, die hiertoe wel bereid is.

De Commissie is voornemens een voorstel in te dienen omtrent de concurrentieregel. Een dergelijke verordening zou het onderzoek naar bepaalde praktijken en machtsmisbruik kunnen vergemakkelijken. Daarnaast zou ook een coördinatie van steunmaatregelen tot stand moeten komen.

*) COM (79) 311 van 6-7-1979.

Ten aanzien van het drukken van de kosten van exploitatie, denkt de Commissie aan vereenvoudiging van procedures en gebruikte documenten in het vrachtvervoer, alsmede een harmonisatie van de technische normen.

Voor wat betreft het personeel zouden de werkomstandigheden in de luchtvaartindustrie onder de loep kunnen worden genomen, alsmede de wederzijdse erkenning van de opleidingen van het grond- en vliegend personeel.

Voor wat betreft de betrekkingen met derde landen beschrijft de Commissie het reeds hierboven vermelde voorstel voor een overlegprocedure, terwijl zij in haar memorandum de gevolgen voor de luchtvaartindustrie beschrijft, die een supplementaire vraag naar vliegtuigen teweeg zou kunnen brengen. Contacten tussen de luchtvaartmaatschappijen en de fabrieken zullen moeten worden gestimuleerd.

In deze rubriek mag niet het naartig overleg in Strassburg van de Europese Commissie van de Burgerluchtvaart over de moeilijkheden, die de DC 10 ondervond in de maand mei/juni, onvermeld blijven.

In hun vergadering van begin juni bleek, dat er tussen de verscheidene landen, waarvan de scheidingslijn dwars door de EEG liep, verschillend werd gedacht over het — al dan niet — wederom in bedrijf stellen van de vliegtuigen.

Parlementaire schriftelijke vragen.

Naar aanleiding van de faciliteiten die geringere geluidshinder veroorzakende vliegtuigen sedert 1 november 1978 zouden krijgen in de Bondsrepubliek, vroeg met een schriftelijke vraag (no. 27/79) *) de heer Jahn aan de Europese Commissie of het verlenen van deze faciliteit ook op andere luchthavens in de Gemeenschap verplicht zou kunnen worden gesteld.

De Commissie begint haar antwoord met te stellen, dat ook elders in de Gemeenschap voor dergelijke vliegtuigen faciliteiten worden verleend of overwogen, doch niet op alle luchthavens en niet altijd op dezelfde wijze.

De meest afdoende manier om vliegtuigen, die niet aan de normen voldoen, af te schrikken, is het gebruik daarvan te verbieden. Een richtlijn van deze strekking wordt in de Raad behandeld. Goedkeuring van deze richtlijn zou additioneel gebruik in de toekomst verhinderen. De Commissie is bezig de in de lid-staten toegepaste onderling afwijkende schema's voor de landingsrechten in verband met het geproduceerde lawaai te bestuderen. Zij vraagt zich af of harmonisatie daarvan, ter vermijding van oneerlijke concurrentie, vereist is.

Tevens gaat zij na of zij kan bijdragen aan de vermindering van het vliegtuiglawaai, al dan niet door communautaire maatregelen.

*) P.B. no. C 150/10 van 15-6-1979,

*) P.B. no. C 158/5 van 25-6-1979

*) P.B. no. C 145/25 van 11-6-1979.

Diversen

Zomertijd.

Nu er geen uitzicht op bestaat, dat in de gehele EEG één standpunt over de zomertijd komt, hebben de 5 lid-staten, die de zomertijd hebben ingevoerd, tot onderling uniformiteit besloten, Frankrijk, Italië en de Benelux zullen voor 1980, en waarschijnlijk jaarlijks, de zomertijd van 6 april tot 28 september laten duren.

Een werkgroep Nieuwe Transportmiddelen, die in het kader van het Europese Comité voor Wetenschap en Technisch Onderzoek is opgericht, heeft in de maand mei een viertal onderzoekprojecten uitgekozen. Deze zijn de elektrische wagen, een tijdelijke draadloze trolleybus, het gebruik van vervangende brandstoffen, zoals methanol, en de scheepvaartcontrole vanaf de kust.

Het comité bevat naast de 9 landen van de EEG ook de andere staten van de OESO (minus IJsland).

Zeehavens.

Door middel van een aantal schriftelijke vragen (resp. nos. 43/79, 46/79 en 47/79) *) van de heer Yeats, moesten de zeehavens bij de Europese Commissie de aandacht krijgen.

De eerste vraag had betrekking op de graad van verontreiniging van de wateren van belangrijke havens.

In haar antwoord stelde de Commissie, dat zij zelf geen metingen verricht, doch dat de gemeenschap aangesloten is bij het verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee vanaf het land (Verdrag van Parijs).

In dit kader is de opdracht gegeven een rapport op te stellen, waarin de tekortkomingen van de netwerken voor het toezicht worden vastgesteld. Een meetprogramma wordt heden ten dage uitgevoerd.

Op de tweede vraag, handelend over de werkgelegenheid in het havenbedrijf moest de Commissie antwoorden, dat zij slechts over fragmentarische en onofficiële gegevens ten aanzien van de kwantitatieve gegevens over de veranderingen in de werkgelegenheid in het havenbedrijf of over de toeneming van geregistreerde werkgelegenheid in verband met de omschakeling op containers, beschikt. De Commissie zal wel het nodige onderzoek verrichten en een aanvullend antwoord daaromtrent geven.

De derde vraag betrof het Regionaal Fonds en de ontwikkeling van industrieën in havensteden.

In haar antwoord stelt de Commissie, dat het Europees Fonds voor de Regionale Ontwikkeling sedert 1975 voor 170 havenprojecten steun heeft toegekend. Een verband evenwel tussen deze investeringen en het opvangen van arbeiders, die door de technische veranderingen in het havenbedrijf overtoollig zijn geworden, kan niet worden gelegd. De meeste projecten zijn immers ingediend in de vorm van gegroepeerde aanvragen.

*) P.B. no. C 150/10 van 15-6-1979,

*) P.B. no. C 158/5 van 25-6-1979,

*) P.B. no. C 145/25 van 11-6-1979.

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

H. A. Levine.

National transportation policy: a study of studies.

Farnborough (Lexington books), 1979.

185 blz. \$ 24.50.

Wie onderzoekt de onderzoekers? Deze vraag is zinvol in een tijd, waarin beleidsbeslissingen van de Overheid en van bedrijfsleven steeds meer een hulpbasis trachten te vinden in wetenschappelijk onderzoek. Levine, een geschoold onderzoeker van een particulier research instituut, tracht deze vraag te beantwoorden voor zover het de research betreft ten behoeve van de federale vervoerpolitiek in de Verenigde Staten van Noord-Amerika (oppervlakte 250 x, bevolking 15 x die van Nederland). De federale overheid bezit daar diepingrijpende bevoegdheden ten aanzien van welhaast alle vervoertakken. Om de vraag te beantwoorden heeft de schrijver 26 majeure studies gedetailleerd en 2000 andere documenten (verhoren van het Congress en tijdschrift-artikelen) in grote lijnen geanalyseerd.

Van belang is welke vragen hij aan het materiaal heeft gesteld. Een aanwijzing daarvoor is zijn aan het onderzoek voorafgaande opmerking, dat de *doelmatigheid* van het onderzoek en van het daarop steunend beleid in hoge mate ongunstig wordt beïnvloed door "milieu"-belastingen in de vorm van 3 organisatorische en institutionele factoren, die zich als politieke onderstroom bij alle kwesties voordoen, nl.:

- de strijdvraag: federaal versus regionaal belang,
- de strijdvraag van economische orde: waar investeert de Overheid en waar de particulier, met de gevolgen van dien;
- de strijdvraag van de waardering van buiten het vervoer liggende grootheden als arbeidsethos, defensie-waarden, milieubelasting.

De door hem tegengekomen kwesties deelt hij in drie groepen in:

- beslissingskwesties: wie beslist en voert uit,
- uitwerkingskwesties: welke uitwerking hebben de maatregelen gehad en hoe meet men haar,
- doelkwesties: welke doelen moeten worden gediend en hoe weegt men die onderling af.

Deze drie groepen kwesties zijn onderling in een systeem verbonden.

De schrijver stelt in zijn onderzoek naar het verband tussen research en politiek echter de uitwerkingskwesties centraal.

Hij ontleent deze aan een in hoofdstuk 2 gegeven chronologisch overzicht van de belangrijkste onderzoeken sinds 1887. Daar het in zijn bestek niet mogelijk was alle kwesties te onderzoeken, analyseert hij als voorbeelden van zijn onderzoek twee belangrijke zaken nl.:

- de federale hulp in de vorm van subsidies en anderszins aan de verschillende vervoertakken. Conclusie: deze hebben zich in de loop der jaren vermenigvuldigd;
- de economische regelingen van het federale vervoerwezen. Daarbij komen twee trends naar voren: één tot minder of geheel geen inmenging van de Overheid, die als politieke kwestie weinig onderzoek heeft gevraagd. De andere trend is die naar midden- en lange termijnplanning en behartiging van arbeidsaangelegenheden en milieu-bescherming.

Tot deze laatste ontwikkelingen, die de Overheid steeds dieper in het vervoer hebben doen ingrijpen, heeft het onderzoek wel krachtig bijgedragen.

Op deze toenemende verwikkeling van de Overheid gaat hoofdstuk 5 nader in. Kruisgewijs onderzoek van 6 belangrijke studies tussen 1942 en 1961 (waarom ook niet latere?) leidde tot de volgende conclusies t.a.v. de behandelde kwesties:

- het ingang zetten van het onderzoek gebeurde door politieke lichamen (President, Congress, Departement);
- de onderzochte onderwerpen hadden in meerderheid betrekking op de toegepaste of toe te passen normen van Overheidsregelingen en de financiële hulp aan vervoertakken;
- de aanbevelingen waren: minder straffe regeling van de spoorwegen en straffere van de andere vervoertakken; regelingen in één organisatie; verbreding van de taak van de Overheid met planning; invoering van heffingen van de gebruikers van waterwegen.

De meeste van deze aanbevelingen zijn in de loop van de tijd opgevolgd. De conclusie luidt: het onderzoek heeft de trend naar verdere inmenging van de Nationale Overheid ondersteund, zo niet geleid (blz. 97).

Als oorzaken daarvan noemt Levine:

- de moeilijkheid van het — ook economisch — afwegen van nationaal en regionaal belang;
- het moeilijk nagaan van de voor- en van de nadelen van regeling der mededinging; daarvoor is het criterium van de rechtvaardigheid t.a.v. de vervoertakken in de plaats gesteld, met voorbijgang van het belang der gebruikers;
- de centrale Overheid werd als de enige geschikte gezien om vraagstukken van subsidiëring van zwakke door sterke lijnen te beslissen.

De schrijver verwijt het onderzoek, dat het de fundamentele problemen (afweging van nationaal versus regionaal belang, de ongunstige effecten van regeling, waarom regeling?) heeft verdoezeld en er mineure problemen ten gunste van regio's, vervoertakken en gebruikers voor in de plaats heeft gesteld. Tot deze verschuiving van problematiek leidde mede het politiek beginsel: richt zo weinig mogelijk directe schade aan.

Met betrekking tot de onderzoekers windt de schrijver er geen doekjes om. Hij meent, dat de ontwikkeling ook bevorderd is, omdat zij meer werk voor economen zou opleveren en omdat onderzoekers hun opdrachtgevers geen schade willen doen (blz. 111). Eveneens scherpe oordelen zijn: veel z.g. onderzoek verdient die titel niet: het mist verbeeldingskracht, het lijkt op elkaar, het geeft de voorkeur aan populaire kwesties, het weigert te werken met vroeger verworven resultaten, het eindigt stereotiep met de aanbeveling van nog meer onderzoek, het wordt ondernomen omdat er nu eenmaal fondsen voor zijn (blz. 112).

Verbetering van het onderzoek zal daarom alleen optreden indien:

- het zich richt op fundamentele kwesties,
- het uitgaat van enkele grondwaarheden: vervoer heeft een afgeleide vraag; het is heterogeen in functie; apparaat en product; "cost-finding is an art, not a science"; voordelen van een investering kunnen niet nauwkeurig worden gemeten en dergelijke meer,
- van te voren wordt onderzocht of het onderzoek moet of kan worden ter hand genomen, gelet op reeds verricht werk en gebrek aan data.

Het boek prikkelt veelzins tot opmerkingen. Eén belangrijk bezwaar tegen de methode van onderzoek zij hier naar voren gebracht. De schrijver heeft zich niet tevoren in het afgetrokkene afgevraagd welke vragen aan het materiaal inzake de verhouding van onderzoek en politiek moeten worden gesteld. Hij doet het voorkomen of deze uit de materie zelf opkomen, maar daarachter blijkt de politieke opvatting van de schrijver schuil te gaan, nl. die van een tegenstander van overheidsinmenging. Daarom zijn bovengenoemd verwijt aan het onderzoek, daarom zijn boven geciteerde felle uitspraken.

De laatste behoeven in sommige gevallen niet onjuist te zijn, maar men krijgt niet de overtuiging, dat dit het enige is, dat gezegd kan worden.

De schrijver is m.i. tot deze conclusies gekomen, omdat hij de uitwerkingskwesties centraal heeft gesteld, los van de doelstelling. Hij meet de waarde van het onderzoek aan de naar buiten tredende effecten van het beleid. Deze toerekening is niet zuiver, omdat de beleidsbeslissing ook beïnvloed wordt door andere factoren dan de uitkomsten van economisch onderzoek.

Ook stelt hij dientengevolge niet de vraag naar de interne doelmatigheid van het onderzoek aan de orde, nl. heeft het onderzoek binnen het institutionele kader de werkelijkheid juist geanalyseerd, de ontwikkeling bij niets doen van de Overheid juist geschetst, de op vakwetenschappelijke gronden juiste middelen aangedragen en heeft het aldus bijgedragen tot het bereiken van het politiek gestelde doel. Dat het onderzoek binnen de bestaande instituties werkt, ligt, gelet op het feit, dat het wordt gepleegd door en voor Overheidsinstellingen, voor de hand. Waren de opdrachtgevers andersoortig geweest, dan hadden de onderzoekers de institutionele kaders kunnen laten springen. Men kan de Overheid uit politiek oogpunt verwijten, dat zij de verkeerde vragen stelt, maar niet de onderzoekers, dat zij, wetenschappelijk gezien, de verkeerde antwoorden geven.

Overigens het boek biedt ook veel goeds: een compact chronologisch overzicht van de voornaamste studies, die de vervoerpolitiek sterk hebben beïnvloed (blz. 13-23) — in bijlagen meer gedetailleerd —, een analyse van het stelsel van financiële hulp (blz. 65-96) en een selectie van de belangrijkste kwesties, die de laatste 40 jaar ter discussie hebben gestaan (blz. 93-110). Wie zich over deze onderwerpen wil oriënteren, kan hier met vrucht terecht.

Prof. Dr. J. P. B. Tissot van Patot.

*Barrel
evaluatie*

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK
INSTITUUT

(Netherlands Institute of Transport)
(Institut Néerlandais des Transports)

Opgericht in 1946 onder de naam Nederlands Verkeersinstituut.

Stelt zich ten doel de bevordering van het wetenschappelijk onderzoek van vervoersvraagstukken in de ruimste zin van het woord.

Het tracht dit doel o.a. te bereiken door:

- het onderzoeken, ook in internationaal verband, van **vraagstukken** op het gebied van het vervoer;
- het onderhouden van nauwe betrekkingen met **lichamen met verwante doelstelling**;
- het publiceren van vervoerswetenschappelijke studies, **zowel in** een eigen orgaan als in afzonderlijke uitgaven;
- het stichten en tot ontwikkeling brengen van een **openbare vervoerswetenschappelijke bibliotheek**, alsmede het verzorgen van **een documentatie** op vervoerswetenschappelijk gebied;
- het beleggen van bijeenkomsten, het doen houden **van lezingen** en het geven van cursussen, alsmede het organiseren van **bezoeken en excursies** op het terrein van zijn werkzaamheid;
- het bevorderen van het wetenschappelijk onderwijs **in de vervoerswetenschappen**.

Veel instellingen en bedrijven steunen het Instituut als **begunstiger**; daarnaast ontvangt het de steun van een groot aantal persoonlijke **leden, die** als contribuant zijn toetreden.

De minimum-subsidie voor begunstigers is f 1.740,— per jaar; **bedrijfscontribuant** f 465,—; persoonlijke contribuant f 53,50, en junior **contribuant** f 26,50.

Bestuur : Mr. P.R. Leopold, voorzitter; Dr. A.D.J. Brantenaar, **J.J. Dassel**, Mr. R.J.H. Fortuyn, Ir. H.A. de Groot, D. Hooykaas, **Drs. Ph. Leenman**, Mr. W.G.A. de Meester.

Directeur : Prof. Drs. H.J. Noortman.