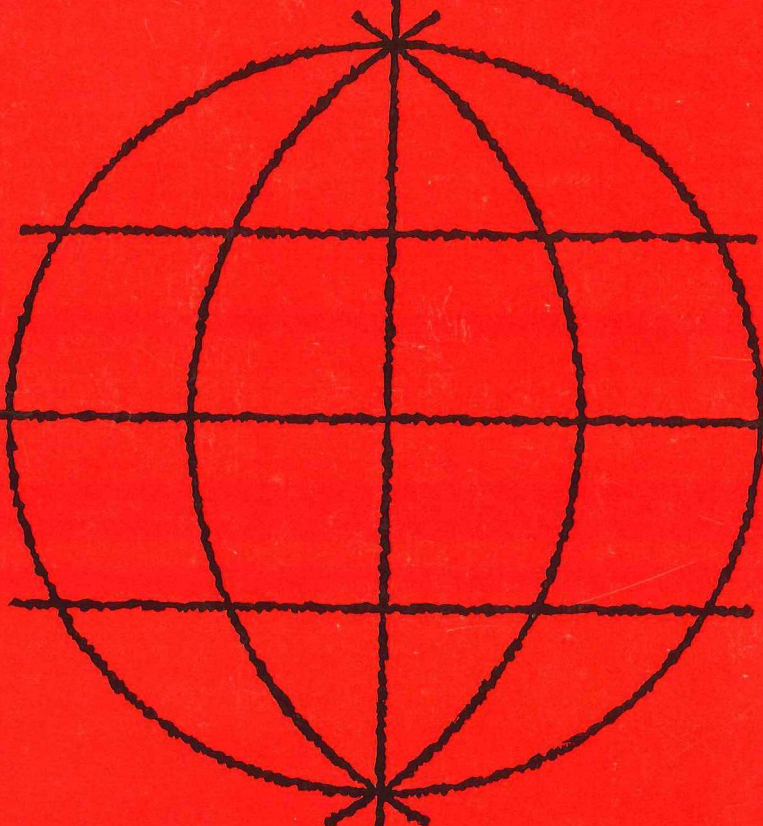


SCHEEPVAART:
BELEID IN BEWEGING



'86 | 2

TWEEËNTWINTIGSTE JAARGANG

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

Journal for Transport Science
Revue pour L'étude Scientifique des Transports

Scheepvaart: beleid in beweging

REDACTIECOMMISSIE

Prof. Drs. H.J. Noortman (voorzitter) – Drs. P.A.Th. van Agtmaal – Dr. F. van Dam
Drs. G. Gort – Mr. G.W. van Hasselt – Drs. C.G. de Kogel
Prof. Dr. H.C. Kuiler – Prof. Dr. W. Winkelmanns

REDACTIERAAD

Dr. L.J. Blokland – Prof. Dr. W.A.G. Blonk – Drs. J.A. Bourdrez
– Mw. Mr. O.D. Gerbers – Dr. H. den Harder – Drs. E.R. Hugenholtz
Prof. Ir. G.C. Meeuse – Prof. Dr. H.J. Molenaar – Prof. Drs. J.B. Polak
Drs. H.A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E.J. Visser

VASTE MEDEWERKERS:

Dr. Mr. J.G.W. Simons
J. Voordouw

TWEEËNTWINTIGSTE JAARGANG
1986 – Nr. 2

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
POLAKWEG 13 – 2288 GG RIJSWIJK

ISSN 0040-7623

© 1986 – De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan is slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van het NVI.

Voor advertenties wende men zich tot het:
Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Polakweg 13
2288 GG Rijswijk
Tel. 070/99 33 41

Abonnementsprijs f 125,— (excl. BTW) per jaar (buitenland f 135,—); Studenten-abonnement f 62,50;
Losse nummers f 35,—. Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,
Polakweg 13, 2288 GG Rijswijk. Postrekening nr. 398.92.19.

Druk: Drukkerij Uitgeverij H. Gianotten b.v., Tilburg.

VOORWOORD

Een zeereiderij, die niet uitsluitend in de cabotage opereert, kan zonder twijfel worden gerekend tot een 'transnational corporation' (een door de UN aanvaard begrip). Als definitie daarvoor wordt wel gegeven: 'a firm which controls operations in more than one country'. Alle grensoverschrijdende transportoperaties vallen hieronder. Wereldzeevervoer wordt daarbij verklaard uit het verloop der handelsstromen en de vestigingsplaatsen der ondernemingen met fysieke produktie. Beide grootheden zijn evenwel onvoldoende om in de turbulente wereld van het heden een volledige verklaring van het wereldvervoerpatroon te geven en de realisatie daarvan door rederijen. Comparatieve kosten en geografische afstand als kostenveroorzakers blijven voor dat patroon natuurlijk belangrijk. Bij de realisatie door de rederijen spelen die comparatieve kosten evenzeer een rol. Evenals bij de fysieke produktie doen zich ook bij het transport in die comparatieve kosten belangrijke verschuivingen voor en wel in die zin, dat voor jonge landen deze voordelen relatief afnemen door de stijging van hun arbeidskosten en de relatief hoge kapitaalskosten in die landen.

Maar allerhande andere factoren blijken mede – een soms belangrijke – rol te spelen: snelle technologische ontwikkelingen bij produktie en vervoer, informatica, interacties tussen ondernemingen van verschillende omvang, regelgeving door verschillende nationale overheden en multinationale politieke groeperingen.

Toepassing van moderne technologie en informatica vereist zowel voor introductie, gebruik, als onderhoud hoog gekwalificeerd personeel, dat in vele jonge landen (nog) niet beschikbaar is. Deze ontwikkelingen leiden in ontwikkelde markteconomieën ook tot een verdringing van kleine zelfstandige reders door het grootbedrijf van de maritieme beroepsvervoerder.

Interacties tussen grote ondernemingen nemen bij toenemende internationalisering snel toe, zowel in positieve als in negatieve zin. Het oude conference-systeem blijkt daarbij door interne zwakte voor deze onderlinge relaties niet meer het meest geëigende instrument voor een regulerende taak. Ook hier is een ontwikkelingsproces op gang gekomen.

Overheden menen om vele zeer uiteenlopende redenen in de turbulente zeevaartmarkten te moeten ingrijpen. In westerse landen gaat het veelal om behoud van aanwezige kennis en werkgelegenheid, mede met het oog op het strategisch belang van hun vloten.

Door dit alles ontstaan bij overschrijding der nationale grenzen vaak discontinuïteiten. Het gevolg is een 'redrawing of the map of industry and transport'.

Europese transnationale rederijen hebben decennia lang het wereldvervoerpatroon beheerst. Door de opkomst der jonge landen en landen met andere scheepvaartgebruiken en andere systemen van scheepsregistratie is het investeringspatroon in de wereld sterk gewijzigd en is de band tussen vlag en eigendom van het schip sterk verzwakt. Westerse mogendheden trachten 'uitvlaggen' te bemoeilijken om militaire, financiële en werkgelegenheids-overwegingen. Maar ook hier zijn de zaken duidelijk in beweging gekomen, gezien bv. het Noorse plan voor een tweede scheepsregister. De toenemende internationaliseringstendens maakt die soms ook wel emotioneel bepaalde band tussen schip en vlag steeds vager, evenals de wens om alleen of zoveel mogelijk met personeel uit eigen land te varen. Dat laatste strookt overigens ook weer niet met de wens tot verlening van ontwikkelingshulp.

Het transnationale karakter der rederijen kreeg ook nog een nieuwe dimensie in de organisatie van de scheepvaartonderneming

De wijzigingen in het wereldpatroon der economische activiteiten ging gepaard met een sterker wordende interdependentie der economische relaties. De rederijen hadden daaruit de consequentie te trekken: ter wille van hun rentabiliteit moesten zij op zoek naar nieuwe geografische markten. Door de opkomst der nieuwe concurrentie moest dit bovendien gepaard gaan met het bieden van een beter produkt tegen zo mogelijk lagere kosten. Dit betere produkt omvatte niet alleen schepen van technologisch hoogwaardige aard, maar ook het bieden van een volledig transportpakket van 'door to door' en een goede voorlichting aan verladers.

Deze kwalitatieve verbetering van het aanbod wordt echter vaak gecompliceerd door regelgeving van verschillende overheden. Daarbij blijkt de ideologische benadering door een staat vaak zeer verschillend te zijn van die van een andere staat, afhankelijk van volkskarakter, politiek regime en/of economische ontwikkelingsfase. Vervoer is daarbij vaak een instrument ter beïnvloeding van hun positie in het wereldhandelssysteem.

Een en ander leidt tot een noodzakelijke wijziging in de organisatiestructuur van de transnationale rederij: meer dan voorheen dient rekening te worden gehouden met de geografische verschillen in benadering der vervoermogelijkheden, zich uitend in bepaalde vormen van geografische decentralisatie der bedrijfsvoering. Het laatste themanummer over Zeevaart dateert uit 1979. Gezien de hierboven zeer kort geschetste ontwikkelingen was de tijd rijp opnieuw aandacht aan deze transportvorm te schenken.

Het nationale en internationale beleid op het gebied van de zeevaart staat momenteel sterk in het centrum van de belangstelling. Dit themanummer schenkt daar dan ook veel aandacht aan. Dat neemt niet weg, dat de fundamenteel analytische aspecten minder belangrijk zouden zijn. Dit aspect zal dan ook zeker nog de aandacht van dit tijdschrift moeten hebben.

Prof. Dr. H.C. KUIJER

ONTWIKKELINGSLIJNEN IN DE ZEESCHEEPVAART

Prof. Dr. H.J. MOLENAAR
Erasmus Universiteit Rotterdam

Abstract

Lines of development in shipping

New developments are too easily designated as longterm trends. Flag discrimination, labour costs and conference power would have left shipping today in a different state if these had moved ahead ever since the postwar years.

Two developments do appear now to stand out as genuine trends: the 'bulking' of general cargo flows and the internationalisation of shipping.

An important but neglected aspect of the first appears to be the diminishing scope for the application of differential transport pricing with cross subsidization. By not singling this out as a major development to impair international trade and economic welfare UNCTAD gives evidence of ambivalence in shipping matters. Applicability of what the traffic can bear, pricing should be a criterion for the public approval of new combines in big container shipping in restraint of trade to succeed the present conferences.

The second trend, internationalisation seems inescapable since the 1986 agreement on the conditions for the registration of ships.

The development of capital/labour ratios and of capital and labour costs in Western Europe and the Far East and elsewhere would place West European flag shipping gradually in a more competitive position.

The economic benefits to the world of lower transport costs under the agreed conditions for flag registration seem unimportant, this in regard of the increasingly small freight incidence of the respective flag cost differences and the scanty relationship between cost and transport prices.

Vijf en dertig jaar persoonlijke betrokkenheid bij de zeescheepvaart, waarvan twintig jaar via het maritieme onderzoek, moeten ruimschoots voldoen: de zijn om hoofdlijnen te ontdekken in de veelheid van ontwikkelingen die worden gesignaleerd.

Persoonlijke beleving is evenwel gelukkig geen voorwaarde en kan daarvoor zelfs een emotionele hinderpaal worden. Het gevaar hiervan onderkennen: de, zal ik de rood wit blauwe vlag gestreken houden en mij niet spiegelen aan de geëmotioneerde opstelling van de British Maritime League over de dreigende ondergang van het Verenigd Koninkrijk als maritieme natie.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Deze worden, met weinig égarde voor het begrip, gemakkelijk als trends aangemerkt. Elke oude willekeurige momentopname via de scheepvaartpers legt er een aantal bloot.

- Als 'vlagdiscriminatie' zich had blijven ontwikkelen volgens het patroon in de vijftiger en zestiger jaren, was de 'noord-zuid' lijnvaart nu volledig bilateraal opgedeeld geweest. Het is een nu eens opkomend, dan weer wegebbend verschijnsel gebleken, niet het meest door de tegenacties die het heeft ontke-tend.
- Van alle (na-oorlogse) jaren is ook de zorg om de (comparatieve) kosten-ontwikkeling voor de Westeuropese scheepvaart. Arbeidskosten spelen nu echter in de zeescheepvaart een snel verminderende rol.
- Toenemende monopolistische machts- en prijsvorming door de scheep-vaartconferenties is als doorgaande trend de laatste jaren ontluis-terd. Een sterk verval van krachten heeft zich tegen de verwachting in, aldaar gemani-festeerd, juist toen het containeriseringsproces de markttoegankelijkheid zou gaan bemoeilijken en de conferenceposities leek te gaan consolideren.

In de dynamica van 'de wereldscheepvaart', die met haar 125 miljard dollar vrachtomzet waarschijnlijk de meest internationale bedrijvigheid is, worden veel 'trends' gesmoord en zijn alle zich nieuw aandiende ontwikkelingen een kritische analyse waard.

Eén aspect, voor bankiers steeds opnieuw verrassend, heeft de zeescheep-vaart niet kunnen afschudden: een kapitaalsrentabiliteit die, gemiddeld ge-nomen, de laatste vier decennia veel te laag is gebleven. De liefde voor het schip en het scheepvaartbedrijf is bij de kapitaalverschaffers wel ver gegaan, toen alleen eigen vermogen, in verband met de risico's, toelaatbaar werd geacht en winstinhouding in de vermogensbehoefte moest voorzien. Toen vreemd vermogen tenslotte toch onmisbaar bleek, ging de onvoldoende ren-tabiliteit van het totale werkzame vermogen zich door het hefboomeffect van de kredietfinanciering wreken.

Tot aan 2000 moet minstens \$ 200 miljard, mogelijk \$ 300 miljard in zee-scheepvaart geïnvesteerd worden en daarvan een veel groter dan tot nu toe gebruikelijk deel uit eigen middelen.

De financiering wordt het grote knelpunt voor de ontwikkeling als de finan-ciële resultaten, lees vrachtprijzen, zo ongunstig blijven.

Het lijkt er op dat wat de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging een instrumentele visie op de scheepvaart noemt (i.p.v. een industriële visie), is gaan overheersen en dat een internationale vervoersocialisatie op gang is gebracht in het nationaal-economisch belang van de ladingmarkt domineren-de staten. De derde wereld heeft lang en bloc tegen te hoge zeevrachten geageerd. Geen document mocht in de beginjaren van UNCTAD op goede gronden concluderen dat vrachtprijzen niet te hoog waren. Voor 'to the detriment of developing countries' bestond nog net geen speciaal stempel. Tegenwoordig richt de verdenking van het instand houden van te lage vracht-prijzen, maar dan vooral voor bulkgoederen, zich vooral op Japan dat over-

tonnage zou hanteren om de grondstof- en energieafhankelijke economie te stimuleren. Nieuw realisme bij tot maritieme wasdom komende ontwikkelingslanden, heeft de agitatie tegen de zeevrachten onderdrukt. Als zij er nog is, is de blokopinie plichtmatiger geworden.

Doel van deze beschouwing is nu om enkele zich als trend aandienende belangrijke ontwikkelingen kritisch te analyseren.

MOMENTELE SITUATIE

De werkelijke ontwikkeling van de zeescheepvaart wordt van jaar op jaar statistisch steeds uitbundiger gerapporteerd. John Cashman, al decennia's werelds meest prominente vlootstatisticus, is vorig jaar met een breedvoerige analyse buiten zijn traditionele oevers getreden. Zijn 'worldwide view of shipping and shipbuilding' [1] heeft mij als lezer, met gerechtvaardigde verwachtingen, in een even desolate toestand achtergelaten als de toestand, waarin volgens hem deze sectoren zich bevinden: 'horrendus overcapacity, government interference, aggravating market conditions'. 'It is an industry which needs forward planning in a way such as it never experienced before: otherwise it will be an industry without hope and which will be doomed'.

Planning wordt kennelijk gezien als middel om chronische overcapaciteit in beide sectoren te voorkomen. Een erg naïeve zienswijze, tenzij overheidsingrijpen of krachtiger zelfregulering wordt bedoeld.

De momentele situatie geeft juist minder aanleiding tot 'doom and gloom' dan enige jaren terug. Het herstel van 'evenwicht' (quoterend gebruikt) maakt goede voortgang. Het makelaarskantoor Platou ziet dit binnen 2 à 3 jaren bereikt (de bulkvaart kent al 10 tot 13 jaar ernstige overcapaciteit). De grote containervaart gaat echter moeilijker tijden tegemoet. Genoemde sectoren liggen qua marktorganisatie, ladingpakket en tonnage zo ver van elkaar af, dat belangrijke faseverschillen in 'winstgevendheid' mogelijk zijn.

Hiermee raak ik aan een van de belangrijke ontwikkelingen die, indien doorgaand, vergaande gevolgen kan hebben:

- Blijft de bulkvaart de lijnvaart verder terugdringen en wordt daarmee de traditionele prijsvorming voor stukgoed naar achterhoeken van de wereld gedrukt? Hoe moet dit algemeen economisch beoordeeld worden?
- Een tweede ontwikkelingslijn van nog grotere importantie, die zich hier voor beschouwing opdringt, is de al veel besproken internationaliserings-tendens in de scheepvaart.
- Een derde doorgaande ontwikkeling zou zijn, die van verdringing van de

kleine zelfstandige reder, door het grootbedrijf, van de maritieme beroeps-vervoerder door de transportonderneming.

Op de eerste twee van deze onderling ook samenhangende lijnen zal het ondervolgende betrekking hebben.

Bulkvaart versus lijnvaart

Als er één ontwikkeling is, waarover UNCTAD zich op goede economische gronden zorgen zou kunnen maken, is het de 'verbulking' van het stukgoederenvervoer in de vorm van containerisering. Ik doel nu niet zozeer op de aspecten die de participatie van ontwikkelingslanden in dat vervoer bemoeilijken, als wel op de repercussies voor de zeevrachttarieven. Het oude beginsel van 'what the traffic can bear', waarvoor de waarde der goederen aange-toond 'the best proxy' is [2] blijkt daardoor in zijn toepasbaarheid ernstig te worden ondermijnd. De mogelijkheden van kruissubsidiëring van zeevrachtkosten voor laagwaardige door die voor hoogwaardige goederen zijn namelijk allengs minder aan het worden. Tegen de verwachting in heeft containerisering de greep van de gevestigde lijnvaart op de markt niet verstevigd, maar is de entree gemakkelijker geworden, juist via introductie van 'freight-all-kinds' tarieven door nieuwkomers. Het lag niet in de bedoeling van de conferences om het onder aandrang van afschepers en hun organisaties op gang gekomen proces van simplificering der tarieven zover te laten komen. Zeer aannemelijk is gemaakt dat een differentiële prijsstelling het internationale handelsvolume van laagwaardige goederen veel meer verhoogt, dan het aan volume van hoogwaardige goederen wegprijst. Achter het 'what the traffic can bear'-principe gaat het theorema van de prijselasticiteiten van vraag en aanbod schuil. De erosie van de nog flink gedifferentieerde 'commodity box rates' tot uniforme box rates, is in de Midden Oosten-vaart begonnen. Gilman durfde al in 1983 voorzichtig te poneren dat 'it seems likely that there is any very strong element of value related pricing left on any routes which have been subject to strong competition in recent years' [3]. Het proces lijkt onomkeerbaar en moet inmiddels tot veel meer routes zijn doorgedrongen.

Ontwikkelingslanden tonen merkwaardig genoeg, nu meer zorgen over hun scheepvaart dan over de vrachtkosten op hun export- en importprodukten (al of niet terecht, afhankelijk van de prijselasticiteiten van vraag naar en aanbod van die goederen: de vracht betalen is niet noodzakelijk deze dragen). De sterke waardeschommeling der (export-)produkten relativeert het bedoelde effect ook wel heel sterk.

Overigens moet 'differentiële' doorvoering van de container-technologie de 'achtergestelde' derde wereld door een relatief ongunstige ontwikkeling van het algemeen tariefniveau harder getroffen hebben.

Qua zeevrachtontwikkeling is de reactie op een derde aspect van de containerisering, de zeer vertraagde doorvoering van het mainportfeederport-verschepingspatroon ook veelbetekenend.

Aan de bedreiging van eigen scheepvaart en havens van ontwikkelingslanden worden politieke verklaringen gewijd, maar de bedreiging die een zich daarvoor afsluiten vormt voor de export- en importvrachten (en prijzen) wordt geen collectieve aandacht waard geacht!

Voor het uitblijven van protest tegen de erosie van op waarde georiënteerde vrachttarieven kan, naast de substitutie van handels- door scheepvaartbelangen, een meer fundamentele verklaring gevonden worden in het prijsinelastischer worden van de zeevervoersvraag over de gehele linie. Halffabrikaten verdringen grondstoffen, de waarde van grondstoffen stijgt relatief ten opzichte van de vrachtkosten (en schommelt in veel gevallen heftig). Bankiers verwonderen er zich over dat de scheepvaart 'odeloos' genoeg neemt met te lage vrachtprijzen. De vraag is echter of het ladingaanbod 'gelijkwaardiger' wordt. Binnen de gecontaineriseerde lijnvaart nemen de waardeverschillen tussen de vervoerde lading toe met het universeler worden van het containergebruik.

De grondslag voor kruissubsidiëring wordt daarmee, zeker in het 'noord-zuid'-vervoer weer verbreed.

Dit geldt voorzover hoog- en laagwaardige goederen elkaar nodig blijven hebben in een netwerk van geregelde diensten en vaste tarieven. Schaalvoorwaarden kunnen daarmee nu ook behaald worden.

De wijze van tarifiëring lijkt in de praktijk een functie te worden van de mate van concurrentie. De aanvaardbaarheid en werkbaarheid van het concurrentieregime dient echter zelf bepaald te worden. Toepasbaarheid van op waarde georiënteerde tarieven zou een van de belangrijke criteria voor regulering van de lijnvaart moeten blijven.

Als de conferences door nieuwe samenwerkingsvormen vervangen zouden worden, zoals Groenendijk verwacht, [4] zullen die hun maatschappelijke acceptatie mede daaraan kunnen ontleenen.

In de lijnvaart tussen de 'oude' en 'nieuwe' geïndustrialiseerde regio's lijkt de economische rechtvaardiging van concurrentiebeperking op deze grond minder evident. Dit laat echter andere gronden onverlet.

Internationaliseringstendens

Met het nu zeer actuele en geografisch in Europa meer dan ooit verbreide verschijnsel van 'uitvlaggen' en 'invlaggen' hebben wij gevoelsmatig waarschijnlijk allen moeite. De container mag het schip als het vervoermiddel voor veel verscheperen en ontvangers al gedeclasseerd hebben, het schip is nog geen nummer en alleen om zijn (of haar) registratie blijft veel te doen. De voorwaarden daarvoor zijn nu op 7 februari j.l. in een conventie zodanig

ruim geformuleerd, dat van 'uitfasering', het in fasen terugdringen en tenslotte uitbannen van de 'goedkope vlaggen' krachtens die conventie geen sprake zal zijn.

De vlagkeuze is een structureel probleem geworden. De vrijheid van ondernemen op een internationale leest, door combinatie van mobiele productiefactoren is wezenlijk gerespecteerd en slechts ingeperkt met het oog op een noodzakelijk geachte 'accountability' en ook om op andere gronden een band tussen schip en vlagstaat te waarborgen.

De bestrijding van substandardschepen neemt tegelijk in hevigheid toe. De economische consequenties, voelbaar als een kostennivellering tussen schepen al of niet onder gelegaliseerde goedkope vlag, lijken vrij onbetekenend te zijn. Een kleine 30 procent van de wereldvloot vaart nu onder erkende open registers.

Is er nog perspectief dat aan nationale of Westeuropese sentimenten door 'eigen' schepen blijvend zal worden geappelleerd?

Kapitaal en arbeid (incl. management) zijn in de scheepvaart zeer mobiel geworden. De binnen aan te passen nationale voorwaarden voor registratie mogelijke differentiatie voor de combinatie van deze productiefactoren bepaalt bij vrij toegankelijke ladingmarkt de optimale vlag.

Structureel-economisch gezien worden de 'voorwaarden' voor de Westeuropese scheepvaart onder eigen vlag – afgezien van marginale aanscherping van de registratie-voorwaarden elders – wel steeds gunstiger:

- de nominale arbeidskosten zullen zeker in het Verre Oosten sneller stijgen;
- het vereiste kapitaals-rendement zal grotere internationale verschillen gaan vertonen, ten gunste van Europa;
- de kapitaalskosten zullen in hun betekenis voor de totale vervoerkosten verder toenemen.

Vóórdat de derde golf van de technologische revolutie in de zeevaart, de automatiseringsgolf, doorbrak was scheepvaart al meer dan tweemaal zo kapitaalsintensief als alle vervoer gemiddeld (en vervoer weer drie maal zo kapitaalsintensief als de productie van goederen en diensten voor de civiele markt [5]).

Qua management, scholingsgraad, enz. worden de voorwaarden voor automatisering hier beter vervuld, qua kosten van kapitaal zal de vergelijking door de vervanging van 'asset financing' door 'company financing' gunstiger gaan uitvallen.

Aldus, maar weinig principieel gezien had West Europa met economische voorwaarden voor de registratie van schepen, zoals door ontwikkelingslanden verlangd, wel genoeg kunnen nemen. Bij de dan geringere mobiliteit van kapitaal en arbeid waren de kapitaalskosten-voordelen de nadelen van

de arbeidskosten in de toekomst steeds meer gaan overtreffen. Norman heeft dit voorgerekend. [6]

Met het oog op de ontwikkeling van de wereldeconomie is de bereikte oplossing beter omdat daarmee lagere zeevervoerkosten bereikbaar zijn, binnen algemeen aanvaardbare randvoorwaarden.

De welvaartswinst lijkt wel gering te zijn, gelet op het geringe vrachtaandeel, gemoeid met de betreffende kostenverschillen en de geringe samenhang tussen kosten en vrachtprijzen in de bulkvrachtenmarkt.

De internationaliseringstendens leek een aantal jaren terug nog effectief gekeerd te worden door ladingrechten aan de vlag te verbinden. Het effect van de in 1983 van kracht geworden ladingverdelingsregels voor conference-lijnvaart is sterk overschat. Een kwantificering door Wergaland, met Nederlandse vloot- en emplooigegevens gemaakt, leverde als hoofdconclusie op dat alleen binnen de vloot van ontwikkelingslanden nog ingrijpende vlagverschuivingen zouden moeten plaats hebben. Die vloot als geheel was reeds 'overcarrier'. [7]

Een bulkvaartcode van gelijke strekking maakt weinig kans ooit aanvaard te worden.

De 'genuine link' tussen schip en vlagland is aangebracht. De arbeidskostenverschillen, nu nog door 'uitvlagging' te overbruggen, kunnen een bedrijvigheid in stand helpen houden die op termijn kan terugkeren als de kapitaalskostenvoordelen deze luxe permitteren.

Volgens een recente studie zal het bestaande bemanningskostenverschil tussen dure en goedkope vlaggen in 2000 voor meer dan de helft opgelost zijn. [8]

De verhouding kapitaalskosten – arbeidskosten is binnen de zeescheepvaart echter al zo uiteenlopend, dat de bedoelde compensatie voor de verschillende vlootsegmenten erg verspreid in de tijd zal liggen. Het dan geldende investeringspremie- en fiscale regiem laat de balans eerder of later doorslaan.

Referenties

1. CASHMAN, J.P. (1985): *A worldwide view of shipping and shipbuilding*. Maritime Policy and Management 12: 113-134.
2. BENNATHAN, WALTERS (1969): *The Economics of Ocean Freight Rates*. Praeger, New York, Techn. Appendix.
3. GILMAN, SYDNEY (1983): *The competitive dynamics of ocean shipping*. (51-54) Glover.
4. GROENENDIJK, J. (1985): *The shipping industry in the Nineties*. Symposium Hogere Zeevaartschool Amsterdam.
5. DEAKIN, B.M. SEWARD, T. (1969): *Productivity in transport*. Cambridge, Univ. Press.
6. NORMAN, V. (1985): *Shipping Markets in the 1990's*. Proceedings Europort '85, Amsterdam.
7. Lloyd's Shipping Economist (1985) 7, 6-9. UNCTAD Liner Code: 40-40-20: *Potential redistribution effects*.
8. Lloyd's list, 1986, 2 April: *Erosion in free flag ship operating cost, forecast*. Rapport van Ocean Shipping Consultants.

HET NEDERLANDSE SCHEEPVAARTBELEID

Naar een nieuw Maritiem Plan?

Drs. A. DE RUITER

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Abstract

The Netherlands shipping policy. Towards a new Maritime Plan?

Until now the shipping policy of The Netherlands can be characterized as traditional liberal.

In the international shipping policy discussions The Netherlands have tried to keep the shipping market open for free and fair competition.

This liberal policy has been supported by an investment incentive scheme meant to improve the quality of the Dutch national fleet and to maintain employment both in shipping and in shipbuilding.

This national shipping policy has been rather successful.

In the passed ten years the fleet has been modernized considerably. It now consists of a substantial number of modern and technically first class vessels. The size of the fleet in tonnage remained stable compared with 1975. Under normal market conditions this fleet should be able to compete independently, for own account and without government support.

Unfortunately the actual market conditions are very unfavourable. The over supply on the various market sectors will probably persist for some years to come.

The rates will consequently be low and tend to levels which are based on flag of convenience exploitation with Asian wage levels.

Due to this depressed market situation the Dutch fleet is confronted with the phenomenon of flagging out, also like the fleets of the neighbouring countries.

If we want to keep a substantial fleet under the national flag, a set of measures is necessary.

- Internationally the policy of decreasing shipbuilding capacity should be continued.
- With the international banking world arrangements have to be made to discourage financing of speculative, new-buildings. Contacts with IMIF might be useful.
- The defensive instruments proposed in the European Community have to be adopted by the Council.
- The discussions in the Community on the question who will have the freedom to provide maritime services have to be continued.
- The efforts towards a high degree of efficiency in the operation of vessels under the national flag have to be strengthened.
- If it is considered desirable to have bulkcarriers in the national fleet, non orthodox measures will have to be considered such as: a second register or mixed crews of Dutch officers and Asian ratings.
- Continuation of the schemes aimed at modernization and improvement of the fleet.

INLEIDING

Van een artikel gewijd aan het Nederlands scheepvaartbeleid mag verwacht worden dat het over de toekomst handelt.

Voor het in 1986 schrijven van een artikel over het scheepvaartbeleid lijken

koffiedik, de kleur van zeewater of een glazen bol minstens zulke nuttige attributen als een gedegen professionele kennis.

De internationale economische situatie en de invloed daarvan op de zeescheepvaart leidt er toe dat wat enkele maanden geleden nog als 'zeker' gold, nu al weer naar de prullenmand verwezen kan worden.

Als actuele elementen die mede van invloed zullen zijn op het toekomstig scheepvaartbeleid kunnen worden genoemd:

- De resultaten van de UNCTAD conferentie inzake de registratie van schepen. Deze resultaten betekenen in feite de handhaving van de 'status quo' en de handhaving van de open registers.
- De discussie in EG verband over de vrijheid van dienstverlening. Wie en welke schepen krijgen toegang tot de Europese vervoermarkt? Hoe moeten bestaande bilaterale verdragen met ladingverdeling clausules worden gewijzigd? Bestaat er bereidheid tot eliminatie van de oude cabotage? En wie mogen daaraan dan deelnemen?
- De moeizame voortgang bij de scheepvaartpolitieke discussie in de OESO. Met name door landen als Australië, Canada en Nieuw-Zeeland (traditioneel de verladerslanden) worden aan het gezamenlijk scheepvaartbeleid van de organisatie eisen gesteld die zuiver handelspolitiek van aard zijn. De benadering van de scheepvaart als zelfstandige economische activiteit wordt daarmee verlaten.
- De enigszins teleurstellende ontwikkeling rond de samenwerking tussen Europa en Japan enerzijds (verenigd in de Consultative Shipping Group) en de Verenigde Staten anderzijds.
- De voortdurende slechte situatie op de scheepvaartmarkten. De oorzaken daarvan blijven een te grote capaciteit van de vloot en een daarmee vergeleken te trage groei van de wereldhandel.

Een en ander heeft reeds tot de ondergang van scheepvaartimperiums geleid (Sanko, Salén, Wah Kwong, Nakamura) die tot dusverre als onaantastbaar werden beschouwd.

De betrokken schepen blijven echter in de vaart en worden tegen lage prijzen uit de faillissementen gekocht, hetgeen een verder prijsdrukkend effect heeft.

- Het instorten van de olieprijsen en daarmee samenhangend de terugval in de offshore sector.

Gevolg hiervan is dat de resultaten van rederijen die tot dusverre in dit goede marktsegment opereerden eveneens onder zware druk zijn komen te staan.

- De investeringspremieregeling Zeescheepvaart loopt aan het einde van dit jaar in beginsel af. De Regering zal in het kader van de begrotingsvoorbereiding voor 1987 een beslissing over al of niet continuering van de regeling moeten beslissen.

- Ook de Nederlandse vloot wordt thans in de betekenende mate geconfronteerd met het fenomeen van het 'uitvlaggen'. D.w.z. het schip wordt niet langer in Nederland geregistreerd maar in een z.g.n. 'open register land' (b.v. Liberia, Panama of Cyprus).

In de praktijk betekent dit vooral dat voortaan met een goedkope meestal Aziatische bemanning wordt gevaren. Het kostenvoordeel hiervan ligt afhankelijk van het type schip tussen 0,6 en 1,5 mln. gulden per jaar.

De lijst van bovengenoemde elementen pretendeert geenszins uitputtend te zijn. Het maakt echter wel duidelijk in wat voor instabiele situatie de Zeescheepvaartsector momenteel verkeert.

Alvorens daarop in te gaan zal eerst kort een schets gegeven worden van het tot dusverre in Nederland gevoerde scheepvaartbeleid, de doelstellingen die daarmee worden beoogd en wat het heeft opgeleverd.

WELK BELEID IS DOOR DE NEDERLANDSE OVERHEID IN DE AFGELOPEN 10-15 JAAR GEVOERD EN WELK RESULTAAT HEEFT DAT BELEID GEHAD?

Gesteld kan worden dat in internationaal verband het beleid er op gericht is geweest waar mogelijk de voordelen die aan het begrip 'vrije zee' voor Nederland verbonden waren zo veel mogelijk te behouden. Dit betekende meer concreet dat het beleid zich concentreerde op het behoud van de mogelijkheden om als dienstverlenende bedrijfstak te opereren met name in de lijnvaart, onderdeel waarin de Nederlandse scheepvaart altijd sterk was geweest.

Ook t.a.v. de bulkvaart heeft Nederland zich altijd sterk voorstander getoond van een vrije scheepvaartmarkt.

In deze sector zijn de Nederlandse reders, behoudens enkele uitzonderingen, nooit erg actief geweest.

Waar dit wel het geval was werd overigens vaak met een 'gemengde vloot' gevaren. D.w.z. deels onder Nederlandse vlag deels onder vreemde, meestal goedkope vlag.

Het behoeft tenslotte haast geen betoog dat ook op de terreinen van de Kleine Handelsvaart (khv) en gespecialiseerde sectoren als zeesleepvaart, offshore en zware lading het beginsel van de scheepvaart als zelfstandige, dienstverlenende bedrijfstak werd verdedigd.

In het licht van het voorgaande moet ook de Nederlandse opstelling t.a.v. de belangrijkste internationale scheepvaartpolitieke vraagstukken worden gezien.

Nederland is voorstander geweest van de UNCTAD gedragscode voor lijn-

vaartconferenties. De code werd beschouwd als een middel om bilateralisme en protectionisme te kanaliseren en bood de mogelijkheid om derde landen vervoer (cross-trade) te blijven uitoefenen.

Nederland heeft in EG verband het initiatief genomen voor de totstandkoming van het zgn. Brussels Package.

Hierbij verklaarden de EG landen de vrijheid van hun onderling verkeer te handhaven en hun respectieve aandelen op de routes naar ontwikkelingslanden voor reders uit andere EG lidstaten toegankelijk te houden.

Op initiatief van Nederland wordt inmiddels reeds vele jaren in het kader van de OESO gediscussieerd over de vrije onderlinge scheepvaartrelaties en over gezamenlijke stellingname van de OESO lid-staten tegen protectionisme dat in effect de toepassing van internationale afspraken als de UNCTAD-code overtreft.

Parallel aan deze scheepvaartpolitieke discussie loopt de dialoog tussen de landen van de Consultative Shipping Group (CSG) nl. W. Europa en Japan enerzijds en de Verenigde Staten anderzijds.

Na jaren overleg hebben de betrokken landen in april 1986 in de 'verklaring van Kopenhagen' elkaar steun toegezegd bij de bestrijding van protectionisme.

Tenslotte kan in dit verband worden gewezen op de resultaten van de UNCTAD registratie conventie. Nederland en de overige lid-staten van de OESO hebben daarbij een verbinding van eigendom en vlag van het schip voorkomen.

Deze binding en daarmee de beperking van de mogelijkheden van de goedkope vlaggen was het doel waarmee 7 jaar geleden de ontwikkelingslanden en het UNCTAD secretariaat de discussie over de registratie zijn begonnen. Naast de discussies in multilateraal verband zijn er ook talrijke bilaterale contacten geweest. Steeds heeft daarbij het zo veel mogelijk zeker stellen van de 'sterke kanten' van de Nederlandse zeescheepvaart voorop gestaan. Dit betekende dat waar mogelijk de vrijheid van dienstverlening door de zelfstandige, bedrijfsmatige en internationaal opererende scheepvaartondernemingen mogelijk moest blijven.

Naast dit internationale, op het open houden van de scheepvaartmarkt, gerichte beleid is de afgelopen 10-15 jaar ook een flankerend nationaal scheepvaartbeleid gevoerd.

Toegankelijkheid van de markt is natuurlijk mooi maar je dient wel over de juiste produktiemiddelen te beschikken. Door het toenemende protectionisme in de jaren 60, het erg lang leunen op de traditionele lijnvaart in conference verband en de toenmaals hoge scheepsbouwprijzen was het rendement van de Nederlandse scheepvaartondernemingen laag. Daardoor was men niet in staat op de snelle technologische ontwikkelingen (containerisatie) in te spelen. Daardoor kwam men met verouderde kapitaalgoederen te zitten

die een nog lager rendement met zich mee brachten waardoor de mogelijkheid om te investeren nog verder afnam. Dit betekende een vicieuze cirkel waar het Maritiem Plan van 1976 doorheen is gebroken.

Met dit beleid van behoud van de positie van de nationale vloot op een min of meer vrije scheepvaartmarkt in combinatie met een zekere vorm van steun bij investeringen liep Nederland grotendeels in de pas met andere Europese landen.

RESULTAAT VAN HET GEVOERDE BELEID

Wat heeft het gevoerde beleid ons nu opgeleverd?

Voor wat Nederland betreft bekijken we daartoe de resultaten van het Maritiem Plan sinds 1976 aan de hand van de doelstellingen van het plan.

Deze waren:

- 1** Herstructurering en verjonging van de Nederlandse vloot;
- 2** Verbetering van de rendementsmogelijkheden;
- 3** Zo veel mogelijk plaatsen van nieuwbouwopdrachten bij de Nederlandse scheepsbouw;
- 4** Behoud van werkgelegenheid voor Nederlandse ingezetenen in scheepvaart en scheepsbouw;
- 5** Behoud van maritieme 'infrastructuur' in Nederland.

De herstructurering en verjonging van de vloot

De Nederlandse grote handelsvaart (ghv) vloot bestond op 1 juli 1976 uit 228 schepen (3.054 mln. brt).

Van deze vloot van 228 schepen waren er niet minder dan 143 conventionele lijnvaartschepen (1.242 mln. brt). Slechts 11 schepen vielen in de categorie moderne containerschepen of koelschepen.

Qua leeftijdsopbouw was 28% jonger dan 10 jaar, 60% was tussen 10 en 20 jaar en 12% was ouder dan 20 jaar.

Op 1 juli 1985 bestond de in Nederland geregistreerde ghv vloot nog uit 147 eenheden (2,5 mln. brt).

Hiervan waren nog 44 (0,5 mln. brt) conventionele lijnvaartschepen, 38 waren bulkcarriers (0,77 mln. brt), 14 waren olietankers (0,28 mln. brt).

46 schepen vallen nu in de categorie moderne gespecialiseerde tonnage (container-schepen, koelschepen, zware ladingschepen etc.).

Qua leeftijdsopbouw is thans 64% jonger dan 10 jaar, 31% is tussen 10 en 20 jaar en slechts 5% is ouder dan 20 jaar.

De in Nederland geregistreerde khv vloot bestond op 1 juli 1976 uit 395 schepen (325.000 brt).

Hiervan was 36% jonger dan 10 jaar, 54% tussen 10 en 20 jaar en 10% was ouder dan 20 jaar.

Op 1 juli 1985 bestond de in Nederland geregistreerde khv vloot uit 397 schepen (687.000 brt/gt). Hiervan is 66% jonger dan 10 jaar, 25% is tussen 10 en 20 jaar en 9% is ouder dan 20 jaar.

Gesteld kan worden dat onder de achtereenvolgende Maritieme Plannen waarbij tussen 1-7-76 en 1-1-86 inmiddels voor meer dan 13 mld. guldens is geïnvesteerd de herstructurering en modernisering in betekenende mate gestalte hebben gekregen.

Verbetering van de rendements-mogelijkheden

Het lijkt wel zeker dat onder normale marktomstandigheden met de thans in de vaart zijnde moderne tonnage een redelijk rendement te behalen moet zijn. Oplevingen in bepaalde sectoren van de scheepvaartmarkt (lijnvaart, koelvaart) hebben dat aangetoond. Door de voortdurend depressieve situatie op de over-all scheepvaartmarkt is de situatie voor de Nederlandse reders nog steeds niet rooskleurig.

Een illustratie van deze situatie wordt gevormd door het besluit van de regering om de zeescheepvaart van de Wet Investeringsrekening (WIR) uit te sluiten en een aparte investeringspremieregeling Zeescheepvaart in te voeren. Daarmee wordt gedeeltelijk het effect van de afschaffing van de zgn. negatieve WIR aanslag voor deze sector gecompenseerd. Tevens wordt voorkomen dat door de afschaffing van de negatieve WIR aanslag voor de zeescheepvaart effectief een veel lagere investeringsstimulus zou gelden dan voor het overige Nederlandse bedrijfsleven.

Gesteld moet daarom worden dat het rendementsherstel onvoldoende is geweest. Bij een opleving van de markt bevindt de Nederlandse scheepvaart zich wel in een goede startpositie.

Zoveel mogelijk plaatsen van nieuwbouwopdrachten bij de Nederlandse scheepsbouw

De situatie in de grote Nederlandse scheepsbouw is genoegzaam bekend. De nieuwbouwopdrachten die door Nederlandse reders in de ghv zijn geplaatst zijn niet voldoende geweest om de grote Nederlandse scheepsbouw overeind te houden. Dat was trouwens ook niet verwacht. Ook tijdens de bloeiperiode van de scheepsbouw was slechts ongeveer 40% van de orders afkomstig van Nederlandse reders. Door het wegvallen van de export gedurende lange tijd was het aantal opdrachten te gering voor continuïteit in de grote scheepsbouw. Nog afgezien van het in verhouding tot de produktiekosten zeer lage prijspeil. Gesteld kan slechts worden dat het Maritieme Plan een geleidelijke afbouw van de Nederlandse scheepsbouwindustrie voor grote schepen heeft mogelijk gemaakt.

Beter is het beeld van de kleine scheepsbouw. Vooral in het Noorden van ons land. Nagenoeg alle nieuwbouwopdrachten uit de khv zijn in Nederland geplaatst.

Gesteld kan worden dat het Maritieme Plan er voor heeft gezorgd dat de Noordnederlandse scheepsbouwindustrie de crisis tot dusverre relatief ongeschonden is doorgekomen waarbij ook de werkgelegenheid behouden bleef. Eerst sinds kort neemt het aantal nieuwbouwopdrachten af zodat nu ook Groningse en Friese werven in de problemen komen.

Behoud van werkgelegenheid in de scheepvaart voor Nederlandse ingezetenen

In 1975 telde ons land ongeveer 18.000 zeevarenden. Hiervan was ongeveer de helft (8.500) buitenlanders.

In 1985 heeft de Nederlandse Koopvaardij nog ongeveer 13.000 zeevarenden in dienst. Het aantal niet Nederlanders bedraagt nu nog 3.500 (27%).

Hoewel in absolute zin de werkgelegenheid in de zeescheepvaart is teruggelopen is het aandeel van Nederlandse ingezetenen de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen. De teruggang in werkgelegenheid is vrijwel geheel op de buitenlanders afgewenteld.

Behoud van een maritieme 'infrastructuur'

Onder de maritieme infrastructuur wordt hier verstaan het geheel van onderlinge relaties tussen de scheepvaart en verwante bedrijfstakken in scheepsbouw, havenbedrijven, financiering en verzekering, universiteiten en research instellingen.

Het gaat daarbij vooral om het potentieel aan kennis en professionele ervaring dat in de mensen in de genoemde sectoren is opgeslagen.

Ondanks de grote slagen die aan de Nederlandse scheepsbouw zijn toegebracht kan gesteld worden dat de maritieme infrastructuur in Nederland nog intact is. Dit blijkt onder meer in de praktijk uit de innovatieve ontwikkelingen in het zware ladingvervoer, de introductie van logistieke systemen in het container lijnvervoer, het feit dat het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) ondanks de slechte markt zijn omzet weet te handhaven op ruim 40 mln. gulden per jaar.

Tenslotte kan worden opgemerkt dat de coördinatie van het maritieme onderzoek in Nederland middels de Stichting Coördinatie Maritiem Onderzoek (CMO) van de grond is gekomen en dat het onderzoeksbudget van de sector dat via CMO loopt groeit. In 5 jaar steeg het van 9,5 naar 19 mln. gulden. Dit zijn belangrijke signalen. Wil een Nederlandse maritieme sector ook voor de toekomst levensvatbaar blijven dan is professionele kennis een eerste vereiste.

Algemene conclusie na 10 jaar Maritiem Plan

De vlootomvang in tonnage heeft zich op het peil van 1975 gestabiliseerd. Er heeft een aanzienlijke verjonging en modernisering plaatsgevonden. De werkgelegenheid aan boord is door de inkrimping van het aantal schepen verminderd. Het aandeel van Nederlandse ingezetenen is echter gestegen. Voor de kleine scheepsbouw heeft het Maritieme Plan goed gewerkt. Voor de grote scheepsbouw bood de Nederlandse scheepvaart in een totaal verziende markt onvoldoende draagvlak. De maritieme infrastructuur is nog grotendeels intact. Al met al heeft het gevoerde beleid redelijk aan zijn doelstellingen beantwoord.

DE HUIDIGE MARKTSITUATIE IN DE SCHEEPVAART

Als de conclusie van het tot dusverre gevoerde beleid is dat de vloot gemoderniseerd is en aangepast aan de meest moderne technologieën en voorts de maritieme infrastructuur grotendeels intact is gebleven, dan is de vraag gewettigd of de sector dan nog wel een aanzienlijke overheidsbemoeienis vergt. Onder normale marktomstandigheden zou de overheidsbemoeienis zeker verminderd dienen te worden. Maar de omstandigheden zijn niet 'normaal'. Het allesoverheersende probleem op de scheepvaartmarkt is de overcapaciteit. Bestond deze overcapaciteit in het midden van de jaren 70 vooral in de tankersector thans wordt door de Council of European and Japanese National Shipowners Associations (CENSA) de overcapaciteit op 35% voor tankers, 20% voor bulkcarriers en 30% voor containerschepen geschat. Over de oorzaken van deze nu al jaren durende overcapaciteit is al veel gezegd en geschreven. Afhankelijk wie de spreker of schrijver was werd veelal een ander als de oorzaak aangewezen. Het lijkt echter vrij zeker dat een complex van oorzaken debet is aan de huidige situatie.

Genoemd kunnen worden:

- De scheepsbouw problematiek.
Veel nationale regeringen zagen zich gedwongen, vaak om sociaal politieke redenen de nationale scheepsbouw sterk te steunen waardoor de scheepsbouwcrisis naar de scheepvaart werd getransfereerd.
- Het grenzeloze optimisme van veel reders in het aantrekken van de wereldmarkt. Dit vaak in combinatie met de zekerheid van lage scheepsbouw-prijzen.
- De bereidheid van banken de vaak zwaar speculatieve investeringen te financieren.

Als we van de CENSA schatting uitgaan betekent dit dat we op dit ogenblik

te maken hebben met een overcapaciteit van 170 à 200 mln. dwt.

In 1985 werd het record tonnage van 41 mln. dwt gesloopt. Rekening houdend met een geleidelijke groei van de wereldhandel en terughoudendheid bij nieuwbouwopdrachten betekent dit dat de scheepvaart toch nog zeker enkele jaren met een aanzienlijke overcapaciteit wordt geconfronteerd.

Valt de groei van de wereldhandel tegen, daalt de vraag naar schroot of wordt toch weer speculatief geïnvesteerd dan kan de scheepvaartcrisis zelfs nog veel langer duren.

Het hoeft onder deze marktomstandigheden nauwelijks betoog dat de tarieven die door de scheepvaartmaatschappijen berekend kunnen worden laag zijn. Dat geldt zeker voor de bulk- en tankvaart maar ook in de lijnvaart en containervvaart staan door het verschil tussen vraag naar en aanbod van tonnage de tarieven onder druk.

Omdat de verladers onder deze omstandigheden niet of nauwelijks bereid zijn een premie voor kwaliteit te betalen tenderen de tarieven naar de laagst mogelijke middellange termijn kosten.

Gesteld kan worden dat deze in een groot aantal markten worden gevormd door de variabele kosten uitgaande van een Aziatische bemanning, alsmede een deel van de afschrijvingen tegen de huidige marktprijs voor schepen. Bij dit laatste moet men dan bedenken dat schepen die in 1981 voor 20 mln. dollar gebouwd zijn thans voor 5 mln. dollar te koop zijn.

Wil een reder zich onder deze omstandigheden handhaven dan rest hem, behalve in een enkele gespecialiseerde vaart, haast geen andere weg dan uitvlaggen en bemannen tegen Internationale Transport Federatie (ITF) lonen. Op deze manier blijft de controle over de schepen gehandhaafd, kan het boekverlies wellicht worden uitgespreid en ook nog deels fiscaal worden opgevangen en bestaat er een kans dat bij opleving van de markt over enige tijd de kapitaalverliezen weer kunnen worden goed gemaakt. M.a.w. dit beleid is rationeel gelet op de continuïteit van de onderneming. Het is daarbij overigens wel de factor arbeid die het meest in de knel komt. Dit zou trouwens bij een alternatief voor de scheepvaartonderneming, namelijk staking van de activiteiten ook het geval zijn.

Het betekent ook een gevaarlijke spiraal. Wanneer veel reders die thans nog onder de vlag van de 'traditionele maritieme landen' opereren naar een 'flag of convenience' uitvlaggen dan is er een voortdurende druk op het tariefniveau. Die druk kan in aanzienlijke mate versterkt worden door verkoop van schepen door banken. Dit lijkt zich de afgelopen periode in toenemende mate voor te doen. Bankgen lijken niet meer bereid, of bij machte, reders die met veel vreemd vermogen, speculatief geïnvesteerd hebben nog langer overeind te houden.

Wah Kwong, C.Y. Tung, Sanko, Salén lijken hiervan voorbeelden te zijn.

Deze gedwongen verkopen zijn slechts op de markt te slijten tegen nog lagere prijzen dan de nu reeds gangbare zodat een spiraal ontstaat die als er niets zou veranderen eindigt bij een prijs iets boven de schrootwaarde.

Samengevat biedt de wereldscheepvaartmarkt geen florissante aanblik en het zal voor de Nederlandse scheepvaartondernemingen een belangrijke vraag zijn hoe de komende jaren waarin nog een grote overcapaciteit zal bestaan te overleven.

Natuurlijk, er blijven sectoren van scheepvaartmarkt waar het nog steeds redelijk gaat. De vaart met kleinere koelschepen is daarvan een voorbeeld. Tot voor kort ook de offshore en supply-vaart. Maar daar blijkt wel hoe snel iets kan veranderen. Door de instortende offshore markt zijn de klanten van de reders ook daar niet meer bereid voor kwaliteit een premie te betalen. Met als gevolg een analoge situatie als op de algemene scheepvaartmarkt. Reden waarom Smit-Lloyd zich al gedwongen zag een aantal van zijn oudere, kwalitatief mindere schepen uit te vlaggen.

NAAR EEN NIEUW MARITIEM PLAN

Is de situatie voor de scheepvaart en de Nederlandse in het bijzonder nu uitzichtloos?

Mijns inziens bepaald niet. Door de kostenstructuur van de scheepvaart levert een op zich zelf niet spectaculaire stijging van het tarief een totaal ander beeld op.

Het betekent het verschil tussen winst en verlies ook onder 'westerse' exploitatievoorwaarden.

Om dat te bereiken is het echter noodzakelijk dat de vraag en aanbod verhoudingen op de scheepvaartmarkt weer in evenwicht komen. De mogelijkheden voor Nederland om dat te bewerkstelligen zijn gezien onze omvang en positie beperkt. Het probleem kan slechts internationaal worden aangepakt. Het is echter wel goed dat Nederland in dat licht beschouwd zijn doelstellingen t.a.v. de scheepvaart nog eens opnieuw formuleert.

Het politieke antwoord op de vraag of wij in Nederland scheepvaart onder nationale vlag wilden houden vormde in 1975 de basis voor het sindsdien gevoerde scheepvaartbeleid. Die vraag is vandaag weer actueel.

Hij is in januari jl. door de Minister van Verkeer en Waterstaat opnieuw bevestigend beantwoord en tevens aan de Ministers van Vervoer van de EG gesteld. Unaniem waren de ministers van mening dat een koopvaardijvloot onder de vlaggen van de lid-staten van de Gemeenschap noodzakelijk is.

Als voornaamste argumenten kunnen thans worden aangevoerd:

- Onder normale omstandigheden moeten de delen van de zeescheepvaart waar de Nederlandse ondernemingen sterk in zijn (lijnvaart, khv, gespecia-

liseerde vaarten) in staat zijn als internationale dienstverlenende sector een bijdrage te leveren aan onze betalingsbalans.

- Het bezit van een eigen handelsvloot is noodzakelijk voor het instandhouden van de maritieme infrastructuur. Deze infrastructuur is op zijn beurt voor ons land als havenstaat onmisbaar.

Mede via deze infrastructuur is er een belangrijke spin-off naar andere bedrijfstakken. Gedacht moet daarbij worden aan scheepsbouw, offshore, verzekering en financiering, en de havens. Zonder vloot wordt de stem van Nederland in de internationale discussie over scheepvaartmarkt en ladingstromen wel heel zwak.

- De positie van Nederland in de discussie over de veiligheid van de scheepvaart in de International Maritime Organization (IMO) of in het kader van het Memorandum on Port State Control wordt bepaald door de omvang en kwaliteit van onze vloot.

- Voor de scheepsbouw die in Nederland is overgebleven blijft de scheepvaart een belangrijke potentiële klant. Zou die klant wegvallen dan wordt de regionale problematiek in het Noorden van ons land er niet kleiner op.

- Het bestaan van een Nederlandse vloot heeft ook een strategisch belang. De huidige strategie van de NATO is in belangrijke mate gebaseerd op de beschikbaarheid van vloten onder de vlaggen van de verdragsstaten. Nu deze vloten kleiner worden wint de strategische veiligheidsdoelstelling aan betekenis.

- Last but not least blijft met de scheepvaart een aanzienlijk aantal arbeidsplaatsen gemoeid. Op de vloot en aan de wal samen werken altijd nog zo'n 20.000 mensen. Een groot aantal van hen beschikt over een hoogwaardige 'professionele' know-how.

Samenvattend kan gesteld worden dat de scheepvaart in Nederland het waard is voor ons land behouden te worden.

De manier waarop ligt echter gezien de situatie van de wereldscheepvaart deels buiten de invloed van de Nederlandse overheid en van de bij de scheepvaart betrokken sociale partners.

Een nieuw Maritiem Plan dat met die realiteit geen rekening houdt wordt al spoedig academisch.

De volgende aspecten zouden van zo'n plan deel uit kunnen maken.

Herstel van het evenwicht op de scheepvaartmarkten

Eerste doel op internationaal vlak moet zijn het terugdringen van de overcapaciteit en doorbreking van de neerwaartse spiraal in de tarieven.

Een tweetal aangrijpingspunten is daarbij te onderkennen. In de eerste plaats het scheepsbouwbeleid van een aantal landen. Het is van het grootste belang dat de overcapaciteit in de scheepsbouw wordt verminderd.

Ook in Japan en Korea realiseert men zich dit nu. De Japanse scheepsbouw is reeds aanzienlijk ingekrompen en slankt nog verder af zodat de capaciteit eind dit jaar nog de helft zal zijn van de capaciteit in 1979.

De op expansie van de scheepsbouw gerichte politiek van de Zuidkoreaanse overheid lijkt zich te wijzigen. De betrokken regering lijkt zich thans meer te richten op hoogwaardige technologie.

Dit zijn hoopgevendende signalen. Er zijn echter weer andere potentiële, nog goedkopere aanbieders zoals de Chinese Volksrepubliek. In ieder daarvoor in aanmerking komend internationaal forum dient op beperking van de scheepsbouwcapaciteit te worden aangedrongen.

Een tweede aangrijpingspunt ligt bij het internationale bankwezen. De banken hebben wellicht de voornaamste sleutel tot oplossing van de wereldscheepvaartcrisis in handen.

Zij zijn in staat de neerwaartse spiraal van de tarieven in de scheepvaart te doorbreken door zo min mogelijk tot executoriale verkopen over te gaan. Opleggen of onderbrengen bij rederijen die niet tegen 'rock bottom' prijzen opereren zijn wellicht betere remedies tegen kapitaalverlies dan het uitwinnen waardoor de zekerheid op de overige gefinancierde objecten weer vermindert.

Voorts zouden de banken een belangrijke rol kunnen spelen bij het vertragen van het moment dat op speculatie gerichte reders toch weer gaan bestellen. Een kritische opstelling t.a.v. de eigen/vreemd vermogen verhoudingen zou zeker helpen bij het in evenwicht brengen van vraag en aanbod op de scheepvaartmarkt.

Mogelijk dat hier het International Maritime Industrial Forum (IMIF) een rol zou kunnen spelen. Deze groep van reders, scheepsbouwers en bankiers bepleit al jaren reductie van de capaciteit op de scheepvaartmarkt d.m.v. een 'scrap and build' programma, waarbij er veel gesloopte tonnage door minder te bouwen tonnage moet worden vervangen.

Zo'n sloopprogramma lijkt echter nauwelijks haalbaar. Het zal de Nederlandse, Franse of Duitse belastingbetaler moeilijk zijn uit te leggen dat door hem opgebrachte overheidsmiddelen nodig zijn om een door speculanten uit Hong-Kong geschapen probleem op te lossen.

Contact met het IMIF over de financieringsproblematiek lijkt echter het proberen waard.

Aan herstel van het evenwicht op de scheepvaartmarkt kan wellicht ook een verdere verscherping van de veiligheidseisen voor schip en bemanning bijdragen. De laatste jaren heeft de IMO een terughoudend beleid gevoerd bij het opstellen van nieuwe conventies op veiligheidsgebied. Terecht stelde de organisatie dat eerst de bestaande conventies in werking dienden te treden. Nu dat voor het overgrote deel van de bestaande conventies het geval is lijkt de tijd rijp voor nieuwe initiatieven.

Nieuwe conventies kunnen vervolgens middels het instrument van de havenstaatcontrole snel invloed hebben op de aard en kwaliteit van schepen op de voornaamste handelsroutes.

Een maritiem EG beleid

Een fundamentele aanpak van de onevenwichtigheden op de scheepvaartmarkt zal tijd kosten.

In de tussentijd zullen wij ons zo goed en zo kwaad als mogelijk is moeten behelpen. Dat de Westeuropese landen daartoe individueel nauwelijks in staat zijn bewijst de praktijk.

De EG biedt in ieder geval de mogelijkheden om enige bescherming te geven. De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft de Raad vorig jaar een aantal voorstellen voorgelegd die beogen aan een communautair maritiem beleid gestalte te geven. Het is echter de vraag of deze op zeer liberale leest geschoeide voorstellen voldoende bescherming bieden.

De Raad heeft thans vier van de Commissievoorstellen in behandeling.

De voorstellen betreffende de mededingingsregels, het instrument tegen oneerlijke tariefpraktijken en het gemeenschappelijk instrumentarium tot behoud van toegang tot de lading zijn mede bedoeld om de positie van de vloten der lid-staten te versterken.

Het vierde en zeer belangrijke voorstel over de vrijheid van dienstverlening roept tal van thans nog onbeantwoorde vragen op.

Het voorstel handelt over het vrij verrichten van scheepvaartdiensten tussen havens in één lid-staat (cabotage), tussen havens van verschillende lid-staten en tussen EG havens en havens in derde landen.

Het lijkt uitgesloten dat de lid-staten die thans hun cabotage reseveren voor de nationale vloot deze middels het vestigingsrecht openstellen voor reders uit andere lid-staten die schepen charteren onder goedkope vlag met een Aziatische bemanning.

Maar er bestaat ook verschil van mening over de vraag wie aan het verkeer tussen de havens der lid-staten mag deelnemen.

Mijns inziens zou het voorstel betreffende de vrijheid van dienstverlening moeten worden omgebouwd tot een defensief instrument waarbij voor de vaart op derde landen en de vaart tussen lid-staten onderling de markt in principe vrij is tenzij ernstige verstoringen optreden. In dat geval dient de Gemeenschap de mogelijkheid te hebben beperkende maatregelen te treffen. Het lijkt mij niet gewenst dat ook voor de communautaire markt de mogelijkheid zou bestaan dat het prijsniveau wordt bepaald door goedkope vlag exploitatie met Aziatische bemanning.

De cabotage dient te zijn voorbehouden aan Europese scheepvaartondernemingen. Hiervoor dient een definitie te worden geformuleerd d.m.v. een

vijfde voorstel van de EG Commissie dat nog niet eerder is besproken en dat in het licht van het voorgaande enige wijziging behoeft.

Op deze manier ontstaat een basis, een 'thuismarkt' waarop de Europese rederijen kunnen terugvallen en een instrumentarium dat in ieder geval een begin van defensieve mogelijkheden biedt.

Het zal de lid-staten in staat stellen een juiste toepassing van de UNCTAD-code af te dwingen. Iets waar de individuele lid-staten thans niet of nauwelijks toe in staat zijn.

Het maakt Europa ook minder afhankelijk van de uitkomsten van ander multilateraal overleg als de dialoog met de Verenigde Staten of het scheepvaartpolitieke debat in de OESO.

Deze besprekingen moeten zonder meer worden voortgezet. Uit de voortgang die daarbij tot dusverre is gemaakt wordt echter wel duidelijk dat het noodzakelijk is dat Europa zijn eigen boontjes dopt.

Het nationale scheepvaartbeleid

In aansluiting op het internationale beleid en in afwachting van het herstel van een meer evenwichtige situatie op de scheepvaartmarkten dienen ook nationaal een aantal maatregelen te worden genomen. Zonder de pretentie te hebben hier nu een afgerond pakket te presenteren kan aan de volgende aspecten worden gedacht:

a Invoering van de eerste fase van de herziene bemannings- en diplomawetgeving. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om bij de huidige stand van de techniek zo efficiënt mogelijk van de produktiefactoren gebruik te maken.

b Aanpak van de tweede fase van de herziening van de bemannings- en diplomawetgeving.

Daarbij kan het onderwijs worden afgestemd aan de modernste ontwikkelingen in de bedrijfsvoering aan boord. Met name wordt daarbij gedacht aan de opleidingen tot geïntegreerd officier. Voorts wordt door beperking van het aantal diploma's de inzetbaarheid van de mensen over een breder terrein in de vloot mogelijk.

c Bevordering van research en ontwikkeling op het gebied van de kwaliteit van het vervoeraanbod en naar de mogelijkheden om de exploitatie van de schepen zo efficiënt mogelijk te maken.

d Indien het voorgaande tot verdere reductie van de bemanning leidt dan dient eveneens onderzoek te worden uitgevoerd naar de invloed daarvan op de leef- en werkomstandigheden aan boord.

e Voor sommige sectoren van de scheepvaart zal het ook onder meer normale marktomstandigheden moeilijk zijn schepen onder Nederlandse vlag te exploiteren. Een voorbeeld hiervan is de bulkvaart. Op dit moment is het gezien de situatie op de wereldmarkt bijna onmogelijk een dergelijk schip

onder Nederlandse vlag te exploiteren. Maar ook onder betere omstandigheden zal door het verschil in loonkosten het rendement op een schip onder Nederlandse vlag lager zijn dan exploitatie onder goedkope vlag.

Als we bijvoorbeeld om strategische redenen menen dat onze vloot ook bulkcarriers moet bevatten dan zal naar mogelijkheden moeten worden gezocht om de exploitatiekosten te verminderen.

Het lijkt daarbij niet waarschijnlijk dat Nederland voor duidelijk protectionisme zal kiezen. Evenmin lijkt het wenselijk een stelsel van exploitatiesubsidies op te zetten.

Wel zal naar weinig orthodoxe middelen moeten worden omgezien. Te denken valt daarbij aan:

- Tijdelijk uitvlaggen.
- Gemengde bemanningen, ook op gepremieerde schepen, waarbij de officieren Nederlands zouden zijn en de gezellen Aziaten.
- D.m.v. een fiscale faciliteit voor de zeevarenden bekorting van het bruto-netto traject, waardoor voor de reder de mogelijkheid bestaat de bruto loonkosten te verlagen. Wellicht dat daarbij aansluiting kan worden gezocht bij de zgn. Nedeco regeling waarbij bij langdurig verblijf buiten Nederland een speciale aftrek voor de inkomstenbelasting mag worden toegepast.

f Voortzetting van de Investeringsregeling Zeescheepvaart (IPZ).

Het Kabinet zal dit jaar op basis van een op te stellen evaluatie van de IPZ moeten besluiten over continuering van de regeling. Een en ander vanzelfsprekend in het licht van de totale financiële mogelijkheden van het Rijk.

Gezien het feit dat de regeling van het begin af aan mede bedoeld is geweest om het kostennadeel van exploitatie onder Nederlandse vlag enigszins te compenseren geeft de huidige situatie op de scheepvaartmarkt alle aanleiding tot continuering. Zeker als de regeling deel uitmaakt van een samenhangend beleidspakket. Of de aan de IPZ verbonden voorwaarden moeten worden gewijzigd zou eveneens moeten worden gezien in het licht van de situatie op de scheepvaartmarkt.

Voorkomen moet echter worden dat wat in 10 jaar is opgebouwd thans onder druk van externe omstandigheden weer verloren gaat.

Met een dergelijk beleidspakket dat, hetzij nogmaals gesteld, allerm minst de pretentie heeft uitputtend te zijn moet het in samenwerking met reders en werknemers in de zeescheepvaart mogelijk zijn de eerstkomende nog moeilijke jaren door te komen.

Als dat lukt hoeven we niet pessimistisch te zijn. Nederland beschikt nu over een moderne vloot en dat moeten we zo houden. Maar Nederland beschikt ook nog steeds over een goede maritieme infrastructuur. Met de combinatie van deze twee elementen moet het mogelijk zijn, zodra vraag en aanbod op de markt weer meer in evenwicht zijn een goede boterham te verdienen.

VAART HOUDEN BIJ TEGENSTROOM

Drs. P.A.Th. VAN AGTMAAL
Koninklijke Nederlandse Redersvereniging

Abstract

Maintaining speed in counter-current

In the second half of 1985 the Study Committee of Dutch Shipping, under the chairmanship of mr. G.A. Wagner, has, on a wide scale, gone into the consequences for the Dutch shipowners of the developments on the shipping market during the past period and the possibilities for the foreseeable future.

The most important conclusions in the report 'Vaart Houden' ('Maintaining Speed') are:

- Good opportunities remain for Dutch shipowners when compared with foreign competitors, in spite of only moderate prospects in the near future and, in several sectors of shipping over a larger period. This is due to good management, the quality of the services and crews and fleet.
- It is necessary to speed up and increase the legal possibilities for sailing with smaller crews. Control of crew costs can have a favourable effect on the size of the fleet and, consequently, on the employment situation.
- In order to ensure that Dutch shipowners can operate on an equal footing with their competitors on the international market it is essential that an investment regulation be implemented for a period of five years, maintaining at least the 1985 level.

In this article attention is paid to the marketing aspects and the disappointing profit situation of the Dutch shipping companies during the past five years.

In the years to come the shipping industry has to deal with very difficult circumstances which ask for new strategies. For Dutch shipping perspectives still exist due to the fact that Dutch shipping companies are well managed, have a good financial basis and are moving in a direction of a more professional approach to marketing.

INLEIDING

In de tweede helft van 1985 heeft de Studiecommissie Nederlandse Zeescheepvaart zich over een breed terrein verdiept in de consequenties voor de Nederlandse reders van de ontwikkelingen op de wereldmarkt gedurende de periode 1980 t/m 1984 en de mogelijkheden in de voorzienbare toekomst. De bevindingen van de Commissie werden neergelegd in het rapport 'Vaart houden!' dat op 13 januari 1986 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat werd aangeboden. Voor een inhoudsopgave van het rapport wordt verwezen naar de annex.

Onder een licht optimistische toon versluiert het rapport van de studiecommissie een weerbarstige problematiek waarmee de Nederlandse reders worden geconfronteerd.

In de inleiding van het rapport legt Mr. G.A. Wagner, voorzitter van de studiegcommissie, die in krap een half jaar zijn bevindingen over de bedrijfstak op papier heeft gezet, een zware verantwoordelijkheid bij de ondernemers in de zeescheepvaart. Zij zullen – aldus de heer Wagner – door een creatieve en efficiënte bedrijfsvoering zodanig vaart moet houden dat zij tegen de druk in hun rol kunnen blijven spelen.

In deze bijdrage zullen vooral de bedrijfseconomische en marktaspecten worden behandeld waaraan in het rapport uitvoerig aandacht wordt besteed. Daarbij zal het duidelijk worden dat vooral op korte termijn de stagnerende vraag naar vervoerdiensten en het over-aanbod van scheepsruimte weinig gelegenheid zullen bieden tot rendementsverbetering in de zeescheepvaart. Op wat langere termijn zijn de perspectieven gunstiger, maar daarbij moet worden bedacht dat nieuwe ontwikkelingen in beeld komen die belangrijke veranderingsprocessen teweeg zullen brengen.

MARKTSITUATIE EN MARKTPERSPECTIEF

Structurele ontwikkelingen

In de zeescheepvaart hebben zich de laatste decennia fundamentele wijzigingen voorgedaan die ook aan de Nederlandse reders niet voorbij zijn gegaan. Door de toenemende invloed van de ladingbelanghebbende heeft de reder als pure vervoerder duidelijk aan betekenis ingeboet. Daar staat tegenover dat hij zich steeds meer gaat opstellen als transport-coördinator en als oplosser van transportproblemen. Dit brengt mee een grotere mate van samenwerking met de belanghebbende onder meer via het contractvervoer.

De recente overcapaciteit heeft geleid tot een verdere samenwerking tussen bedrijfsgenoten, vooral over de nationale grenzen, en tot marktsegmentatie. Via specialisatie is getracht te penetreren in die markten die een hoge mate van technologische know how vereisen en waar nog wat te verdienen valt. Ook aan de aanbodzijde van de markt hebben zich belangrijke wijzigingen voltrokken. De technologische ontwikkeling en de rationalisering bij de werven hebben gezorgd voor een versnelling van het economische verouderingsproces en verkorting van de bouwtijd. De structurele overcapaciteit in de scheepsbouw, het steunbeleid van de diverse overheden, alsmede de gemakkelijke financiering door de banken hebben er toe geleid dat de nieuwbouwprijzen constant bleven of daalden en dat het surplus aan tonnage werd vergroot.

Het effect van deze wijzigingen in de diverse deelmarkten wordt weergegeven in de volgende paragrafen waarin ook wordt ingegaan op de perspectieven voor de Nederlandse reders.

Lijnvaart

Het vervoer van stukgoed heeft na 1980 een verdere groei te zien gegeven. Van deze groei hebben de Nederlandse lijnvaartrederijen slechts in beperkte mate kunnen profiteren door de toegenomen concurrentie op de meeste routes.

De trend naar containerisatie in de lijnvaart wordt duidelijk weerspiegeld in de ontwikkeling van de wereld-stukgoedvloot. Van 1980 tot 1985 verdubbelde, mondiaal gezien, de vloot van cellulaire containerschepen, terwijl de conventionele lijnvaartvloot sterk terug liep.

Nederland volgde deze ontwikkeling; in de genoemde periode verminderde de conventionele lijnvaartvloot met 46% en vertoonde het aantal containerschepen een stijging van 66%. Het aandeel in de totale wereld-stukgoedvloot liep terug van 2,9% in 1980 tot 1,3% in 1985. Het Nederlandse aandeel in de cellulaire vloot bleef nagenoeg constant.

Voor de komende jaren wordt een matige groei van het vervoer van stukgoed in de wereld verwacht [1]. Op korte termijn zal het tonnage-overschot niet worden weggewerkt. Bij de cellulaire containersector – waar op dit moment een overcapaciteit bestaat van 30% wordt dit veroorzaakt door de oplevering van omvangrijke vervoercapaciteit die vooral werd besteld door rederijen uit de VS en het Verre Oosten mede voor de 'rond de werelddiensten'. In de conventionele sector zal de oprukkende containerisatie de emplooi mogelijkheden beperken.

Een analyse van het huidige bestelprogramma [2] leert dat Nederland de komende jaren te maken zal krijgen met een afbrokkelend aandeel op de containermarkt. Op de langere termijn zijn de perspectieven beter omdat Nederland beschikt over een vloot van moderne gespecialiseerde schepen, een efficiënte walorganisatie en de zo belangrijke gezonde financiële basis. Veel van de nieuwe ontwikkelingen zullen in internationale samenwerkingsverbanden plaatsvinden.

Nederland heeft een bescheiden belang in de exploitatie van ro-ro-veerdiensten en het intra-Europees vervoer via container feeder-schepen, hoewel op dit laatste terrein recent een aantal belang-wekkende projecten is gestart.

Wel belangrijk is het Nederlandse aandeel in de koel- en vriesvaart. Het ladingpakket van deze vaart, dat 9% vormt van het wereld stukgoedpakket heeft de afgelopen jaren een gemiddelde groei gekend van 4,5% per jaar. De Nederlandse koelvloot van 57 schepen, waarvan 52 kleine handelsvaartschepen, vertegenwoordigt 4% van de totale wereld-koeltonnage. Tot 1990 wordt een jaarlijkse groei van 3-4% realistisch geacht.

Nederland is in deze markt goed ingevoerd en bezit een van de modernste koelvloten in de wereld. De verwachtingen voor deze deelmarkt zijn dan ook positief.

De droge bulkvaart

Het totale vervoer van droog massagoed nam de afgelopen 5 jaar gemiddeld met 2% per jaar toe. Tevens was er een bescheiden toename van de gemiddelde vervoerafstand. De totale bulkvloot, inclusief 50% van de combinatie-schepen, nam sinds 1980 met circa 5% toe. Deze groei die ver uitgaat boven de groei van het ladingaanbod en die werd geïnspireerd door een marktopleving in 1980 heeft een sterk prijsdrukkende invloed gehad. Enig soelaas werd de afgelopen jaren geboden door de sloop van oudere tonnage met een hoog brandstofverbruik.

De Nederlandse ghv-bulkvloot is traditioneel klein en heeft door recente ontwikkelingen de neiging kleiner te worden. De Nederlandse reders trekken zich steeds verder terug van de risicovolle spotmarkt en trachten te komen tot exploitatie van tonnage via middellange en lange termijn vervoercontracten.

Tot 1990 wordt een matige groei van het droog massagoedvervoer verwacht. Het tonnage-aanbod op de diverse deelmarkten is echter te groot om de komende jaren een substantiële verbetering van de marktsituatie te kunnen verwachten.

Ondanks de sombere marktvooruitzichten blijven ook voor Nederlandse reders op specifieke deelmarkten mogelijkheden aanwezig. Gedacht kan daarbij worden aan de inzet van moderne multipurpose tonnage op die lijnvaarttrajecten welke niet door de nieuwste generatie vol-containerschepen worden bediend. Daarnaast zal de aandacht sterker dan tot nu toe gericht kunnen worden op de exploitatie van middelgrote en grote bulkcarriers (> 100.000 dwt) via middellange en lange termijn vervoercontracten. Ook kan via een politiek gericht op het combineren van contracten een betere benuttingsgraad van de vervoercapaciteit worden bereikt.

Het intra-Europees bulkvervoer vormt een belangrijk werkterrein voor de Nederlandse kleine handelsvaart.

De groei van het intra-Europees bulkvervoer vertoonde de afgelopen jaren een stagnatie. De verminderde Europese ladingstromen dwongen khv-reders tot uitbreiding van hun vaargebieden buiten Europa. Daar werden zij echter geconfronteerd met de crisissituatie in de ghv-bulkvaart. Toch slaagden Nederlandse reders er in hun aandeel in de droge ladingvaart van schepen < 10.000 dwt ten opzichte van hun voornaamste Europese concurrenten te vergroten van 6% in 1978 tot 12,5% in 1984. De vooraanstaande positie van de Nederlandse khv-vloot in Europa blijkt uit tabel 1.

In de afgelopen periode liep het aantal 500 brt-schepen sterk terug en kwam als voornaamste vervanger het rivier-zeeschip.

Midden '84 waren 274 eenheden van dit type binnen NW-Europa in de vaart; W-Duitsland heeft bijna 60% van de totale tonnage. De belangstelling van Nederlandse rederijen is eerst de laatste jaren sterk toegenomen.

Tabel 1 – Vloot drogeladingschepen < 10.000 dwt

landen	1-7-1978		1-7-1984	
	aant.	'000 dwt	aant.	'000 dwt
W-Duitsland	1037	1939	957	1955
Nederland	334	628	380	1026
Ver. Koninkrijk	668	1245	341	549
Denemarken	559	936	395	576
Italië	369	680	301	651
Frankrijk	130	331	87	237
Griekenland	1206	3907	588	1731
Spanje	464	1036	460	1208
Ierland, België, Portugal	97	226	112	251
Totaal	4864	10928	3621	8184

Bron: *Lloyd's Register of Shipping*

Het MERC verwacht tot 1990 een stijging van het intra-Europees bulkvervoer van 3-4% per jaar. Voor een belangrijk deel zal dit vervoer plaatsvinden met de nieuwe type schepen. Met het verleggen van de khv-grens (naar 6000 gt) zal het traditioneel intra-europees vaargebied als te eng worden ervaren en zal mogelijk met een voordelige kostenstructuur kunnen worden gepeneetreerd in de voorlopig nog moeilijke grote bulkvaartmarkt.

Kansen blijven er voor het lage kruiplijnschip. Door de gunstige verhouding tussen bemanningskosten en laadvermogen liggen deze schepen, die veelal eigendom zijn van kleinere reders of de kapitein, goed in de markt.

In de khv zal de tendens tot concentratie van en uitbesteding door rederijen doorzetten uit efficiency en marketing overwegingen.

Natte bulkvervoer

Het vervoer van ruwe olie heeft de afgelopen vijf jaar een desastreuze ontwikkeling gekend. De belangrijkste oorzaken hiervan waren de sterk verminderde produktie en de toegenomen regionalisatie, waardoor de produktie veel meer dan voorheen plaatsvindt bij de markt. Deze ontwikkelingen hadden een volume-afname van het vervoer tot gevolg, gepaard gaande met een daling van de gemiddelde vervoerafstand.

Het Nederlandse aandeel in de wereldvloot is de afgelopen vijf jaar gedaald van 1,8% naar 0,9%. De door Nederlandse rederijen beheerde vloot vermindert met in totaal 4 mln. dwt vooral door beëindiging en inkrimping van het ruwe olievervoer van een aantal in Nederland gevestigde tankerredereien, onderdeel van internationale olieconcerns. Daarnaast werden ook de vloten van enkele onafhankelijke tankerredereien ingekrompen of afgesloten. Nederlandse reders hebben wel hun belangen in de produktenvaart aanzienlijk vergroot.

Bij het vervoer van ruwe olie kan, tot 1990, met enige groei rekening worden gehouden. Dit gezien de langzaam stijgende consumptie die wellicht van een meer langdurige daling van de olieprijs een extra stimulans kan krijgen.

Door de regionalisatie van de produktie zal echter de vervoerafstand geen groei vertonen. Het vervoer van olieprodukten zal wel toenemen, enerzijds als substitutie van ruwe olie vanuit het Midden Oosten en Noord-Afrika, anderzijds als gevolg van centralisatie van de raffinagecapaciteit.

De marktkansen voor de Nederlandse reders, die vooral door hun kwaliteit, veiligheid en betrouwbaarheid kunnen concurreren, moeten vooral worden gezien bij de middelgrote en kleinere schepen. Vooral kleinere schepen zullen door de verdunning van het raffinagenet binnen Europa, die zal leiden tot uitbreiding van het distributievervoer, een grotere rol gaan spelen.

Het chemicaliënvervoer steeg in de periode 1978-1983 met bijna 5% per jaar. Dit vervoer is in het verleden vooral een westerse aangelegenheid geweest, maar de laatste tijd participeren ook Brazilië en Japan daarin. In het laatst genoemde land komt een golf van chemicaliëntankers van 6.000-12.000 dwt van de werven, waarvan het einde nog niet in zicht is.

Sinds enkele jaren neemt Nederland deel in dit vervoer. Op dit moment met 6 ghv-chemicaliëntankers.

De 'korte' chemicaliënvaart, voornamelijk intra-Europees, nam in genoemde periode toe met 3% per jaar. Het aantal schepen (< 6.000 dwt) groeide met 8% per jaar, waardoor een ernstige verstoring van het marktevenwicht optrad.

De Nederlandse khv-chemicaliënvloot bestaat uit 29 eenheden en het aandeel in de intra-Europese vloot is de afgelopen jaren gedaald onder invloed van de teleurstellende resultaten die niet noopten tot vervanging van afgestoten verouderde tonnage.

De – volgens insiders te optimistische – prognoses van researchinstituten geven voor het chemicaliënvervoer een groeipercentage van 7%. De toekomst zal een steeds verdere specialisatie te zien geven en een uitbreiding van het aantal kleinere en middelgrote tankers. Dit betekent met name voor de moderne Nederlandse ghv-vloot een aanpassing aan de gewijzigde samenstelling van de ladingstromen. Een eventuele versterking van de participatie in de 'korte' chemicaliënvaart zal sterk afhangen van het resultaat in de komende jaren. Op dit moment is een duidelijke opleving van de vrachtenmarkt waarneembaar.

Overige sectoren

Zeesleepvaart en berging

Bij de grote zeesleepvaart hebben de afgelopen jaren ingrijpende veranderingen plaatsgevonden. Het traditionele sleepwerk van baggervaarstuigen, kranen, sloopschepen, e.d. is sterk teruggelopen, terwijl het vervoer ten behoeve van de offshore door de supply- en zware ladingvaart is overgenomen.

De bergingsmarkt heeft een zeer speculatief karakter en alleen hiervoor wordt zeker niet in sleepboten geïnvesteerd. Het merendeel van de grotere

sleeptboten is betrokken bij wereldwijde bergingsoperaties. Het aantal daarvan was in begin van de jaren tachtig vrijwel constant, maar heeft de afgelopen jaren een groei te zien gegeven door de vijandelijkheden tussen Irak en Iran.

Nederland neemt van oudsher een belangrijke positie in op de internationale zeesleepvaartmarkt en heeft vele initiatieven ontplooid.

Recent is door het voor eigen rekening aankopen van mammoettankers bestemd voor de sloop in het Verre Oosten, een nieuwe markt voor de middenklasse zeesleepboten gecreëerd.

Ook op het gebied van de berging hebben Nederlandse ondernemingen een goede reputatie opgebouwd en bij vrijwel alle belangrijke operaties worden Nederlandse bergers betrokken.

Verwacht wordt dat de zeesleepvaart de komende jaren een verdere inkrimping te zien zal geven. Toch zullen op een aantal marktsegmenten mogelijkheden blijven voor emplooi zoals het verslepen van halfafzinkbare booreilanden en grote offshore-constructies. Ook voor professionele bergers met modern materiaal blijven mogelijkheden aanwezig.

Bevoorradingsvaart/offshore onderhoud

Na een hausse omstreeks 1980, trad in 1982 en 1983 een sterke teruggang in de markt voor de bevoorradingsschepen op. De aanvankelijk optimistische verwachtingen leidden tot omvangrijke Noorse en Amerikaanse opdrachten voor nieuwbouwschepen. Als gevolg daarvan daalden de chartertarieven aanzienlijk, terwijl ook de bezettingsgraad verminderde.

Nederland heeft in de vloot van bevoorradingsschepen (> 6000 pk) een aandeel van 6%.

De toekomst van de offshore industrie hangt in hoge mate af van de olieprijs en de totale wereldproductie en -consumptie.

Door recente vlootvernieuwing in de bevoorradingsvaart moeten de Nederlandse ondernemingen in deze sector in staat worden geacht te profiteren van het marktherstel dat op termijn wordt verwacht. Daarnaast zal via samenwerking met buitenlandse partners moeten worden voortgegaan met het vergroten van de actieradius van de ondernemingen in deze sector.

Verwacht wordt dat de komende 5 jaar het offshore-onderhoud door het langer in bedrijf houden van productie-eilanden zal toenemen. Hierop inspeland is door een Nederlands bedrijf een gedeeltelijk afzinkbaar werkeiland ontwikkeld en bij een Nederlandse werf besteld.

Zware ladingvervoer

In het begin van de jaren '80 was de markt voor het zware ladingvervoer nog gunstig door de explosieve groei van vooral zelfheffende booreilanden. In de

jaren 1983-1985 ontstond een overcapaciteit bij de zelfvarende pontons die oversloeg naar andere deelmarkten.

Nederland heeft een dominerende positie in het zware ladingvervoer. Op dit moment wordt ongeveer 65% van de totale wereldvloot van grote en kleinere zware ladingsschepen door Nederlandse bedrijven beheerd. De markt voor het zware ladingtransport is in grote mate afhankelijk van de ontwikkelingen in de aan de energie gerelateerde industrie. Hoewel vele ambitieuze plannen bestaan voor olie- en gaswinning in diverse delen van de wereld, wordt de realisering hiervan slechts op langere termijn verwacht. Voor de komende 5 jaar wordt in deze sector geen sterke opleving verwacht en zal verdere uitbreiding moeten worden vermeden.

Onder druk van de overcapaciteit en de scherpe concurrentie heeft in 1985 een hergroepering van tonnage plaatsgevonden waarbij Nederlandse reders actief waren. Dit heeft geleid tot een versterking van de marktpositie die samen met de aanwezige know-how, op langere termijn redelijke perspectieven biedt.

INVESTERINGEN EN RENDEMENTEN

Ten einde een goed inzicht te krijgen in de in schepen geïnvesteerde vermogens, de exploitatieresultaten en het effect van de investeringstimuleringsmaatregelen in de diverse sectoren van de bedrijfstak, zijn voor de grote handelsvaart (ghv) en de kleine handelsvaart (khv) enquêtes gehouden voor de jaren 1980 t/m 1984.

In de ghv werd door rederijen met in totaal ongeveer 95% van de vloot aan de enquête meegewerkt.

In de khv is, gezien het grote aantal bedrijven, gewerkt met een representatieve steekproef van ongeveer 30% in de verschillende scheepsklassen.

Grote handelsvaart

De ontwikkeling van het actief werkzaam vermogen (zie tabel 2) geeft duidelijk het herstructureringsproces in de bedrijfstak weer.

Tabel 2 – Actief werkzaam vermogen in miljoenen gld

jaar	convent. lijnvaart	gecontain. lijnvaart	bulk/ trampvaart	tank- vaart	berg./sleep-/ supply-/zware ladingvaart	totaal
1980	970,3	1345,2	247,7	814,5	783,9	4161,6
1981	1028,1	1229,7	293,3	718,8	754,3	4024,2
1982	910,2	1239,0	416,9	756,8	867,8	4190,6
1983	767,2	1377,5	701,7	841,2	1041,2	4728,8
1984	611,1	1540,5	667,2	821,7	1139,8	4780,3

Het in conventionele lijnvaart vastgelegde vermogen is in de periode 1980 t/m 1984 verminderd met één derde, terwijl het in gecontaineriseerde tonnage vastgelegde vermogen is toegenomen met 15%.

In de bulkvaart heeft rond 1982 een belangrijke stijging van het geïnvesteerd vermogen plaatsgevonden door het in de vaart komen van moderne en multi-purpose tonnage. Daarnaast is veel verouderde tonnage afgestoten.

Ondanks een sterke tonnage-vermindering door het bijna volledig verdwijnen van alle grote ruwe olietankers uit de Nederlandse vloot is in de onderzochte periode het geïnvesteerd vermogen in deze sector vrijwel gelijk gebleven. Belangrijke investeringen in produkten- en chemicaliëntankers hebben dit bewerkstelligd. Spectaculair heeft het geïnvesteerd vermogen in de supply- en zware ladingvaart zich ontwikkeld.

In 1971 bedroeg het geïnvesteerde vermogen in deze sector, waarin ook de berging en zeesleepvaart is opgenomen, nog geen 100 mln. Eind 1985 kan het in deze sector geïnvesteerde vermogen, inclusief de situatie bij enkele niet in de enquête opgenomen zware ladingrederijen, worden geschat op 1,8-2,0 miljard gulden.

De rendementsontwikkelingen in de diverse sectoren is vastgesteld op basis van de ook bij het vorige onderzoek [3] gehanteerde methode, waarbij de exploitatieresultaten voor financieringslasten en vóór belasting en exclusief de baten van de diverse investeringsfaciliteiten worden gerelateerd aan het in schepen geïnvesteerde vermogen (zie tabel 3). Uitgangspunt hierbij is geweest een commerciële afschrijving van 6-7% per jaar.

Tabel 3 – Exploitatieresultaten (excl. investeringsfaciliteiten)

Percentage: winst (vóór rente en belasting) ten opzichte van actief werkzaam vermogen inclusief boekwinst/verlies bij verkoop

jaar	convent. lijnvaart	gecontain. lijnvaart	bulk/ trampvaart	tankvaart	berg./sleep-/ supply-/zware lading-vaart	totaal
1980	8,0	4,2	22,4	-1,9	1,8	4,5
1981	8,0	7,3	12,8	-3,9	10,8	6,5
1982	- 2,9	5,6	- 5,5	-2,5	19,3	3,9
1983	-11,4	-0,8	- 4,9	-9,4	7,3	-2,9
1984	11,4	9,6	- 1,1	-7,2	2,4	3,7

De ontwikkeling van de exploitatieresultaten in de ghv is teleurstellend.

In de periode 1971 t/m 1979 bedroeg het exploitatieresultaat van de gehele ghv gemiddeld 6,6%. In de periode 1980 t/m 1984 is het resultaat gedaald naar 3,0% en als rekening wordt gehouden met de omvangrijke balanswaarde-correcties, die vooral in 1982 en 1983 in de tankvaart en conventionele lijnvaart plaatsvonden, bedraagt het resultaat nog maar 0,6%.

Ruim boven het gemiddelde zijn de uitkomsten van de suply- en zware ladingvaart – vooral onder invloed van de goede resultaten in 1981 en 1982 – met gemiddeld 7,9% in de onderzochte periode. Ook de containervaart onderscheidt zich met een gemiddelde van 5,3% positief. Vooral de negatieve resultaten in de tankvaart hebben het resultaat voor de gehele ghv-sector sterk gedrukt.

Bij het onderzoek is ook het effect van de investeringspremieregelingen op het exploitatieresultaat nagegaan. Het effect van de WIR-premie voor zeeschepen en van de premies in het kader van de Investeringspremie Regeling Zeescheepvaart (IPZ) is gezien per deelsector en voor de gehele bedrijfstak.

Gezien de sterke wisseling van het investeringsstimuleringsregime in de scheepvaart volgt hier een kort overzicht van de sinds 1980 van kracht zijnde investeringspremieregelingen:

1980-1982: 15% belastingvrije WIR-premie, plus belastbare IPZ-premie van 1,1% gedurende 5 jaar.

1982-1984: 12% belastingvrije WIR-premie plus belastbare IPZ-premie van 2,3% gedurende 5 jaar.

1984-1985: 12,5% belastingvrije WIR-premie plus belastbare IPZ-premie van 2,1% gedurende 5 jaar.

Het globale effect van de maatregelen, uitgedrukt in een percentage van het investeringsbedrag, bedraagt 18-19%. Daarbij is gerekend met een effectieve vennootschapsbelasting volgens tarief. Bij een lagere belastingdruk komt het percentage hoger uit.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het totale effect van de investeringsfaciliteiten op het exploitatieresultaat van de ghv-sector 2% is geweest. Hiervoor zijn de ontvangen faciliteiten in 10 jaar aan de exploitatie toegerekend en gerelateerd aan het gemiddeld geïnvesteerd vermogen. Per sector traden daarbij geen grote verschillen op met uitzondering dan van de conventionele lijnvaart – met een laag investeringsniveau – waar het effect 1,3% bedroeg. Op projectbasis is het effect van de regelingen groter, maar bedacht moet worden dat een deel van de schepen niet voor investeringsfaciliteiten in aanmerking is gekomen en dat voor een ander deel het effect van de regelingen is uitgewerkt.

Kleine handelsvaart

In de khv is op basis van de steekproef een berekening gemaakt van het in zeeschepen geïnvesteerd vermogen. Deze berekening komt uit op 2 miljard gulden; hiervan is ruim 45% geïnvesteerd in gespecialiseerde tonnages zoals koelschepen, chemicaliëntankers en zware ladingsschepen. In 1980 bedroeg dit geïnvesteerd vermogen nog 1,3 miljard gulden, waarvan circa 30% was

geïnvesteed in gespecialiseerde schepen. De khv is met een stijging van het geïnvesteed vermogen van ruim 50% duidelijk een groeisector binnen de zeescheepvaart.

De exploitatieresultaten gaven minder reden tot vreugde. Voor de in de steekproef opgenomen schepen is het exploitatieresultaat (vóór rente en belasting) gerelateerd aan het in schepen geïnvesteede vermogen.

Het gemiddeld resultaat voor de diverse scheepstypen is weergegeven in onderstaand overzicht.

Tabel 4 – Exploitatieresultaten khv; 1980 t/m 1985

type schip	Gemiddeld exploitatieresultaat vóór rente en belasting
< 2000 dwt enkeldekschip	2,0%
2000-4000 dwt enkeldekschip/ shelterdekschip	-5,1%
> 400 dwt shelterdekschip	
open/gesloten	-2,5%
speciale schepen w.v.: koelschepen, chemicaliëntankers	3,3%

Slechts de resultaten van de speciale schepen, die vooral gedragen worden door de koelsector, zijn – ondanks de ook daar slechte marktomstandigheden – in alle jaren positief geweest. Het gemiddeld resultaat ligt echter ook daar beduidend beneden het percentage van 9,4% uit de jaren 1971-1979. Wanneer het effect van de premiereregelingen aan het exploitatieresultaat wordt toegerekend, betekent dit een verhoging met 3-5%. Vrijwel de gehele khv-vloot heeft gebruik gemaakt van de investeringsfaciliteiten.

NABESCHOUWING

In de inleiding werd gewezen op de optimistische ondertoon van het rapport 'Vaart houden'.

Ten aanzien van het investeringsklimaat voor de zeescheepvaart is dit optimisme niet geheel gerechtvaardigd gebleken. Voor het behoud van een vloot onder Nederlandse vlag en de daarmee samenhangende werkgelegenheid en om de Nederlandse reders op de internationale markt een uitgangspositie te geven die gelijk is aan hun concurrenten heeft de Studiecommissie de overheid geadviseerd om de investeringsfaciliteiten te handhaven op het huidige niveau voor een periode van 5 jaar.

Per 1 mei 1986 is de overheid overgegaan tot afschaffing van de negatieve aanslag in de WIR. Hierdoor kunnen slechts bedrijven die fiscale winst ma-

ken van de investeringsstimuleringsfaciliteiten gebruik maken. Gezien het achterblijvende herstel, de moeilijke concurrentiepositie en de omvang van de in het verleden geaccumuleerde verliezen, zou de zeescheepvaart door deze maatregel onevenredig zwaar worden getroffen. De overheid is dan ook met een opnieuw gewijzigd investeringsfaciliteitenregime voor de zeevaart gekomen. Voor zeeschepen zal geen WIR-premie meer worden gegeven. Ter compensatie zal de IPZ worden verhoogd met 9% uit te betalen in het 2e jaar.

Deze maatregel betekent een beduidende vermindering van het niveau van de investeringsfaciliteiten, want de onbelaste WIR-premie van 12,5% wordt vervangen door een belaste extra IPZ-premie van 9%. Afhankelijk van de belastingdruk betekent dit een relatieve verslechtering van 20-30%.

Dit nieuwe regime loopt in principe tot 1 januari 1987, het moment waarop het Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1984 afloopt. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd dat zij de IPZ-regeling zal meenemen in het heroverwegingsproces ten aanzien van de bestaande steunmaatregelen bij de besprekingen in het kader van de kabinetsformatie.

Een ander belangrijk punt waaraan de reders met veel optimisme zijn begonnen betreft het vergroten van de wettelijke mogelijkheden om met kleinere, maar beter opgeleide bemanningen te varen. De bemanningsregelingen zijn met de arbeidsvoorwaarden verantwoordelijk voor het niveau van de bemanningskosten. Deze kosten spelen een grote rol bij de concurrentieverhoudingen in de internationale scheepvaartmarkt, omdat de overige scheepsdagkosten van gelijksoortige schepen praktisch niet vlag-afhankelijk zijn en veelal op hetzelfde niveau liggen.

Wil Nederland zijn concurrentiepositie ten aanzien van de reders uit vergelijkbare maritieme landen handhaven, dan zal ons land ook wat betreft de rationalisering van de bedrijfsvoering met deze landen in de pas moeten lopen. De voortgang van dit proces is echter niet bevredigend. De vakbonden konden niet akkoord gaan met een overgangsmaatregel om dit proces te versoepelen en ook de wettelijke regeling via het Wetsontwerp tot Wijziging van de Wet op de Zeevaartdiploma's (1935) ondervindt ernstige vertraging. Dit wetsontwerp, dat het mogelijk moet maken om in de toekomst de bemanningseisen bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen, is in augustus 1985 bij de Tweede Kamer ingediend.

In een aantal gevallen, vooral wanneer in concurrentie moet worden getreden met rederijen uit de 'nieuwe' maritieme landen, zal echter blijken dat het gat tussen de Nederlandse en buitenlandse bemanningskosten te groot is om via rationalisering van de bedrijfsvoering te worden gedicht. We spreken hier over kostenverschillen die liggen tussen de 1 en 2 miljoen gulden per jaar voor een ghv-schip en tussen 200.000-500.000 gulden op jaarbasis voor een

khv-schip. In deze gevallen zal door overheid en sociale partners een meer pragmatische houding ten aanzien van registratie buiten Nederland moeten worden ingenomen; dit conform de houding van de Engelse, Duitse en Noorse overheden.

De veelal emotionele weerstand van Nederlandse reders tegen het uitvlaggen lijkt, gezien de recente praktijk, grotendeels te zijn verdwenen!

Deze ontwikkeling tast echter wel het optimisme ten aanzien van de handhaving van de vloot onder Nederlandse vlag aan; hoewel ook door de exploitatie van schepen onder andere vlaggen een belangrijke bijdrage kan worden geleverd aan de nationale economie [4].

In de inleiding is er op gewezen dat voor de scheepvaart al weer nieuwe ontwikkelingen aan de horizon verschijnen die van de reder veel aanpassingsvermogen zullen vragen. Hierbij zullen naast kapitaal en arbeid ook de informatica en kennis van de markt en de marktpartijen een belangrijke rol spelen [5]. Enig optimisme ten aanzien van het vertrekpunt van de Nederlandse reders is echter gerechtvaardigd. Uit een recent gehouden onderzoek door de Nederlandse Stichting voor Statistiek [6] bij verladers en expediteurs in een aantal belangrijke Westeuropese landen is gebleken dat het imago van de Nederlandse zeevaart goed is. De Nederlandse reder scoort hoog in het buitenland met zijn efficiency, betrouwbaarheid en communicatief vermogen. En al vindt men de Nederlandse reder wel eens aan de dure kant, in de praktijk blijkt dat, wanneer men eenmaal met hem heeft gewerkt, de geleverde kwaliteit veelal het prijseffect compenseert.

In de komende jaren zal de kapitaal-voorziening in de zeescheepvaart een zwaar accent krijgen. In een interessant artikel in het scheepvaartblad 'Fairplay' pleit de scheepvaart-bankier Paul Slater [7] er voor om, gezien het grote aantal déconfitures in de scheepvaart, in de toekomst de kredietwaardigheid van het concern als uitgangspunt te nemen voor de financiering. Dit betekent dat slechts de goed geleide en financieel gezonde bedrijven in staat zullen zijn te investeren in de nieuwe technologische ontwikkelingen.

Ten aanzien hiervan kan worden opgemerkt dat de Nederlandse rederijen in de afgelopen jaren veelal speculatieve investeringen hebben vermeden. Dit wordt weerspiegeld in een over het algemeen verbeterde eigen/vreemd vermogen verhouding waardoor het weerstandsvermogen van rederijen is versterkt.

Ook in het hiervoor genoemde imago-onderzoek wordt de financiële structuur van de Nederlandse rederijen positief beoordeeld.

De basis voor een verdere ontwikkeling van de Nederlandse zeescheepvaart is aanwezig, maar van de reders zullen de komende jaren grote krachtsinspanningen worden gevraagd om bij een sterke tegenstroom zodanig vaart te houden dat zij hun positie op de internationale markt kunnen behouden.

ANNEX

VAART HOUDEN!

Rapport van de Studiecommissie Nederlandse Zeescheepvaart

Inhoudsopgave

Samenstelling van de studiecommissie Nederlandse Zeescheepvaart	blz. 1
Lijst van gebruikte scheepvaarttermen en afkortingen	blz. 3
Inleiding	blz. 7
Samenvatting en conclusies	blz. 9
Hoofdstuk 1: De betekenis van de zeescheepvaart voor Nederland	
1.1 Macro-aspecten	blz. 15
1.2 Omvang van de handelsvloot	blz. 16
Hoofdstuk 2: Marktsituatie en marktperspectief	
2.1 Structurele ontwikkelingen	blz. 18
2.2 Vervoer van stukgoed	blz. 20
2.3 Droge bulkvervoer	blz. 24
2.4 Natte bulkvervoer	blz. 28
2.5 Overige sectoren	blz. 32
2.6 Ontwikkelingen tot het jaar 2000	blz. 38
Hoofdstuk 3: Bemanningen en scholing	
3.1 Kwaliteit en scholing van zeevarenden	blz. 40
3.2 Rationalisering van de bedrijfsvoering	blz. 44
3.3 Bemannings- en veiligheidseisen	blz. 48
3.4 Arbeidsvoorziening	blz. 50
3.5 Arbeidsomstandigheden	blz. 51
3.6 Bemanningskosten	blz. 53
Hoofdstuk 4: Technische ontwikkelingen en maritiem onderzoek	
4.1 Technische ontwikkeling	blz. 55
4.2 Maritiem onderzoek	blz. 59
Hoofdstuk 5: Zeescheepvaartpolitiek	
5.1 Internationale scheepvaartpolitieke aspecten	blz. 64
5.2 Scheepvaart in de Europese Gemeenschap	blz. 70
5.3 Belemmeringen voor de Nederlandse zeescheepvaart	blz. 73
5.4 Scheepvaartbeleid	blz. 74
Hoofdstuk 6: Financiële en fiscale aspecten	
6.1 Investeringsstimuleringsfaciliteiten	blz. 78
6.2 Investerings- en rendementsontwikkelingen	blz. 81
6.3 Overige fiscale onderwerpen	blz. 86

Referenties

1. *Marktsituatie en Marktperspectief Nederlandse Vloot*; Rapport MERC augustus 1985 (niet gepubliceerd).
2. *Top twenty's share of the world fleet to grow*; Containerisation International September 1985.
3. *De scheepvaart in de jaren tachtig*; Rapport uitgebracht door de Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart; 8 september 1980.
4. *British Shipping Review 1985*; The General Council of British Shipping, 30/32 St. Mary Axe, London.
5. Zie ook prof. dr. H.C. KUIJER; *Zeevaart aan de vooravond van grote vernieuwingen*, ED-vervoerskrant, 26 februari 1986.
6. *Imago-onderzoek Nederlandse scheepvaart*; NSS Industrieel, november 1985.
7. Fairplay International, Shipping Weekly; Vol. 296 nr. 5340 30 januari 1986.

VOORSTELLEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE VOOR EEN COMMUNAUTAIR SCHEEPVAARTBELEID

Mr. B. HELDRING *

Commissie van de Europese Gemeenschappen

Abstract

Proposals of the European Commission for a common maritime policy

On 19 March 1985, the Commission of the European Communities submitted to the Council of Transport Ministers a memorandum, plus six proposals for Community legislation, entitled 'Progress towards a common transport policy – maritime transport'. The author makes a detailed analysis of two of these proposals which concern the freedom of the seas; the one relating to the Community's shipping trades with third countries, the other dealing with the freedom to provide services within the Community. The first proposal, the draft 'Council Regulation concerning co-ordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades' was intended to put a stop to unfair competition from non-community countries by means of cargo reservation. The author describes the history and the harmful effects of cargo reservation on the scale to which many developing countries are accustomed to apply.

The U.N. Code of Conduct for Liner Conferences, accepted by the Community in 1979 under certain conditions, did not calm things down, since many developing countries seem to have adopted a wider interpretation of the Code's provisions on cargo sharing than the Community. The draft Regulation on co-ordinated action is intended as a means to maximise the amount of cargo open to competition.

Since the United States and Japan also have a great interest in keeping ocean trades open, the new Community instrument may be used as a tool for further co-ordination. The draft Regulation on freedom to provide services is also intended to remove restrictions, i.e. those which apply within the Community, such as 'cabotage'. The author describes the difficulties surrounding this proposal, for historical, strategic and legal reasons.

Op 19 maart 1985 bood de Commissie van de Europese Gemeenschappen de Raad van Verkeersministers een Memorandum aan met zes voorstellen voor communautaire wetgeving. Het Memorandum was getiteld 'Op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid – vervoer over zee'.

De zes aangehechte wetsvoorstellen waren:

- een ontwerpverordening betreffende de *vrije toegang tot de lading*
- een ontwerpverordening tot toepassing van het beginsel van de *vrijheid van dienstverlening* in de scheepvaart
- een ontwerpverordening om de reeds verplichte consultatieprocedure tussen de Lid-Staten zo te wijzigen dat *bilaterale overeenkomsten* in de scheep-

* Dit artikel werd op persoonlijke titel geschreven.

vaart vooraf aan de partners in de EEG moeten worden voorgelegd

- een ontwerprichtlijn betreffende een gezamenlijke definitie van een '*nationale scheepvaartonderneming*'
- een wijziging van een eerder voorstel tot toepassing van de *mededingingsregels* van het Europees Verdrag op het vervoer over zee
- een ontwerpverordening inzake *oneerlijke tariefpraktijken* in het zeevervoer

Nu, iets meer dan een jaar later, ziet het er naar uit dat op zijn minst drie van deze voorstellen spoedig door de Raad zullen worden aangenomen. Eigenlijk had dit al binnen het jaar kunnen plaats vinden omdat er betrekkelijk weinig echte geschilpunten bleken te zijn. Lange tijd echter maakten deze drie onderdeel uit van een basispakket van vier, nadat men had vastgesteld dat aan twee van de Commissievoorstellen wat minder hoge prioriteit kon worden gegeven. Het basispakket bestond uit de 'vrije toegang tot de lading', 'de vrijheid van dienstverlening', de 'mededingingsregels' en de 'oneerlijke tariefpraktijken'. Mét de Commissie waren toen nog alle Lid-Staten het er over eens dat deze vier tezamen moesten worden behandeld en aangenomen. Alleen op die manier maakten zij een kans tot slagen, want wat een Lid-Staat in één of meer van de vier voorstellen mocht tegenstaan zou vermoedelijk gecompenseerd kunnen worden door verwachte winst in één of meer van de andere instrumenten.

De Europese familie werd op 1 januari van dit jaar met twee leden uitgebreid, maar zoveel hoofden, zoveel zinnen. Weliswaar werd er binnen de familieraad alleszins voortgang gemaakt in drie van de vier 'dossiers', maar over het vierde ontwerp werd tot op dit ogenblik flink geruzied. Dat er desondanks nog steeds schot in de zaak zit is te danken aan de mater familias, de huidige voorzitter van de Europese Gemeenschap op het gebied van het vervoer, Mevrouw N. Smit-Kroes.

Haar ambtenaren, in Den Haag en in Brussel, hebben hun uiterste best gedaan de discussie gaande te houden en Europa een kaleidoscoop van compromissen aan te bieden. Vandaar het succes in drie van de vier dossiers en het panklaar maken voor een beslissing op iets langere termijn voor het moeilijkste onderwerp, de toepassing van de vrijheid van dienstverlening op de zeescheepvaart.

In dit artikel zal speciaal worden ingegaan op het voorstel dat nog de minste moeilijkheden ondervond, namelijk dat betreffende 'de vrije toegang tot de lading'. De toepassing van de mededingingsregels zijn uit scheepvaartpolitiek oogpunt zeker interessant, omdat zij ook de bevoegdheid van de Commissie bevatten om in te grijpen als door overheidsmaatregelen van derde landen de vrije toegang tot de lading in het gedrang komt. Maar evenals de 'oneerlijke tariefpraktijken', die het opleggen van een heffing mogelijk ma-

ken als rederijen uit derde landen door vrachtprijsdumping schade berokkenen aan EG-reders, zou de bespreking van dat wetsvoorstel te veel ruimte vergen.

Wij kiezen ook voor 'de vrije toegang tot de lading', omdat dat het onderwerp was van een gemeenschappelijke verklaring, op 30 april 1986 uitgegeven in Kopenhagen door de Verenigde Staten, de EG-landen, de Scandinavische landen en Japan. Al deze landen besloten de hoeveelheid lading die in vrije concurrentie gevaren kan worden zo groot mogelijk te doen zijn. Zij verklaarden ook zich gezamenlijk te zullen verzetten tegen maatregelen van derde landen die deze vrije concurrentie geweld zouden aandoen.

DE VRIJE TOEGANG TOT LADING

De ontwerpverordening betreffende 'de vrije toegang tot lading' was bedoeld paal en perk te stellen aan oneerlijke concurrentie van derde landen door middel van ladingsreservering. In het Memorandum van de Commissie was het reserveren van lading voor de eigen vloot, op de schaal waarop veel ontwikkelingslanden dat plegen te doen, als één van de oorzaken van de terugval der Europese lijnvaartrederijen genoemd. Het gebruik van dit middel is overigens afkomstig van de Verenigde Staten die in hun wetgeving militaire lading, hulpgoederen en het vervoer van lading die met overheids-geld gefinancierd is geheel of gedeeltelijk voor de Amerikaanse vlag gereserveerd hebben. Percentueel gezien is dit gering, ongeveer 6%, maar het brengt de Amerikaanse rederijen natuurlijk wel tot relatief gunstige prestaties; een net iets beter gevuld schip kan het verschil tussen winst en verlies uitmaken.

De ontwikkelingslanden reserveerden percentueel veel meer. Zoveel zelfs dat, afgezien van het directe verlies voor Europese rederijen, ook de belangen van verladers ernstig in het gedrang kwamen. De onzekerheid of hun lading wel of niet het betrokken ontwikkelingsland binnen mocht komen als het met een Europees schip werd vervoerd, de steeds wisselende en van land tot land variërende percentages, het spookbeeld van arbitraire en vooral te hoge vrachttarieven omdat rederijen uit ontwikkelingslanden toch verzekerd waren van de lading . . . , dit alles was en is nog steeds voor verladers een vreesaanjagend gegeven.

De befaamde Gedragscode voor lijnvaartconferenties van 1974 heeft de gemeoederen niet gestust, ook al vond het idee om de ontwikkelingslanden een zekere garantie te geven destijds bij Europese reders en verladers weerklank. De EG-landen accepteerden de Code in 1979 om aan de 'gerechte aspiraties van de ontwikkelingslanden' tegemoet te komen. Zij maakten echter het voorbehoud dat zo'n gegarandeerd aandeel niet zou gelden voor hun

onderlinge relaties. Bovendien maakte de EG duidelijk dat er een *limiet* aan de garantie moest zijn. De Code gaf wel reeds een grens aan – de 40:40:20 formule: een 'gelijk aandeel' voor de nationale lijnen van twee handeldrijvende landen, mits rederijen uit derde landen ('cross-traders') tezamen ongeveer 20% mogen vervoeren – maar er was al een tendens om deze regel op *alle* lading toe te passen. De EG daarentegen las in de Code een beperking tot lading vervoerd door de *conference-lijnen*, die met elkaar een 'pool'-afsprake hebben gemaakt. Lijnen die geen lid van een conference zijn (de zgn. 'outsiders') moeten volledig vrij zijn lading te boeken en mogen niet worden geperst in de 20% die voor cross-traders (indien zij conference-lid zijn) is gereserveerd.

Nu komt het wel voor dat ontwikkelingslanden door wettelijke maatregelen praktisch alle lading aan een conference, waarvan hun nationale lijn lid is, toespelen. Als de 40:40:20 regel binnen de conference zou worden gevolgd is er, juridisch gesproken, geen schending van de Gedragscode, maar het is zeker in strijd met de geest van de Code. Deze conventie veronderstelt op heel wat plaatsen het bestaan van outsiders en een, overigens niet bindende resolutie die aan de conventie is gehecht, erkent met zoveel woorden het recht van niet-conferencelijnen vrijelijk hun diensten aan te bieden en het recht van verladers daarvan gebruik te mogen maken. Dit beginsel van de vrije keuze voor verladers is overigens ook neergelegd in de zgn. Liberalisatie-code van de OESO en alleen al daarom hebben de Lid-Staten van de EG, die alle ook lid zijn van de OESO, de morele verplichting outsiders te beschermen. De EG-landen die partij werden bij de Gedragscode voor lijnvaartconferenties hebben dan ook in grote meerderheid dit bestaansrecht van outsiders in een afzonderlijke verklaring erkend.

VRACHTBOEKINGSKANTOREN

Dat het nodig is zo nadrukkelijk aan de eerder genoemde limiet vast te houden blijkt wel uit verschillende pogingen van ontwikkelingslanden hun aandeel, ondanks de Gedragscode, te vergroten door eenzijdige maatregelen. Een veel toegepast middel is de toewijzing van lading door een centraal vrachtboekingskantoor, met agentschappen in de Europese havens. Deze agentschappen hebben tot taak de ladingdocumenten van een desbetreffend stempel te voorzien. Europese rederijen riskeren een hoge boete als zij de lading zonder zo'n stempel het land binnenbrengen; hun is dan namelijk niet volgens voorschrift lading toegewezen. Zo er al sprake is van de toepassing van de 40:40:20 formule, dan geschiedt dat toch op een manier die geheel tegen de interpretatie ingaat die de EG-landen aan deze formule en aan de Code in het algemeen geven.

Het a priori 'kunstmatig' volboeken van de eigen schepen tot 40% of meer van alle lading of het 'verkopen' van dit aandeel in het vervoer aan de hoogst biedende heeft tot grote zorg geleid bij Europese reders en verladers. Sommige regeringen van EG-landen hebben al op beperkte schaal tegenmaatregelen genomen, maar het aannemen van de Verordening betreffende de vrije toegang tot lading zal vermoedelijk het beste middel blijken te zijn. Dan immers zal de landen die unilateraal maatregelen nemen die in strijd met de Code zijn zich wel twee maal bedenken of zij daarmee door zullen gaan. Zij zouden daarmee trouwens ook riskeren dat de Verenigde Staten en Japan zich bij de EG zouden aansluiten. De ontwerpverordening voorziet namelijk in gecoördineerde actie met andere OESO-landen waarmee een overeenkomst terzake van gezamenlijke tegenmaatregelen is gesloten. Weliswaar bestaat zo'n overeenkomst met de VS en met Japan nog niet, maar het aannemen van de onderhavige EG-Verordening zou zeer wel als katalysator kunnen dienen voor het sluiten ervan.

Men kan zich afvragen of de Verenigde Staten, die toch ook lading reserveren voor hun eigen vloot, niet zelf het doelwit van een gecoördineerde EG-actie zullen worden. Zoals reeds opgemerkt is de Amerikaanse ladingreservering beperkt in soort en in percentage. Het betreft in het algemeen geen 'commerciële' goederen, maar vooral hulpgoederen en het aandeel in de totale ladingstroom is betrekkelijk gering.

Indien er t.z.t. een overeenkomst met de VS wordt gesloten zal dan ook vermoedelijk aan EG-zijde worden aangedrongen op de beperking van ladingreservering tot het huidige gemiddelde peil, eventueel aangevuld met een soortgelijk laag percentage ten behoeve van de ontwikkelingslanden. De Amerikanen die fervente tegenstanders zijn van de Gedragscode (die betrekking heeft op alle commerciële lading) zouden dan ongeveer dezelfde hoeveelheid lading buiten de 'vrije toegang' houden als de EG-landen dat doen door de ontwikkelingslanden maximaal 40% van de *conference*-lading te garanderen.

Er zou derhalve in de toekomst door de VS een beroep kunnen worden gedaan op een overeenkomst met de EG-staten om een gecoördineerde actie ter bescherming van de vrije toegang tot de lading op touw te zetten. In dit verband is de eerder genoemde verklaring van Kopenhagen van groot belang. De Verenigde Staten, de EG-landen, de Scandinavische landen en Japan bepleitten de vrije toegang tot de lading en gezamenlijk verzet tegen verdere inbreuken op dat principe. Deze verklaring lijkt de intentie tot een meer formele overeenkomst in te houden. Het is nog onduidelijk of zij kan worden opgevat als voldoende rechtsgrond voor gezamenlijke actie op grond van de Verordening, maar het feit op zich zelf was al voldoende de EG-landen tot spoed te manen om de Verordening aan te nemen. De Verenigde Staten

hadden Europa altijd verweten zich niet voldoende tegen protectionisme in de scheepvaart te hebben bewapend.

Het verzoek om gecoördineerde tegenmaatregelen moet worden gericht tot de Europese Commissie, die binnen vier weken een voorstel tot actie aan de Raad van Verkeersministers voorlegt. De Raad zal dan een beslissing nemen, met meerderheid van stemmen, maar iedere Lid-Staat kan zwaarwegende handelspolitieke argumenten naar voren brengen om níét tot actie over te gaan, bijvoorbeeld als het gaat om havenbelangen.

De tegenmaatregelen kunnen bestaan uit een contingentering, bv. een maximale hoeveelheid goederen die mag worden geladen, of uit heffingen, maar zij zullen steeds moeten worden voorafgegaan door diplomatieke stappen. Bovendien moet met bestaande verplichtingen van de Gemeenschap en zijn Lid-Staten rekening worden gehouden.

De maatregelen zullen in veel gevallen reeds genomen kunnen worden op basis van bestaande nationale wetgeving, zoals de Wet Vervoer Overzee in Nederland en de Wet tot bescherming van de Belgische koopvaardij. De Verordening heeft er echter rekening mee gehouden dat sommige Lid-Staten geen wetgeving op dit gebied hebben. Voor die gevallen zal de Verordening, die als zodanig rechtstreeks toepasselijk is in elke Lid-Staat, zèlf de juridische basis vormen. Dit is ook het geval voor de details, die anders wellicht toch in de nationale wetgeving hadden moeten worden uitgewerkt. De Verordening noemt de verschillende maatregelen bij naam en men kan dus veronderstellen dat zij tot het wetsinstrumentarium van iedere Lid-Staat gaan behoren.

Tenslotte, als de Raad er niet binnen twee maanden in is geslaagd een beslissing te nemen, staat het elke Lid-Staat vrij op nationale basis tegenmaatregelen te nemen. Maar de kracht van de Verordening is nu juist gelegen in een *gezamenlijke* actie, waarbij een rederij in meerdere Lid-Staten tegelijk aan een limiet wordt gebonden. Zo'n rederij kan dus niet het tekort in Lid-Staat A trachten aan te vullen in Lid-Staat B, met haar naburige (en concurrerende) havens, waarheen lading uit Lid-Staat A gemakkelijk over land zou kunnen worden aangevoerd.

De maatregelen is een uitdaging voor Lid-Staten om solidariteit met elkaar te betonen, want het kan best gebeuren dat de rederijen van slechts enkele Lid-Staten de dupe van bepaalde discriminatoire praktijken zijn geworden. In de afgelopen jaren is deze solidariteit overigens wel meerdere keren bewezen, ook al betrof het slechts diplomatieke stappen.

DE VRIJHEID VAN DIENSTVERLENING

Rest ons nog in het kort iets te zeggen over de ontwerpverordening die eveneens bevrijdend zou moeten werken, maar tot nog toe alleen tot een scheiding der geesten heeft geleid. Het beginsel van de vrijheid van dienstverlening is weliswaar in het verdrag van Rome neergelegd, maar de toepassing er van, o.a. op het gebied van het zeevervoer, is voorbehouden aan de Raad van Verkeersministers die daarover met eenstemmigheid moet beslissen (ofschoon het Verdrag op dit punt binnenkort zal worden gewijzigd).

De Commissie had voorgesteld onder meer het kustvervoer, de zgn. cabotage, dat vooral in de 'zuidelijke' landen van de Gemeenschap voor de nationale vlag is gereserveerd, vrij te geven voor EG-rederijen. Beseffende dat een dergelijke vrijmaking op bezwaren van historische, economische en strategische aard zou stuiten, waren in het voorstel verschillende overgangstermijnen opgenomen. Voor de Griekse cabotage was zelfs in het geheel geen definitieve datum van afschaffing vermeld.

De bezwaren bleven niettemin bestaan, waarbij vooral de Grieken een hard standpunt innamen: zij zouden het zich niet kunnen permitteren hun cabotage ooit aan concurrentie van andere EG-rederijen bloot te stellen. Als dergelijke rederijen de Griekse schepen zouden verdrijven, zouden de verbindingen met de eilanden niet langer verzekerd zijn. Dat zou in tijd van crisis tot gevaar voor de natie leiden.

Aan Italiaanse kant speelde meer het economische bezwaar van mogelijke onderbrekingen in de bevoorrading met grondstoffen, die van de Westkust naar de Oostkust en vice versa en naar Sardinië en Sicilië veelal per schip plaats vindt.

Frankrijk, Spanje en Portugal waren ook geen voorstanders van het vrijgeven van de cabotage, ofschoon er iets meer bereidheid tot een compromis leek te bestaan. Maar dat zou dan, om te beginnen, wel een beperking tot schepen onder *Europese vlag* moeten inhouden; de vrijheid van dienstverlening zou niet aan willekeurig iedere andere vlag mogen toevallen. Het zou niet aangaan dat de concurrentie in deze 'gevoelige' vaargebieden nog eens vervalst zou kunnen worden door reders die het bijvoorbeeld met bepaalde veiligheidsvoorschriften niet zo nauw nemen.

De zojuist genoemde beperking tot de Europese vlag werd overigens ook door Frankrijk voorgesteld in een breder kader, de zg. 'preferentie-zone', ook wel Euro-cabotage genoemd. De vrijheid van dienstverlening *binnen* de Gemeenschap zou alleen Europese reders met schepen geregistreerd in een land van de Gemeenschap ten deel mogen vallen.

Nu is het verkeer tussen de landen van de Gemeenschap altijd al vrij toegankelijk geweest, zodat hier in plaats van liberalisatie een beperking zou worden ingevoerd, onder meer ook voor Europese reders die schepen onder een

andere vlag exploiteren. In internationaal verband zou het een nieuwe toepassing van ladingreservering worden, iets waartegen de Gemeenschap elders in de wereld zo fel van leer trok. Geen wonder dan ook dat deze kwestie eveneens tot diepgaand verschil van inzicht bij de verschillende Lid-Staten leidde.

Tenslotte had de Commissie nog voorgesteld de beperkingen van de vrijheid van dienstverlening op twee andere gebieden af te schaffen, nl. de reservering van sommige 'strategische' lading zoals die in Spanje en Frankrijk voorkomt en de reservering van commerciële lading door middel van bilaterale akkoorden met derde landen.

Terwijl Spanje en Frankrijk bereid lijken op termijn hun ladingreserveringswetgeving aan te passen, bleek het uitbannen van de bilaterale akkoorden ook een zware dobber te zullen worden. Bilaterale akkoorden zijn in de laatste jaren door verschillende EG-landen gesloten, soms omdat het betrokken ontwikkelingsland een 50/50 verdeling van de lading afdwong. Impliciet betekende dat meestal ook een verbod voor het EG-land zijn ladingaandeel van 50% te delen met andere EG-landen. Dit vond de Commissie eveneens een beperking van de vrijheid van dienstverlening. Hierbij speelt overigens ook een rol dat krachtens de jurisprudentie van het Hof van Justitie het sluiten van nieuwe bilaterale akkoorden verder onmogelijk zou zijn, indien zo'n akkoord zaken betreft die in Gemeenschapswetgeving zijn vastgelegd of die onderwerp zijn van een Gemeenschapspolitiek in ontwikkeling.

Dat laatste is zeker het geval: de zich ontwikkelende scheepvaartpolitiek streeft naar volledige vrijheid in het internationale zeeverkeer. Slechts daar waar de EG en zijn Lid-Staten partij zijn bij een conventie, zoals de Gedragscode voor conferences, die deze vrijheid enigszins aan banden legt, kan van dat streven worden afgeweken. Mar in het geval van de Gedragscode is geen bilateraal akkoord meer nodig.

Het is niet waarschijnlijk dat dit aspect een even grote hinderpaal zal blijken te zijn als de kwestie van de cabotage. Maar het staat vast dat de ontwerpverordening betreffende de vrijheid van dienstverlening zoveel geschilpunten bevatte dat de besluitvorming over het hele pakket van scheepvaartpolitieke maatregelen werd vertraagd. Er gaan dan ook stemmen op om de drie verordening die goed 'gekleund' hebben alsnog als een kopgroep de finish over te laten gaan. De vrijheid van dienstverlening zou dan iets later zijn kans moeten krijgen.

PRAGMATISCH LIBERALISME

J. GROENENDIJK
Koninklijke Nedlloyd Groep N.V.

Abstract

Pragmatic liberalism

Dutch shipowners recognize the principle of free access for everybody to all ocean trades in the world. Governmental policy of European Community and its individual member-states has to be tuned in that way, aimed at resisting continuous pressure of statetrading- and new maritime countries which by way of discriminating legislation threaten to expel EC-shipowners from crosstrades.

Presently more than 25 percent of world liner trade is influenced by protectionism. Any regulation exceeding the UN Code of Conduct for Liner Conferences must be governmentally opposed, guided by the principle of reciprocity. If negotiations in this respect fail the European Community and its individual memberstates should avail of a package of measures to be taken in co-ordinated action to resist protectionism.

The Memorandum and proposals of the European Commission for a community shipping policy have been gratefully appreciated by EC-shipowners as a first but valuable step. It is noted with satisfaction that progress has been made towards finalization of regulations regarding free access to cargo, competition rules and unfair tariff practices.

At the same time it is regretted that the proposal of the EC Commission concerning freedom to provide services to sea transport within the European Community is still creating problems to memberstates which may show their political unwillingness as yet to subordinate their national interest to community interest.

European shipowners fear that this situation is causing undesirable delay in realizing a community shipping policy, which, when existing, is of great importance in view of its extra-territorial effects, in particular on the consultation about shipping between CSG-countries and the USA but also as a counterweight against other regional economic conglomerates such as ASEAN, ADEAN or COLTRAM.

EC-shipowners would like to see their governments as yet to find a solution for the problems as regards termination of each individual memberstate's bilateral agreements by which cargo sharing is controlled.

Where necessary, such individual agreements need to be replaced by agreements concluded between the European Community on the one hand and the respective third country on the other.

Apart from this, and where applicable, national cabotage restrictions of EC memberstates have to be removed.

In every respect a politically strong European Community is a necessity and it is regrettable therefore that the speed in accomplishing that goal is generally spoken extremely low. Shipping is no exception to this rule.

A firm EC shipping policy is of utmost importance as a framework for liberalisation and internationalisation of the community itself and as a consequence thereof a forceful attitude against protectionism.

De Nederlandse reders staan een scheepvaartpolitiek voor die uitgaat van het principe van vrije toegang tot de markt voor iedereen. Het te voeren beleid moet echter worden geplaatst tegen de achtergrond van de scheep-

vaartpolitieke realiteit. Dit geldt ook t.a.v. het in de Europese Gemeenschap te voeren beleid. Lange tijd heeft Europa een zeer belangrijke rol gespeeld in de wereldscheepvaart, doch sinds het begin van de zeventiger jaren is deze positie onder toenemende druk komen te staan van de staatshandellanden en de nieuwe maritieme landen, die zich middels hun maritieme wetgevingen een eigen positie in het wereldzeevervoer trachten te veroveren. De belemmeringen die door zulke wetgeving voor de vrije scheepvaart worden opgeworpen, beknotten de Europese reders ook in hun crosstrade-activiteiten en het gevaar is duidelijk aanwezig dat deze reders worden teruggedrongen tot de vaargebieden van en naar Europa.

De Europese Gemeenschap dient zich van het afbrokkelen van de economische pijler die de scheepvaart voor Europa betekent terdege bewust te zijn en zich te wapenen tegen opkomend maritiem protectionisme buiten de EG. Op dit moment wordt reeds 25 tot 30 procent van de wereldlijnvaart beïnvloed door het protectionisme, dat hoofdzakelijk een voedingsbodem heeft gevonden in de Noord-Zuid verkeren. Daarentegen zijn de meeste Oost-West verkeren vooralsnog vrij.

Een aantal landen van de EG heeft zich inmiddels aan de regels van de UN-gedragscode voor lijnvaartconferenties onderworpen en verwacht mag worden dat de resterende maritieme landen binnen de Gemeenschap op niet te lange termijn zullen volgen. Vanuit deze positie mag niet worden aanvaard dat derde landen in de regelgeving voor hun nationale verkeren verder gaan dan de strekking van deze UN Code, met name door de daarin als voorbeeld genoemde 40:40:20 formule unilateraal toe te passen op het totale lijnvaartverkeer in plaats van het te beperken tot het door de betreffende Conference vervoerde ladingpakket.

In bepaalde kringen, met name vanuit het Europees Parlement, wordt de Europese Commissie verweten dat uit de voorstellen voor een communautair scheepvaartbeleid te weinig daadkracht blijkt. In het ontwerp-advies van het Europees Parlement aan de Raad van Ministers wordt de bescherming en versterking van communautaire scheepvaartbelangen gebaseerd op een agressief protectionisme. De reders uit de landen van de Gemeenschap zijn echter van mening dat de belemmeringen die hen worden opgelegd door de protectionistische opstelling van derde landen moet worden bestreden vanuit de reciprociteitsgedachte.

Slechts voor het geval dat deze reciprociteit niet bestaat of niet kan worden gerealiseerd dienen de Europese Commissie alsook de Lid-Staten over een pakket maatregelen te beschikken om zich tegen het protectionisme effectief teweer te stellen.

Een aantal Lid-Staten, waaronder Nederland, heeft daarvoor de wettelijke instrumenten voorhanden. De Nederlandse overheid staat daartoe de Wedervergeldingswet en de Wet Vervoer over Zee ten dienste. Een effectief

gebruik van deze bevoegdheden is echter slechts mogelijk indien alle landen van de Gemeenschap over soortgelijke wettelijke bevoegdheden beschikken en deze gecoördineerd toepassen.

Het in maart 1985 door de Europese Commissie aan de Europese Raad van Ministers aangeboden memorandum voor een communautair scheepvaartbeleid getuigt in vele opzichten van non-protectionisme en een defensieve opstelling tegen protectionisme van buiten de Gemeenschap.

Europese reders hebben zich ten aanzien van het memorandum en daarbij behorende voorstellen van het begin af positief opgesteld. Het is dan ook kwalijk te moeten vaststellen dat de totstandkoming van een Europees scheepvaartbeleid, waarvan het belang met de dag noodzakelijker wordt, wordt tegengehouden door veelal politieke tegenstellingen tussen de Lid-Statens.

De onderhandelingen die sinds de aanbidding van het memorandum door de overheden van de Lid-Statens worden gevoerd, hebben er toe geleid dat ten aanzien van een aantal voorstellen grote mate van overeenstemming bestaat. Het is verheugend te mogen vaststellen dat besluitvorming met betrekking tot de verordeningen voor vrije toegang tot de lading, mededinging en déloyale tariefpraktijken binnen handbereik ligt.

Hiermede zou de Europese Commissie het instrument worden gegeven om een naar buiten de Gemeenschap gerichte verdediging tegen protectionisme op te bouwen.

De drang om regionaal krachten te bundelen doet zich ook in andere delen van de wereld voor. Voorbeelden hiervan zijn ASEAN, het samenwerkingsverdrag tussen de landen Indonesië, Maleisië, Filipijnen, Singapore en Thailand; de ANDEAN-groep gevormd door de landen Bolivia, Columbia, Ecuador, Peru en Venezuela en recentelijk totstandgekomen COLTRAM (Comision Latino-Americano de Transporte Maritimo) waarin een groep Latijns Amerikaanse landen zich hebben verbonden om hun activiteiten in de zeescheepvaart op elkaar af te stemmen en als een regionale ontwikkeling te bevorderen. De Ministerial Conference of West and Central African States streeft soortgelijke doelstellingen na.

Verwacht mag worden dat deze regionale samenwerking, die maar al te snel in protectionisme uitmondt, zich zal voortzetten.

Wanneer de Gemeenschap naar buiten wil optreden volgens een vooraf overeengekomen beleid, is het in het algemeen onvermijdelijk dat Lid-Statens van die Gemeenschap interne barrières wegnemen. Ten aanzien van de maritieme bedrijfstak ligt de zaak niet anders. Het feit dat in dit kader de totstandkoming van deze interne regelingen, samengevat onder het begrip vrijheid van dienstverlening op de interne EG-markt, zulke grote problemen binnen de Gemeenschap oproept is een teken dat niet bij alle staten de politieke wil

aanwezig is om het gemeenschappelijke belang te laten prevaleren boven het nationale belang.

Langdurig overleg van de Lid-Staten heeft niet tot enig werkbaar compromis mogen leiden. Het is juist een demonstratie van eensgezindheid die de Gemeenschap nodig heeft niet alleen om krachtiger naar buiten op te kunnen treden, doch ook om extra-territoriaal aan zelfvertrouwen te winnen.

In dit verband mag worden opgemerkt dat een dergelijke opstelling van de Europese Gemeenschap een impuls zou kunnen betekenen voor het scheepvaartoverleg tussen de landen van de Consultative Shipping Group enerzijds en de Verenigde Staten anderzijds met het doel om in nauwe samenwerking de schadelijke aspecten van het unilaterale optreden van derde landen in bilateraal/unilaterale relaties in te dammen.

Dit alles pleit er voor dat de overheden van de Lid-Staten alsnog een oplossing vinden voor de problemen die zijn gerezen over het voorstel van de Europese Commissie voor het aanvaarden van een Verordening inzake de Vrijheid van Dienstverlening.

Hierbij zal onder meer gekomen moeten worden tot het beëindigen van bilaterale verdragen van individuele Lid-Staten, waarbij van overheidswege verdeling van de vervoersstromen wordt toegepast. Deze bilaterale verdragen van de individuele Lid-Staten zullen, indien noodzakelijk, vervangen moeten worden door verdragen door de EG afgesloten met derde landen.

Daarnaast zullen nationale cabotagebelemmeringen voor EG-reders moeten worden opgeheven. Zeker met betrekking tot de cabotage is komen vast te staan dat het overleg over het voorstel van de Commissie voor een desbetreffende verordening is vastgelopen zonder uitzicht op een korte termijn-oplossing. De vraag rijst of een alternatieve oplossing gevonden zou kunnen worden in het vastleggen van de cabotageprincipes in een document dat gegoten is in de vorm van een richtlijn. Hierin kan worden vastgelegd dat de Lid-Staten de verantwoordelijkheid op zich zullen nemen elk voor zich de maatregelen te treffen die uiteindelijk moeten leiden tot het opheffen van eventueel aanwezige nationale cabotage-belemmeringen.

Langs deze weg kan een mogelijkheid worden geschapen om alsnog op de kortst mogelijke termijn het pakket van vier voorstellen te completeren, en een basis te scheppen voor een effectief communautair scheepvaartbeleid.

Politiek gezien wordt allereerst de noodzaak gevoeld voor een krachtige Europese Gemeenschap. Evenals op vele andere terreinen voltrekt in de zeescheepvaart de ontwikkeling naar een communautair beleid zich te traag. Een dergelijk beleid is juist in de huidige moeilijke situatie in de zeescheepvaart bittere noodzaak. Enerzijds om de stem van maritiem West-Europa duidelijk in de internationale arena te laten doorklinken voor de wereldwijde bestrijding van protectionisme. Anderzijds om binnen de Gemeenschap het kader te scheppen voor liberalisatie en internationalisatie.

Op langere termijn lijken er met name in de lijnvaart slechts perspectieven te bestaan voor levensvatbare Europees denkende en werkende ondernemingen. Voor het scheppen van de juridische en commerciële infrastructuur lijkt de EG de eerst aangewezen. Ook op het gebied van de overcapaciteit in scheepvaart en scheepsnieuwbouw kunnen wellicht van de Europese Commissie positieve initiatieven uitgaan. Op dit moment worden in Europa en elders in de wereld enorme bedragen besteed aan subsidie in de scheepsbouw. Deze gelden zouden een beter resultaat afwerpen indien ze zouden worden besteed aan een Europees programma voor versnelde sloop van tonnage.

Tenslotte, wil West-Europa in de toekomst zijn betekenis als maritiem centrum behouden dan zal een door nationale overheden en bedrijfsleven gestuurde Europese scheepvaartpolitiek moeten worden gerealiseerd met als uitgangspunt een zo groot mogelijke vrijheid in het onderling verkeer en een gezamenlijke politiek naar buiten.

COMMUNAUTAIRE MACHTSPOLITIEK

C. ROODENBURG

Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart

Abstract

Power Politics in the EC

According to the Federation of Employers Organisations in Sea Transport, the European Commission, while developing its proposals, has not taken into account the economic power of the community as far as sea transport is concerned.

There is no policy when the starting point of the philosophy of the community is not that transport should take place at minimum costs. The federation makes a plan for high quality transport with reliability, safety and as less damage as possible for the environment.

For this quality a price has to be paid which is higher than transport by ships under cheap flags as well as ships of state trading countries.

The proposals of the community have also positive elements such as crews from member states, harmonisation of labour conditions, social consultation on European level, the fiscal regime for seafarers and port state control.

However the proposals of the commission are not effective enough so as to further the position of sea transport in the community.

De mogelijkheden die de Europese Gemeenschap daartoe biedt dienen te worden benut om de zeescheepvaart van de landen in die Gemeenschap actief te bevorderen.

Het voorgaande lijkt een nogal obligate stelling: werd immers de Europese Gemeenschap niet in hoofdzaak in het leven geroepen vanuit deze doelstelling, zij het dan niet alleen voor de bedrijfstak zeescheepvaart doch voor het totale economische gebeuren in de aangesloten landen.

Toch blijkt er behoefte te bestaan déze doelstelling nog eens in de herinnering terug te roepen, want de door de Europese Commissie ontwikkelde ideeën voor een Gemeenschappelijk beleid op het gebied van het vervoer over zee ademen bepaald niet de geest van een actief, en dus krachtdadig en gedurfd beleid, dat gericht is op versterking van de nationale EG-koopvaardijvloeten.

Naar het oordeel van de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart (FWZ) heeft de Europese Commissie nagelaten bij het ontwikkelen van haar voorstellen zich rekenschap te geven van de economische macht die de Gemeenschap, ook met betrekking tot het vervoer over zee, vertegenwoordigt. Te weinig, veel te weinig – en dat oordeel wordt gedeeld door de andere vakverenigingen van zeevarenden in de EG – komt die sterke positie in de voorstellen tot uitdrukking. De vakbeweging maakt met deze opvatting

duidelijk een keuze voor een machtspolitiek. Niet vanuit een ongecontroleerde machtswellust, doch vanwege de pure en harde noodzaak om te voorkomen dat de Europese koopvaardij binnen afzienbare tijd zal zijn gereduceerd tot een bedrijfstak die wellicht nog enige zeer gespecialiseerde technologische hoogstandjes kan opvoeren, doch die qua volume in economisch en dus ook in sociaal opzicht tot de maritieme historie behoort. Dat laatste is voor de georganiseerde zeevarenden in Europa een onaanvaardbaar perspectief.

Het vervoer over zee, het bedrijven van de zeescheepvaart als een economische en sociale activiteit is evenzeer een integrerend onderdeel van de Europese samenleving als landbouw, industrie en handel en andere vormen van transport.

Als achtergrond voor de keuze van de 'machtspolitiek' kan het nuttig zijn te releveren dat – volgens gegevens van de EG – de Gemeenschap het grootste handelsgebied in de wereld is. De handel vanuit Europa met landen daarbuiten vertegenwoordigt een waarde van 21% van de wereldinvoer en van 20% van de werelduitvoer. Van die Europese handel wordt bij benadering 95% over zee afgewikkeld!

Alleen al op grond van deze globale getallen ligt de conclusie voor de hand dat, wil men de doelstellingen van de EG nastreven, een actief zeescheepvaartbeleid ontwikkeld en gevoerd moet worden. Van een *beleid* kan naar onze mening niet worden gesproken indien de Commissie uitgaat van een filosofie die er in essentie op neerkomt dat het vervoer zo goedkoop mogelijk moet plaatsvinden. Naar onze overtuiging zijn handel en industrie gebaat bij een kwalitatief hoogwaardig vervoer, dat wordt gekenmerkt door betrouwbaarheid, veiligheid en zo weinig mogelijk risico voor het milieu. De Europese reders, de zeevarenden en de vloten hebben alles in huis om die kwaliteit te leveren. En voor zover daaraan hier of daar in de Gemeenschap nog iets valt te verbeteren dan kan dat door middel van regelgeving door die zelfde Gemeenschap ter hand worden genomen.

Die vervoer kwaliteit heeft zijn prijs en die ligt hoger dan van het vervoer waarvan in toenemende mate gebruik wordt gemaakt, ondanks de kwalitatieve nadelen die daaraan kleven.

In het bijzonder geldt dit voor het goedkope vlagvervoer, maar in belangrijke mate ook voor de mogelijkheden die de vloten van de staatshandelslanden bieden. Het zou van weinig inzicht getuigen om deze belemmerende krachten voor een gezond en hoogwaardig vervoerbeleid als te verwaarlozen invloeden te beschouwen. Integendeel, het zijn juist deze invloeden die de vakbeweging van de Europese zeevarenden er toe brengen om te ijveren voor een krachtadig en actief beleid. Niet alleen maar reagerend op de verschijnselen die zich voordoen, maar een initiërend beleid dat de Europese zeescheepvaart toonaangevend en normstellend doet worden.

De Europese positie in het wereldhandelsverkeer geeft daar alle aanleiding en – zo nodig – rechtvaardiging toe.

Het moet mogelijk zijn om, op basis van deze benadering en gebruik makend van de vooraanstaande Europese positie, door middel van onderhandelingen de ontwikkelingen in die richting te dwingen.

Uit ervaringen op het Europese en op het nationale vlak valt niet te verwachten dat een aantal andere betrokken groeperingen de filosofie van de vakbeweging ten aanzien van een Gemeenschappelijk koopvaardijbeleid zullen omarmen. Zonder in een maatschappelijke en politieke polemiek te verzeilen, wil de FWZ er op wijzen dat de Europese zeescheepvaart zich niet meer de weelde kan veroorloven nog lang en breed te discussiëren over de vraag vanuit welke visie het Europese beleid moet worden aangepakt.

Gebleken is dat de gang van zaken niet kan worden overgelaten aan het vrijwel ongehinderde spel van vraag en aanbod; in het resultaat daarvan ligt nu juist de noodzaak om tot een Gemeenschappelijk beleid te komen. Maar dan moet zo'n beleid dan ook niet van die vrijheid blijven uitgaan.

Tot zover de beleidsmatige benadering van de uitgangspunten van een Europees koopvaardijbeleid. Een geheel andere dan die blijkbaar voor de Europese Commissie als invalshoek heeft gediend. Vanzelfsprekend is die andere – zo niet tegengestelde – aanpak luid en duidelijk terug te vinden in wat officieel heet de 'Mededeling en Voorstellen van de Commissie aan de Raad' en die als titel meekregen 'Op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid – Vervoer over Zee'. Het ligt dan ook voor de hand dat het enthousiasme voor mededeling en voorstellen bij de vakbeweging gering is.

Daarmede wil niet gezegd zijn dat de inhoud van de documenten in zijn geheel en op alle onderdelen verwerpelijk zouden zijn.

Met name ten aanzien van het bemannen van schepen onder de vlag van Lid-Staten, het harmoniseren van arbeidsvoorwaarden, het sociaal overleg op Europees niveau, het fiscaal regiem voor zeevarenden en de havenstaat controle, worden opmerkingen gemaakt die ook naar de opvatting van de FWZ enig applaus verdienen.

Ook hier echter gaat het om een slap afgietsel van wat het zou moeten zijn: een kordate aanpak die duidelijk de bedoeling heeft de zeescheepvaart in de landen van de Gemeenschap te steunen in de strijd om zijn plaats in de wereld te behouden.

VERLADERS OVER HET BRUSSELS MEMORANDUM

G.J.M. VERHAAR

Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie (EVO)

Abstract

Shippers views on the Brussels memorandum

The European Shippers' Councils (ESC) welcome the initiative of the European Commission to propose a comprehensive EC maritime transport policy and the instruments to implement it. Indeed, the ESC had been increasingly alarmed during the last few years by the protective policies and legal measures introduced by third countries, especially those in Africa, and their pressures on several EC-countries to enter into protective bilateral agreements with them. These are in conflict with letter and spirit of the UNCTAD-Code for conferences, in particular art. 2 on cargo sharing. An instrument to implement their policies are the CFBO's (Central Freight Booking Offices), with which the Memorandum deals only in passing.

The ESC question marks at the statistics in the Memorandum which suggests a general decline of the EC-flags in proportion with the tonnage of the rest of the world. The ESC demonstrate that in particular in the more important growth sector of ocean shipping, container transport, the EC flags carry a reasonable portion of world trade.

The main comment or complaint of the ESC against the Memorandum is its basis, i.e. acceptance of the conference system, which is on its way out for various reasons, inter alia the creation of gigantic consortia and joint ventures operating round the world and very rapid shuttle services connecting main ports.

The article devotes more attention to the annexes of the Memorandum which are 6 draft regulations. They will eventually become the law and from that moment onwards the detailed considerations in the Memorandum will have lost much of their present significance. The draft regulation on the freedom to provide services should get priority as the basis of all other ones. The draft regulation to apply the arts 85 and 86 of the Treaty to shipping (the so-called competition rules) is also very important and acceptable as far as the basis is concerned.

However, many details (inter alia those pertaining to loyalty contracts) meet with criticism on part of ESC.

The ESC are most critical of annexe II-6 of the Memorandum which is the draft regulation on unfair pricing practices. The Commission appears to make the fundamental mistake of indirectly designating the conference tariff as the yard stick and criterion to judge the unfairness of the rates of non-conference lines.

INLEIDING

Vanaf het eerste moment dat de Diensten van de Europese Commissie, met name de Directoraten Generaal IV en VII, respectievelijk Mededinging en Vervoer, zich bezig gingen houden met elementen van de zeescheepvaart, hebben de Nederlandse zeeverladers, verenigd in en vertegenwoordigd door de EVO, deze zaken behandeld in nauwe samenwerking met de European Shippers' Councils (ESC), waarvan de EVO deel uitmaakt. Deze gezamen-

lijke behandeling heeft geleid tot gezamenlijke opvattingen van zeeverladers van Europa, daarbij inbegrepen die in de niet-EG-landen, zoals Scandinavië, Zwitserland en Oostenrijk.

Het voorwoord van het officiële ESC-commentaar op het Brusselse Memorandum inzake het zeescheepvaartbeleid van de EG verklaart overigens ook waarom de voorstellen van de Europese Commissie niet door verladers op EG-basis worden beoordeeld, maar op Europese basis met bijbetrekking van verladers in de genoemde niet-EG-landen. Immers, de internationale aard van de zeescheepvaart en de omstandigheid dat verladers in sommige niet-EG-landen (Zwitserland en Oostenrijk) via havens in de EG-landen moeten verschepen maken dat beleid en besluiten in Brussel ook buiten de EG gevolgen hebben.

WELKOM

Verladers verwelkomen het initiatief van de Europese Commissie om een alles omvattend scheepvaartbeleid te ontwikkelen en om de middelen voor te stellen waardoor dit beleid kan worden toegepast. Dit is een duidelijk antwoord op de wensen van verladers die enkele jaren geleden de uitgangspunten voor een EG-scheepvaartbeleid hebben uitgewerkt en toegezonden aan de Europese Commissie. Verladers waren het al lang moe geworden om steeds weer opnieuw in te gaan op deelonderwerpen die de Europese Commissie aandroeg. Zij hechten veel waarde aan een geïntegreerd en samenhangend EG zeescheepvaartbeleid gebaseerd op het EG Verdrag. Bovendien waren zij in toenemende mate verontrust door wat derde landen, voornamelijk ontwikkelingslanden, op het gebied van scheepvaartbeleid verzonden, en nog meer door hun uitvoeringswetten en andere -maatregelen en -praktijken, waartegen geen Europese regering iets kon ondernemen. Integendeel, verscheidene EG-landen (West-Duitsland, Frankrijk, België, Italië) gingen in op voorstellen van vooral Afrikaanse ontwikkelingslanden om zeer protectionistische bilaterale scheepvaartverdragen af te sluiten. De vrije keuze van rederij en schip voor de verladers werd ernstig ingeperkt door deze beperking van de concurrentie met consequenties voor dienstverlening en prijzen. Meer in het onmiddellijke verleden zijn heel wat ontwikkelingslanden overgegaan tot de oprichting van centrale boekingskantoren (Central Freight Booking Offices, CFBO's), die verladers, im- en exporteurs, schepen aanwijzen voor hun lading die ze bij de CFBO's moeten aanmelden. Dit, volgens de betrokken ontwikkelingslanden, ter uitvoering van wat zij verstaan onder ladingverdeling in de UNCTAD-Code (art. 2), maar wel in strijd met in ieder geval de Nederlandse Wet en ook met het EEG-Verdrag, en tenslotte nog met de UNCTAD-Code zelf. Weliswaar noemt het Memoran-

dum de CFBO's in afwijzende zin, zonder een middel of instrument voor te stellen dat daaraan direct een einde kan maken.

POSITIE EG-VLOOT IN DE WERELD

Men kan vraagtekens zetten bij de bevinding in het Memorandum van de Europese Commissie dat de EG-vlaggen terrein verliezen in het geheel van de wereldhandelstonnage. De Commissie heeft bepaalde statistische gegevens verkeerd gebruikt en heeft op zijn minst enkele feiten over het hoofd gezien. Terwijl het aandeel van de EG in de wereldhandel, zowel inkomend als uitgaand, één vijfde is, was in 1983 het EG-aandeel in de wereldtonnage, uitgedrukt in grt, ruim 23 procent. Maar het Memorandum verzuimt daarbij te vermelden dat iets minder dan een kwart van de zogenaamde goedkope vlaggen capaciteit eigenaars in de EG heeft. Evenmin vermeldt het Memorandum dat grt's (Gross Registered Tons) van containerschepen een ongeveer 5 tot 7 maal grotere capaciteit op jaarbasis voorstellen dan die van conventionele schepen, eveneens uitgedrukt in grt's. Die eenheid is dus geen goede vergelijkingsbasis. Vandaar dat de terugval van EG-tonnage van 7,2 procent ten opzichte van de wereldtonnage geen juiste voorstelling van zaken is.

Na verdere vergelijkingen van statistieken komt het ESC-commentaar dan ook tot de conclusie, in tegenstelling tot het Memorandum, dat de EG-vlaggen verhoudingsgewijs sterk zijn in het voornaamste groeigebied, namelijk de containervaart, en dat deze sector een redelijk aandeel van de wereldhandel vervoert.

CONFERENCES

Het Memorandum heeft als uitgangspunt dat het conference systeem, zoals wij dat sinds jaar en dag hebben gekend, in het algemeen voordelig is voor verladers, en dat het nog jaren onveranderd zal blijven voortbestaan. Dit uitgangspunt is niet langer geldig. De verladers hebben ontdekt dat de zo dikwijls geroemde stabiliteit van de tarieven geen verdienste is van het conference stelsel. De ervaring heeft geleerd dat als een conference kans ziet om de belangrijke onafhankelijke lijnen tot aansluiting bij de conference te bewegen, de tarieven in korte tijd zeer scherp omhoog kunnen gaan. Verladers staan trouwens ook kritisch tegenover de scherpe tariefsverlagingen die te weeg worden gebracht door een vrachtenoorlog tussen de conference en de onafhankelijken.

Wat de toekomst van het conference systeem betreft verwachten verladers

dat hierin belangrijke veranderingen zullen optreden, niet in het minst als gevolg van de uiteenlopende samenstelling van de conferencevloot, waarin voornamelijk de EG-lijnen moderne containerschepen brengen en hoge kwaliteitsdiensten offeren, tegenover achtergebleven tonnage en diensten van rederijen van ontwikkelingslanden. Het recht van de laatste om op grond van de UNCTAD-Code tot een conference te mogen toetreden kan er toe leiden dat de EG-lijnen geen kans zien om hun gehele potentieel binnen de conference tot zijn recht te laten komen. Zij zouden daardoor de conference kunnen verlaten en als outsider gaan optreden. Ook de ontwikkelingen t.a.v. de 'round-the-world-service' spelen hierbij een rol.

Verladers waarschuwen dan ook de EG om geen maatregelen in te voeren voor de rest van deze eeuw (en verder), die huidige praktijken wettigen en bevestigen, terwijl die eigenlijk al achterhaald zijn. Hierbij kan gedachte worden aan trouwcontracten.

DE ONTWERP-VERORDENINGEN

Hierna volgen enkele kanttekeningen bij de zes bij het Memorandum gevoegde ontwerpverordeningen, die elk voor zich een instrument bedoelen te zijn tot uitvoering van bepaalde beleidslijnen en -beginselen in het Memorandum. Uiteindelijk bepalen de verordeningen, eenmaal aangenomen door de Raad van Ministers, de praktijk, en niet meer de overwegingen, bespiegelingen en veronderstellingen in het Memorandum zelf. Hooguit als in uitzonderingsgevallen een bepaald onderdeel van een verordening aanleiding zou geven voor verschillende interpretaties, zou een rechter moeten teruggrijpen op het Memorandum, en dan dus nog niet eens op commentaren daarop eerlang door belanghebbenden gepubliceerd.

Verladers steunen de Commissie in het idee van een 'package deal' voor de aanneming van de 6 ontwerp-verordeningen. Voor het geval dat dat niet haalbaar blijkt zijn de prioriteiten van verladers als volgt.

De richtlijn die een gemeenschappelijke definitie van het begrip 'nationale lijn' moet vaststellen vinden de verladers de minst noodzakelijke. Zoals bekend is de bedoeling van deze richtlijn dat de EG-landen een eenvormig wettelijk begrip van 'nationale lijn' hebben met het oog op de toepassing van de UNCTAD-Code, die nationale lijnen het recht geeft zich aan te sluiten bij conferences die hun landen bedienen.

De eerste prioriteit heeft de verordening die de vrijheid van dienstverlening binnen de Gemeenschap moet garanderen. Daarvan is nog steeds geen sprake terwijl het EG-Verdrag dit in artikel 59 voorschrijft. De vrije uitwisselingen van goederen in de Gemeenschap is niet gewaarborgd en niet optimaal

als er geen vrije dienstverlening bestaat voor alle vervoerwijzen, dus ook voor de zeescheepvaart.

Vervolgens komen de verordeningen over de vrije toegang tot de lading en de plicht van de leden-staten om met elkaar en Brussel te overleggen alvorens zelf enige maatregelen te nemen. Dit laatste is overigens geen nieuw ontwerp maar een wijziging van een bestaande verordening die niet geheel toereikend wordt geacht.

De verordening die de ontheffing van het kartelverbod voor conferences moet regelen is van zeer groot belang, maar tegelijkertijd hebben verladers daar ook de meeste opmerkingen over, zoals hieronder zal blijken.

Er is geen behoefte aan een verordening over de tariefvorming van onafhankelijke lijnen die (door reders) worden beticht van 'oneerlijke mededinging'. Verladers vrezen dat deze verordening eerlang een middel kan worden (voor reders) om de Commissie een halt te laten toeroepen aan enkele moderne niet-Europese lijnen die een geheel nieuwe opzet aan hun diensten hebben gegeven.

VERORDENING TOT TOEPASSING VAN ART. 85/86 VAN HET VERDRAG

De in de wandeling genoemde 'competition rules' is de verordening die het langst in Brussel tussen de tafels van de Commissie en van de Raad is heen en weer gegaan. Het uitgangspunt hiervan is dat conferences de mogelijkheid moeten krijgen ontheffen te worden van het kartelverbod in art. 85.1 van het Verdrag. Die ontheffing is voorzien in art. 85.3 op zekere daar genoemde voorwaarden, die er op neerkomen dat de klanten van een kartel iets mee krijgen van de voordelen voor de leden van het kartel. Vertaald naar de lijnvaart betekent dit dat verladers moeten kunnen 'meegenieten' van de voordelen die een conference voor reders heeft.

Lang voor de reders hebben verladers de juridische noodzaak erkend dat conferences ontheffing moeten kunnen krijgen van het kartelverbod. Immers, toen de Raad van Ministers in 1979 besloot dat de EG-landen elk de UNCTAD-Code moesten ratificeren (wat intussen alleen nog maar geschied is door Nederland, Duitsland, Engeland en Denemarken), ontstond het juridische monstroom dat conferences door de Code zouden worden gelegaliseerd, terwijl zij door het Verdrag verboden zijn en zelfs niet bestaan. De kritiek van de ESC richt zich dan ook niet tegen de basis van de verordening, maar wel tegen grote delen van de inhoud die gebaseerd zijn op de UNCTAD-Code. Brussel heeft uit het oog verloren dat de Code ontworpen werd in de vroege zeventiger jaren en dus voorzieningen en regelingen treft voor de toenmalige conferences. Bovendien is de inhoud van de Code gro-

tendeels een compromis van vijftien jaar geleden bestaande tegenstellingen van belangen, hoofdzakelijk van ontwikkelingslanden en onze wereld, die tegenwoordig niet meer bestaan of niet meer in dezelfde mate. De Raad van Ministers had in het besluit van 1979 (tot ratificatie van de Code door de EG-landen) al belangrijke bepalingen van de Code opzij moeten zetten, althans voor EG-rederijen. De ontwerpverordening moet op een behoorlijk aantal punten bijgesteld worden, zoals bijvoorbeeld op het stuk van de trouwcontracten die nagenoeg in onbruik raken. Zij worden langzaam maar zeker vervangen door modernere bindingen tussen een conference en een verlader, meer op individuele commerciële basis, waardoor de ontwerpverordening geen ruimte geeft. De voorwaarden waaraan trouwcontracten moeten voldoen zijn bovendien het terrein van het overleg tussen de ESC en elke conference.

Verladers huldigen vier beginselen ten aanzien van de trouwcontracten, namelijk

- rechten en plichten van de partijen (de conference en de verlader) moeten met elkaar in evenwicht zijn, en in het bijzonder moet het contract minimum vereisten voor de prestatie van de conference geven;
- de contracten mogen geen betrekking hebben op het totale ladingvolume van de verlader in het betrokken vaartgebied (tenzij de verlader zelf hierom vraagt);
- contracten moeten gebonden zijn aan een maximale looptijd, en de opzeggingstermijn in een standaardcontract mag niet langer zijn dan drie maanden;
- er moet een mogelijkheid zijn dat een verlader met één of enkele conference lijnen contracteert, in plaats van met de conference als geheel, dit met het oog op de grote verschillen van kwaliteit van dienst die in een conference (kunnen) voorkomen.

VERORDENING AANGAANDE ONEERLIJKE MEDEDINGING

Zoals gezegd hebben verladers geen goed woord over voor dit ontwerp. Het criterium voor wat het ontwerp noemt 'oneerlijke tariefpaktijken' is namelijk indirect het conferencetarief, waarbij dus stilzwijgend verondersteld wordt dat dat 'eerlijk' is.

De gevolgen daarvan kunnen driedig zijn:

- onafhankelijke lijnen zullen hun algemeen tariefniveau verhogen om aan de veilige kant te zitten; een dergelijke stap wordt dan gevolgd door een

algemene tariefsverhoging van de conference die nu immers minder van de onafhankelijke te duchten heeft;

- nieuwe onafhankelijke zullen in het vaartgebied moeilijker een positie kunnen opbouwen omdat zij in hun tariefpolitiek beknot zijn;
- een rem op vernieuwing van diensten en tariefstructuren.

Als het de bedoeling van de verordening is om Oostblokrederijen de voet dwars te zetten, dan hebben de Gemeenschap en zeker de meeste Lid-Statens intussen de wettelijke mogelijkheden om dat te doen. Maar sinds de Commissie in 1983 maatregelen heeft genomen om de praktijken van de Oostblokrederijen in diverse vaartgebieden nauwkeurig gade te slaan, is er nooit iets gerapporteerd dat tot toepassing van die wettelijke mogelijkheden heeft geleid.

Tenslotte wijzen verladers erop dat de mededingingsregels in het Verdrag (art. 85) de bedoeling hebben om normale mededinging te handhaven tegenover kartels, maar het ontwerp lijkt juist in de tegenovergestelde richting te zullen werken.

MARKTREGULERING IN SCHEEPVAART EN SCHEEPSBOUW

Drs. P. MELISSEN
Maritiem Economisch Research Centrum

Abstract

Market regulation in shipping and shipbuilding

The past ten years have shown a perpetual overcapacity both in shipping and shipbuilding. Prospects for quick recovery are remote in both sectors. On the contrary, the market is now saturated to such an extent that the industry will produce a number of new victims during the years to come.

The structure of the maritime industries has changed radically and the key to market improvement is now held by the Far East, notably Japan for shipping and South Korea for shipbuilding.

The dominant position of the Far East has put the market mechanism and the conjunctural waves normally associated with the maritime industries out of order.

Measures to save or even restore the West-European shipping industry require political agreements on the highest level, whereby co-operation with the Japanese Government is essential.

West-European shipbuilding industry should closely co-operate in persuading the building of high-tech vessels, leaving the relatively simple tonnage to the labour abundant countries in the Far East.

INLEIDING

In het afgelopen decennium heeft de totale maritieme sector, een enkele uitzondering daargelaten, in een tamelijk benarde situatie verkeerd. Zowel in de scheepvaart als in de scheepsbouw zijn een groot aantal bekende ondernemingen in ernstige en dikwijls fatale problemen geraakt. Daarnaast heeft zich het wonderlijke verschijnsel voorgedaan dat een aantal nieuwkomers, wederom zowel in de scheepsbouw als in de scheepvaart zich een zodanige marktpositie heeft verworven, dat zij van doorslaggevende betekenis zijn voor het hele maritieme gebeuren. Dit artikel, geschreven op persoonlijke titel, zal na een kort overzicht van de historische ontwikkeling vanaf ca. 1970 tot heden van de maritieme bedrijfstakken, ingaan op de vraag hoe de markt zich over de middellange termijn zal ontwikkelen, aannemende dat de marktpartijen zich zullen blijven gedragen zoals zij thans doen ('ongewijzigd beleid'). Vooruitlopend op de conclusie dat de gevolgen van dit ongewijzigd beleid vooral voor de Westerse maritieme wereld nogal drastisch zullen zijn, zal tenslotte een aantal maatregelen worden aangestipt die de uitkomst van het status quo scenario zouden kunnen wijzigen. Bij de keuze en de waar-

dering van deze maatregelen heeft de auteur deels kunnen putten uit de presentaties op de onlangs in Londen gehouden 'World Fleet 86'. Deze conferentie, mede gesponsord door IMIF (International Maritime Industries Forum) bood spreekruimte aan vertegenwoordigers van zowel reders, scheepsbouwers als overheden en eindigde met een door conferentie en tevens IMIF voorzitter Jim Davis opgestelde puntenlijst waarin alle maritieme partijen middels 'Gij Zult' verklaringen werden aangesproken.

Het is verleidelijk over al deze voorgestelde maatregelen een waardeoordeel uit te spreken. Er zijn echter al snel meervoudige uitgangspunten aan te geven waardoor een waardeoordeel ook niet meer is dan dat. De kernvraag die dan ook gesteld dient te worden luidt derhalve: Is het voor West Europa van levensbelang een eigen maritieme sector, in al zijn schakeringen tegen elke prijs in stand te houden of dient de 'markt' ofwel de verschijningsvorm waarin de concurrentie zich voordoet, het antwoord op deze vraag te verschaffen?

Een bevestigend antwoord op het eerste gedeelte van deze vraag is in hoge mate politiek bepaald en biedt tevens ruime mogelijkheden voor een genuanceerd standpunt. Schrijver dezes neigt, deels om rationele maar toch ook om emotionele redenen, tot dat bevestigende antwoord, al zal dat in een aantal gevallen internationaal gesproken tot suboptimale aanwending van productiefactoren kunnen leiden.

HISTORISCH PERSPECTIEF ZEESCHEEPVAART

De massale groei van het zeegaand vervoer, die kenmerkend is geweest voor de periode 1965-1974 heeft in principe de kiem gelegd voor de precare situatie waarin de wereldscheepvaart zich thans bevindt. Op vrijwel alle (deel)markten heerst aanzienlijke overcapaciteit, spectaculaire deconfitures van grote reders zijn een regelmatig verschijnsel, al kan hierbij gezegd worden dat ook een aantal slachtoffers in het Verre Oosten is gevallen en niet alleen in West Europa. Het einde van deze situatie lijkt voorlopig nog niet in zicht.

Als we de traditionele driedeling van de scheepvaartmarkt hanteren (lijnvaart, trampvaart en eigen vervoer) zijn het vooral de laatste twee sectoren waar de klappen zijn gevallen. De energiecrisis van 1973 en het daarop volgende ineenstorten van het zeegaand vervoer van ruwe olie heeft de structurele overcapaciteit op de tankermarkt, zoals die tot op heden voortduurt, veroorzaakt, omdat na 1974 de totale vloot die toen in de vaart was, in de drie daarop volgende jaren nog verdubbelde, ondanks een aantal annuleringen dat heeft plaats gevonden, echter ook in de vorm van vervangende orders voor bulkcarriers, welke daarmee aan de basis lagen voor een over-

capaciteit in de droge ladingmarkt. Bij de tankvaart werden zowel de onafhankelijke als de geïntegreerde oliemaatschappijen het slachtoffer van deze overbestellingen. Kennelijk wensten de oliemaatschappijen een zelfde verhouding tussen eigen vloot en ingehuurde tonnage te handhaven.

De tweede oliecrisis van 1978-79 veroorzaakte een sterke belangstelling voor de steenkolen voor de opwekking van energie. Een stroom orders voor nieuwe, grote bulkcarriers kwam op gang en veroorzaakte ook hier een grote groei van dit vlootsegment. Aan het eind van de zeventiger jaren waren de prognoses over zeer sterke groei van het vervoer van droge bulkclading niet van de lucht, wat ook al het geval was geweest met de voorspellingen voor het vervoer van ruwe olie. Ook hier bleken doorgaans gezaghebbende bronnen veel te hoog gegrepen te hebben en als er reders zijn geweest die mede op grond van deze prognoses bestellingen hebben gedaan zal hun vertrouwen in de wetenschap niet gegroeid zijn. Eerlijkheidshalve dient vermeld te worden dat ook de prognoses die in die periode door het MERC gedaan zijn thans ook te hoog gebleken zijn, al stemt het wel tot enige vreugde dat ze in die tijd door anderen als 'veel te laag' werden gekwalificeerd.

De bulkcarriermarkt, die in de periode 1980-1981 door enkele incidentele factoren een opleving vertoonde, heeft recentelijk opnieuw een forse duik gemaakt door de welbekende SANKO-deal, waarbij meer dan 100 schepen besteld zijn voor een marktsegment dat al overvoerd was.

De lijnvaart tenslotte, heeft het relatief nog het best gedaan, ongetwijfeld mede omdat hier de marktafspraken het meest verstrekkend zijn. Het conference systeem waarborgt een zekere bescherming tegen concurrenten waardoor ook speculatieve bestellingen minder talrijk zijn als in de trampvaart. Echter juist in de lijnvaart is de marktregulering en de marktverdeling middels de Code of Conduct redelijk afgebakend waardoor ook geen spectaculaire verdiensten te realiseren zijn. Daarnaast heeft vooral de lijnvaart last van het optreden van reders voor wie het scheepvaartgebeuren op zichzelf niet als profit-centre wordt beschouwd, maar waarbij andere doelstellingen worden nagestreefd, zoals b.v. valutapolitiek, en om redenen van strategische aard. M.n. de staatsrederijen in het Oostblok zijn hier voorbeelden van omdat ze zich niet alleen met de home-trade bezig houden, maar zich ook in de cross-trade begeven tegen tarieven die door naar winst strevende ondernemingen niet te realiseren zijn.

Het meest spectaculaire fenomeen van de lijnvaart is het opkomen van de rond-de-wereld-diensten waarbij de Taiwanese rederij Evergreen het voortouw heeft genomen, op de voet gevolgd door de United States Lines. Deze beide maatschappijen hebben echter zoveel nieuwe containercapaciteit op de markt gebracht dat hier ook de winstgevendheid zeer geërodeerd is en het wekt dan ook geen verbazing dat USL thans in grote financiële problemen verkeert.

HISTORISCH OVERZICHT VAN DE SCHEEPSBOUW

Parallel aan de groei van de vloot in de zestiger jaren nam de scheepsbouw-capaciteit zowel in West Europa als in Japan zeer sterk toe, met nadruk op zeer grote bouwdokken, geschikt voor de grootste te verwachten schepen. In het begin van de zeventiger jaren werd ook de kiem gelegd voor wat thans als de schrik voor zowel de Japanse als de Westeuropese scheepsbouw wordt gezien, nl. de Zuidkoreaanse scheepsbouw, welke vier grote werven kent die geholpen door aanzienlijke overheidssteun sinds 1980 het prijsniveau op de wereldscheepsbouwmarkt bepalen.

Na het leegmaken van de orderboeken in 1976 van de Westeuropese werven is enige tijd tevergeefs geprobeerd door allerlei maatregelen (bouwen voor eigen rekening, met overheidssteun etc.) sluiting van faciliteiten te voorkomen. Thans is de situatie zo dat in West Europa vrijwel alle nieuwbouw faciliteiten voor grote schepen ofwel in de motteballen staan ofwel gebruikt worden voor de bouw van aanzienlijk kleinere schepen dan waarvoor ze bedoeld waren. Ook Japan heeft zijn capaciteit met meer dan 30% gereduceerd en verdere vermindering ligt in het verschiet. De pogingen om deze reductie tegen te gaan hebben geleid tot proposities aan reders die deze maar moeilijk konden weerstaan, ook indien dit tot een verdere vergroting van de overcapaciteit zou leiden. Samenvattend zou men kunnen zeggen dat de pogingen om d.m.v. bouwopdrachten de werven levensvatbaar te houden zeker niet het beoogde resultaat hebben gehad voor de werven, maar ook voor de reders op langere termijn contraproductief zijn geweest. Zoals in Londen werd opgemerkt, je moet geen schip kopen als het goedkoop is maar wanneer je het nodig hebt.

Het resultaat van deze ontwikkelingen is geweest dat de Westeuropese scheepsbouw zich steeds meer is gaan concentreren op de markten voor gespecialiseerde schepen, waarvoor hoogwaardige engineering vereist is die massaproductanten als Zuid Korea maar ook Polen en China niet bezitten. Dit type schepen, met een hoge Compensated Ton factor (een factor die de GT relateert aan de hoeveelheid manuren die voor de bouw nodig zijn) vormt voor Nederland over de periode 1982-1984 bijna 50% van de totale productie (ter vergelijking: voor de wereldscheepsbouw is dit cijfer 18%). Een bijkomend voordeel bij dit type schepen (veerboten, vissersschepen, sleepboten, passagiersschepen, dredgers etc.) is dat de thuismarkt in de regel vrij groot is, zodat deze bescherming biedt tegen buitenlandse aanbieders, al dient hierbij onmiddellijk vermeld te worden dat ook hier wel degelijk internationale prijzen gelden. Op de wereldranglijst nam Nederland voor dit type schepen de afgelopen tijd ongeveer de derde plaats in, met ca. 6% van de totale markt. De situatie zoals die thans bestaat in de wereldscheepsbouw kan moeilijk als het resultaat van de werking van de vrije markt worden

beschouwd. Om uiteenlopende redenen hecht(t)en nationale overheden aan de instandhouding van een nationale scheepsbouwindustrie.

De belangrijkste hiervan zijn:

- strategische, geen afhankelijkheid van buitenlandse producenten;
- militaire, bewaren van know-how voor noodgevallen;
- sociaal-economische, hetzij van industrieel-politieke aard, hetzij vanwege algemene werkgelegenheidsargumenten en/of een sterke regionale concentratie van de bedrijfstak.

In hoeverre deze argumenten nog gelden voor de Westeuropese overheden valt te bezien, voor Nederland lijken zij thans geen van alle meer opgeld te doen, nadat eerdere pogingen om met overheidssteun de grote scheepsbouw in stand te houden op het bekende fiasco zijn uitgelopen.

ONTWIKKELINGEN BIJ 'ONGEWIJZIGD BELEID'

Indien de huidige 'markt'-omstandigheden zich nog een aantal jaren blijven voordoen valt grosso modo de stelling te verdedigen dat het met de Westeuropese en derhalve ook de Nederlandse maritieme sector in de jaren negentig zo mogelijk nog slechter gaat dan thans. Verdere inkrimping van de scheepsbouwcapaciteit kan in Westeuropa alleen plaats vinden door complete werven te sluiten omdat deze individueel gezien reeds op de minimaal bedrijfseconomische maar vooral ook technische capaciteit opereren. De veel mobielere scheepvaartsector zal zijn heil zoeken onder die vlagregimes die internationale concurrentie mogelijk laten.

Voor beide sectoren geldt evenwel dat de verwachte vraag zo gering is in vergelijking met het aanbod dat opnieuw een groot aantal slachtoffers zal vallen, wat in sommige landen tot het wegvagen van de complete sector, met inbegrip van b.v. toeleveringsbedrijven kan leiden.

Hiermee komen we dan weer terug op de in de inleiding geponeerde vraag of West Europa bereid is de prijs te betalen voor het in stand houden van een eigen maritieme sector. Als het antwoord op deze vraag een voorzichtig 'ja' luidt, welke markt(de)regulerende maatregelen moeten dan worden getroffen? Het is o.i. noodzakelijk dat welke maatregel dan ook, op het hoogste politieke niveau getroffen moet worden. Als er al een Europese politiek met gemeenschappelijke uitgangspunten noodzakelijk is dan is het wel in de maritieme sfeer. Over de Europese scheepvaartpolitiek treft men elders in dit tijdschrift de nodige beschouwingen aan, het behandelen van de Europese scheepsbouwpolitiek voert in dit artikel iets te ver, al is in het kader van de verdeling van de beperkte EG middelen de door Dennis Stonebridge in

Londen gemaakte opmerking dat de landbouwsector veel meer stemmen vertegenwoordigt dan de scheepsbouw, significant te noemen.

MARKT(DE)REGULERENDE MAATREGELEN

Scheepvaart

Indien een bedrijfseconomisch gezonde scheepvaartsector als nationaal c.q. Europees belang wordt gezien zal aan een aantal voorwaarden (wellicht gedeeltelijk) voldaan moeten zijn:

- 1 feitelijke toegankelijkheid tot alle vervoerstromen;
- 2 optimale benutting van de technische mogelijkheden van moderne schepen;
- 3 krachtige naleving van alle internationale voorschriften m.b.t. veiligheid voor mens en milieu.

Bovengenoemde voorwaarden houden in wezen de bekende argumenten in dat de handel vrij moet zijn voor iedere vlag, dat de technische mogelijkheden tot bemanningsreductie nog niet zijn uitgeput en tenslotte dat substandard schepen zowel qua techniek als bemanning zo snel mogelijk uitgebannen dienen te worden. Deze condities garanderen echter nog geenszins een evenwichtige marktsituatie.

Veel interessanter is echter de vraag hoe het aanbod van vervoercapaciteit beter in overeenstemming gebracht kan worden met de reële vraag. Moleenaar heeft in Londen gepleit voor een veel grotere doorzichtigheid en vergelijkbaarheid van marktvoorspellingen, die, gepubliceerd met regelmatige tussenpozen, de maritieme industrie zou kunnen helpen met het matchen van vraag en aanbod, zowel in de scheepsbouw als in de scheepvaartsector. Daarbij zouden donaties en contractresearch de voorspellers in staat moeten stellen een onafhankelijke positie in te nemen. Daarnaast lijkt het ons een interessante gedachte om gezaghebbende marktvoorspellingen een taakstellend karakter te verschaffen. Als uiterste consequentie zou dan sprake kunnen zijn van een wereldomvattend 'maritiem planbureau', waarbij de ontwikkelingen van de diverse goederenstromen en de schatting van de daarvoor benodigde tonnage de leidraad zouden kunnen zijn voor capaciteitsregulering. Het marktmechanisme is dan volledig uitgeschakeld maar voor de marktvoorspellers heeft dit als bijkomend voordeel dat hun prognoses ongetwijfeld veel dichter bij de latere uitkomst liggen dan thans meestal het geval is. De praktische uitvoerbaarheid hiervan moet echter zeer betwijfeld worden, aangezien de kern van het vrije ondernemerschap hiermee wordt ondergraven. Een praktisch probleem dat zich zou kunnen voordoen is b.v. de vaststelling van de hoogte van de marktevenwichtsprijs. Paul Slater heeft onlangs

in Rome op de jaarvergadering van Intertanko de stelling geponeerd dat de uitbreiding van de Japanse vloot en de 'shikumisen' transacties (het op lange termijn charteren door Japanse reders van in Japan gebouwde schepen) die daar mee gepaard gingen enerzijds zeer lage vrachtprijzen opleverde en anderzijds de controleerbaarheid van het prijsniveau op lange termijn garandeerde. De enorme monetaire besparingen die de zeer importafhankelijke Japanse economie daarmee realiseerde door de vrachtprijzen kunstmatig laag te houden wogen ruimschoots op tegen de financiële gevolgen van de Sanko transactie of andere moeilijkheden bij scheepvaartmaatschappijen. Uit de Japanse benadering blijkt derhalve dat de hoogte van de marktprijs helemaal niet op micro-economische overwegingen gestoeld hoeft te zijn. Voorwaarde voor een dergelijke benadering, en voor Japan is deze voorwaarde duidelijk gerealiseerd, is dat de zeegaande importen een substantieel onderdeel van het totale wereldvervoer uitmaken. Landen als Zuid Korea en Taiwan zijn individueel te klein om een dergelijk systeem met succes te kunnen uitvoeren al profiteren ze thans wel mee van het Japanse optreden. De keerzijde van de medaille is dat grote exporteurs problemen krijgen met het rendabel opereren van eigen vloten. De mislukking van de gezamenlijke tankerredery van de Arabische landen (AMPTC) is hier een sprekend voorbeeld van.

De Japanse machtspositie die uit bovenstaande duidelijk wordt krijgt nog een extra dimensie door het feit dat ook nog eens 50% van de scheepsruimte van Japanse werven afkomstig is. M.i. is de stelling verdedigbaar dat de Japanse overheid in feite de sleutel in handen heeft voor het gezond maken van de gehele maritieme sector doordat zij de mogelijkheid bezit om zowel in de scheepvaart als de scheepsbouw fundamenteel in te grijpen. Dit moet een aanknopingspunt vormen voor de Europese maritieme politiek.

De conclusie uit het voorgaande is dat welke maatregelen ter regulering van de scheepvaartmarkt ook worden voorgesteld participatie van Japan daarin essentieel is en het valt zeer te betwijfelen, gezien de ervaringen in andere industrietakken, dat Japan bereid is mee te werken aan maatregelen die tegen zijn belangen in gaan.

Scheepsbouw

De scheepsbouwmarkt is een principieel andere dan de scheepvaartmarkt. Het aantal aanbieders is veel geringer, de ondeelbaarheden in de produktie zijn veel groter en de eenheid produkt is van een heel andere dimensie dan bij de scheepvaart.

Het geschetste perspectief voor de scheepsbouw in West-Europa is somber en maatregelen die hier weerstand tegen kunnen bieden zullen een direct beroep doen op de overheidsuitgaven wat betekent dat de politiek het laatste woord zal hebben. De huidige situatie is dat een aantal landen tegen elke

prijs schepen wenst te bouwen ook als dat gegeven de marktomstandigheden volstrekt overbodig is. Van Zuid Korea wordt thans gemeld dat schepen tegen prijzen worden aangeboden die onder de materiaalkosten liggen. Navrant hierbij is dat de hierdoor optredende verliezen worden bijgepast uit ontwikkelingskredieten die door Westerse banken worden verschaft, Zuid Korea geldt immers nog gedeeltelijk als ontwikkelingsland. Een maatregel die onmiddellijk succes zou kunnen afwerpen waar het prijsniveau van de wereldscheepsbouw betreft is gelegen in stringenter kredietvoorwaarden in die zin dat op bedrijfseconomisch verantwoorde wijze met de leningen dient te worden omgegaan. Dit zou een einde kunnen maken aan het prijsleiderschap van Zuid Korea waardoor opnieuw Japanse prijzen de markt kunnen bepalen. Uit recent onderzoek blijkt dat de produktiviteitsgroei in een aantal Westeuropese landen de scheepsbouw thans in staat zou stellen de concurrentie met Japan aan te gaan.

Diezelfde produktiviteitsgroei, en dat geldt niet alleen voor West-Europa, heeft er echter ook toe geleid dat de situatie van hoge vrachtprijzen, waarbij werkelijke tekorten aan scheepsruimte optreden thans slechts zeer kort zal duren omdat nieuwe tonnage in recordtijd de werf kan verlaten. Dit maakt de oogstperiode in tijden van een hausse voor de maritieme sector als geheel vrij kort, waardoor ook de vroegere voorbeeldfunctie voor de korte conjunctuurgolf verloren is gegaan. Dit betekent dat ieder marktherstel in de kiem gesmoord wordt, en voortdurend in een periode van matige tot slechte marktomstandigheden geopereerd moet worden. Wat valt er nu aan maatregelen voor te stellen om de scheepsbouw als bedrijfstak voor West-Europa te bewaren? In Londen heeft Molenaar een soort quotumregeling, op basis van jaarlijkse plafonds voor het aantal aan te nemen orders, voor scheepsnieuwbouw voorgesteld, waarbij de al eerder genoemde marktvoorspellingen een belangrijke rol dienen te spelen teneinde de absolute behoefte aan nieuwbouw te bepalen. Hierbij zou een initiële regionale verdeling het voortbestaan in alle scheepsbouwregio's garanderen, terwijl de vrije concurrentie verder de verdeling van de quota moet bepalen. Het gaat hier dan vooral om die scheepstypen waarmee de markt thans overvoerd is. Thans geldt dit voor vrijwel alle typen maar voor de komende jaren zullen vooral de bulkcarriers, tankers en containerschepen een overschot blijven vertonen. Hiervan vindt de produktie voor 70% plaats in het Verre Oosten, zodat ook hier een welwillende houding van deze landen noodzakelijk is om dit soort produktieafspraken te realiseren. Gezien het grote aandeel van deze landen is het o.i. beter dit marktsegment maar geheel aan hen over te laten en de aandacht te concentreren op die scheepstypen waar relatief veel know-how voor nodig is. Het is in deze veelzeggend dat zelfs Japan nog niet in de markt is gekomen voor grote passagiersschepen terwijl de Nedlloyd-ferry die door Van der Giessen-De Noord noodgedwongen moest worden geannuleerd voor de Ja-

panse scheepsbouw de doorbraak kan betekenen op het gebied van veerboottechnologie. Er zal daarom gewaakt moeten worden tegen technologie-'lekkage' uit die sectoren waar de Westeuropese industrie nog steeds een voorsprong heeft.

Concrete afspraken op Europees niveau kunnen deze sector in stand houden en met gerichte research en development programma's zelfs uitbreiden. Indien ook binnen deze sector de intra-Europese concurrentie sterk blijft, valt te vrezen dat binnen Europa de totale sector het zal moeten afleggen.

CONCLUSIES

1 Zowel scheepsbouw als scheepvaart hebben hun voorbeeldwerking als conjunctuurvolgende sectoren verloren. De situatie van volledige mededinging is verdwenen en zal voorlopig zeker niet terugkeren.

2 De komende twee jaren zullen voor zowel scheepvaart als scheepsbouw zeer moeilijk zijn, er zullen zeker nieuwe slachtoffers vallen en wie er als overlevenden uit de strijd naar voren zullen komen hangt in hoge mate af van de politieke wil van de betreffende landen. Verwacht moet echter worden dat het episch centrum van de maritieme sector in de negentiger jaren nog versterkt in het Verre Oosten aangetroffen zal worden.

3 Voor marktregulerende maatregelen, waar het scheepvaart betreft, is de maritieme wereld volledig afhankelijk van de medewerking van Japan wil er enige mate van succes bereikt kunnen worden. De bereidheid van Japan om mee te werken moet met enige scepsis worden gezien.

4 Voor marktregulering in de scheepsbouw is naast de medewerking van Japan ook die van Zuid Korea vereist, welk land middels de kredietkraan onder druk te zetten valt.

5 Overleving van de Westeuropese rederijen vereist in ieder geval de vervulling van het traditionele wensenpakket m.b.t. toegankelijkheid van de vervoerstromen, stringente naleving van technische eisen m.b.t. schip en bemanning en uitbuiting van de technische mogelijkheden van moderne schepen.

6 Overleving van de Westeuropese scheepsbouw kan plaats vinden door concentratie op hoogwaardige scheepstypen, waarvoor bovendien Intra-europese afspraken nodig zijn om de onderlinge concurrentie tegen te gaan.

7 Het totaalbeeld dat geschetst is in dit artikel is vrij somber. Het ziet er naar uit dat de maritieme sector dezelfde weg is opgegaan als b.v. de textielindustrie en zich verplaatst naar lage lonen landen. Daarnaast is het voor West-Europa met een eeuwenlange maritieme traditie moeilijk te accepteren dat de hele bedrijfstak door toedoen van enkele jonge maritieme landen zo snel

aan betekenis heeft verloren. Ook hier is sprake geweest van het optreden van de wet van de remmende voorsprong. Voor West-Europa vereist dit een hernieuwde aanpak, niet steunend op de oude tradities maar met gezonde bedrijfseconomische principes als uitgangspunt.

AANTEKENINGENRUBRIEK

HET 'LUXEMBURGSE RIJTIJDENBESLUIT' MACHT EN ONMACHT VAN DE LEGISLATIEVE

In het december-nummer van dit blad beschreef H. Sturing [1] de inspraak-procedure rond de totstandkoming van verordening 3820/85 – de nieuwe, per 29 september a.s. ingaande rijtijdenverordening – en daarbij de macht van de wetgever, in casu de EG-Vervoerraad, om verschillende adviezen naast zich neer te leggen.

Met betrekking tot de advisering rond dit onderwerp citeerde de heer Sturing het Economisch en Sociaal Comité te Brussel: 'dat de pogingen van de sociale partners . . . om een compromis te bereiken, door de Raad dienen te worden gehonoreerd en te prefereren zijn boven een besluit waarin geen rekening wordt gehouden met hun gewettigde eisen' [2].

De heer Sturing concludeerde met de vraag naar de uiteindelijke effectiviteit van de EG-Verordening als harmonisatie-instrument [3], dat wil i.c. zeggen middels een uiteindelijke en definitieve vervanging van de nationale regelingen.

Macht én Onmacht

Hoewel de macht van de EG-Legislatieve in deze evident is wilde ik u in dit artikel confronteren met de tegenpool van macht, de onmacht, van dezelfde wetgever.

De nieuwe Europese Rijtijdenverordening 3820/85 treedt eind september in de plaats van verordening 543/69. Tevens zal dan de complementaire verordening 1463/70 de plaats moeten inruimen voor verordening 3821/85. Dit is de controleverordening, de zogenaamde tachograafregeling.

De nieuwe verordeningen zijn tot stand gekomen onder druk van de gewijzigde ideeën op het gebied van de rij- en rusttijden en de ontwikkelingen in het internationaal beroepsvervoer. Nieuwe verordeningen op zich voldoen ook aan de modernste eisen op wetgevingstechnisch gebied. Eventuele fouten in de toepassing van wetsregels, uit de dagelijkse praktijk gebleken, worden in de nieuwe wetgeving – verordening – gecorrigeerd. Zo niet echter in de verordeningen 3820/85 en 3821/85. Hier (b)lijken zelfs nieuwe fouten te zijn gemaakt.

Rijden en Rusten

Zoals gezegd beogen beide verordeningen de rij- en rusttijden te reguleren en wel op duidelijke en niet mis te verstane wijze. Dit laatste lijkt mij tenminste de taak van alle soort van wetgeving.

Interpretatieverschillen zijn onvermijdelijk maar moeten zoveel mogelijk voorkomen worden.

De EG-legislatie is er echter buitengewoon goed in geslaagd onduidelikheden in het leven te roepen en zelfs pertinente fouten in de – Nederlandse – teksten van de verordeningen te weven.

Ik geef u drie gevallen die nieuwe problemen met zich mee zullen gaan brengen ter overdenking, problemen die misschien voorkomen hadden kunnen worden door in de totstandkomingsprocedure van de verordeningen meer ruimte te laten voor de inspraak van de sociale partners, zoals de heer Sturing bepleitte. Problemen die misschien ook voorkomen hadden kunnen worden door vaktechnische know-how op verschillend gebied meer kans te geven.

AETR

De Europese Rijtijdenverordening 543/69 en het AETR-verdrag op de rij- en rusttijden zijn vrijwel eensluidend en ondervinden in de praktijk dan ook geen problemen in toepassing. Belangrijk verschil is dat de Europese Verordening – en dit geldt niet alleen voor 543/69 maar ook voor 3820/85 – uitsluitend van toepassing is wanneer bij het vervoer de grenzen van de gemeenschap niet overtreden worden. Voor het overige vervoer lijkt het AETR-verdrag, van toepassing te zijn. Lijkt, want èn oude èn nieuwe verordening geven geen duidelijk uitsluitel op dit punt.

De verwijzingsartikelen [4] luiden als volgt:
543/69

'Vanaf 1 januari 1978 echter is:

- voor het gehele traject de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) van toepassing op internationaal vervoer over de weg uit en/of naar derde landen die partij zijn bij deze Overeenkomst, en op transitovervoer door deze landen, wanneer dit vervoer plaats vindt met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een Lid-Staat of in een van die derde landen.
- bij vervoer uit en/of naar een derde land met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen partij is bij de Overeenkomst, de overeenkomst van toepassing voor het traject dat binnen de Gemeenschap wordt afgelegd.'

3820/85

'De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg

(AETR) is op het internationale vervoer over de weg van toepassing in plaats van de huidige voorschriften:

- wanneer dit vervoer plaatsvindt naar of uit derde landen die partij zijn bij de Overeenkomst, of in transito door deze landen, en zulks voor het gehele traject, met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een Lid-Staat of in een van die derde landen.
- wanneer dit vervoer plaatsvindt uit of naar een derde land, met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen partij bij de Overeenkomst is, voor elk traject dat binnen de Gemeenschap wordt afgelegd.'

Betekenen nu beide artikelen dat uitsluitend voor het vervoer naar AETR-verdragsstaten de AETR-regeling voor het *volle* – Europese – *traject* haar gelding heeft?

Dat dus, a-contrario redenerend, dat bij het vervoer op niet AETR-verdragsstaten en niet EG-lidstaten de AETR-regeling *niet* van toepassing is?

Dit laatste wordt logischerwijze door de praktijk gelogenstraft want niet alleen zou dan de AETR-regeling niet van toepassing zijn; ook de EG-verordening is niet van toepassing daar het in artikel 2 lid 1 zegt:

'Deze verordening is van toepassing op het in artikel 1, punt 1, bedoelde wegvervoer binnen de gemeenschap.'

Gelding van nationale regelingen zou een inbreuk betekenen op de EG-idee van supranationale wetgeving.

De praktijk lost een en ander echter op door de AETR-regeling van toepassing te verklaren op het gehele traject binnen de gemeenschap wanneer het reisdoel een niet EG-lidstaat betreft. De juridische basis hiervoor is echter ver te zoeken.

Het invoeren van verordening 3820/85 op 29 september betekent echter een uiteenlopen van normen uit verordening en verdrag. De heer Sturing gaf u daarover al een aantal relevante cijfers [5].

Is deze praktische oplossing dan nog wel zo gerechtvaardigd en zou dan op dit vervoer niet de verordening in plaats van het verdrag van toepassing moeten zijn? Het toepassen van de verordening stuit echter op onoverkoombare bezwaren (zie boven), het toepassen van het verdrag heeft geen juridische basis . . . de Onmacht van de wetgever?

Een tweede probleem

In bepaalde omstandigheden is het mogelijk de dagelijkse aaneengesloten rusttijd te beperken tot 8 uur, zo zette de heer Sturing zeer helder uiteen. De nieuwe verordening spreekt hier over rusttijd per blok van 24 uur [6]. Of deze periodes van 24 uur samenvallen met de datum en dus van 0.00 uur tot 24.00 uur zijn of dat er teruggerekend moet worden vanaf het moment van controle is onzeker maar overigens voor mijn betoog niet van belang. Meer

van belang is de regeling van de afwisseling binnen het blok van 24 uur van de periodes van rijden en van rusten.

Artikel 8 lid 1 zegt hierover het volgende:

'In elke periode van 24 uur geniet de bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste 11 achtereenvolgende uren; deze rusttijd zou maximaal 3 maal per week kunnen worden bekort tot een minimum van 9 achtereenvolgende uren, mits voor het eind van de volgende week ter compensatie een even lange rusttijd wordt verleend.

Op dagen dat de rusttijd niet overeenkomstig de eerste alinea wordt bekort, mag deze worden genomen in twee of drie afzonderlijke perioden tijdens de periode van 24 uur, waarbij één van die perioden tenminste acht achtereenvolgende uren moet bedragen. In dat geval wordt de minimumduur van de rusttijd op 12 uur gebracht.'

Een en ander betekent dat

a in bepaalde gevallen de rusttijd gesplitst mag worden, mits de totale rusttijd dan verlengd wordt met één uur,

b dat wanneer de rusttijd gesplitst wordt er minimaal één aaneengesloten periode van acht uur moet blijven staan,

c dat de volgorde van de periodes niet van belang is.

In een periode van 24 uur kan dus 9+1+2 uur rust genoten worden, 8+3+1 uur, maar ook 4+8 uur.

Wanneer we nu twee achtereenvolgende periodes van 24 uur bezien is het dan mogelijk om in de eerste periode de 24 uur te laten aanvangen met 8 uur rust en in de tweede periode de 24 uur te laten eindigen met 8 uur rust? Ik wil dit in het volgende voorbeeld nader aan u duidelijk maken.

Wanneer we een 48-uurs periode aan laten vangen om 22.00 uur en de chauffeur laten rusten tot 6.00 uur. Hij gaat 6 uur sturen (zgn. diensttijd) en rust dan 4 uur. Daarna gaat hij wederom gedurende 6 uur (diensttijd) sturen. De eerste periode van 24 uur is nu voorbij, de chauffeur heeft voldaan aan de eisen, gesteld in artikel 8.

Kan hij nu zijn tweede periode van 24 uur laten aanvangen met achtereenvolgens 6 uur diensttijd, 4 uur rust, 6 uur diensttijd en daarna 8 uur rust?

Artikel 8 lijkt inderdaad die ruimte te bieden! En variaties op het voorbeeld zijn dan in extremo door te trekken: tot een chauffeur uitkomt op 11 uur rust – 13 uur diensttijd, gevolgd door 13 uur diensttijd en 11 uur rust. (Overigens wil ik hierbij opmerken dat de verordening strikt genomen het begrip diensttijd niet kent; de diensttijd wordt afgeleid uit 'periode' minus 'rusttijd').

Gaat verordening 3820/85 dan inderdaad zulk een misstand niet tegen?

Artikel 6, eerste lid, eerste alinea, lijkt hier het antwoord te geven:

'De totale rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd, hierna 'dagelijkse rijtijd' te noemen, mag niet meer bedragen dan 9 uur. Hij mag tweemaal in de loop van één week verlengd worden tot 10 uur.'

Voor het begrip dagelijkse rusttijd gaan we terug naar artikel 1, waar de definities vermeld staan.

Wat schetst onze verbazing wanneer wij het begrip 'dagelijkse rusttijd' daar niet aantreffen maar uitsluitend het begrip 'rusttijd' [7] en dit vermeldt: 'rusttijd': ieder ononderbroken tijdvak van tenminste een uur waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken;'

Door het ontbreken van de definiëring van de dagelijkse rusttijd, die overigens in verordening 543/69 wel voorkwam, lijkt het dan ook beslist verdedigbaar om te stellen dat de verordening het toestaat om 2 x 13 uur diensttijd achter elkaar in te plannen, mits deze dienstitijden onderbroken zijn door één uur rusttijd.

Sommigen nu proberen dit gesignaliseerde probleem te ondervangen door de nadruk te leggen op het woord 'elke' in 'in elke periode van 24 uur' uit artikel 8. De periode van 24 uur zou dan als een sjabloon heen en weer geschoven moeten worden over de 'tijdlijn' van een langdurige periode. Deze oplossing is mijns inziens niet sluitend. Wat bijvoorbeeld wanneer periode 1 aanvangt met 11 uur rust en periode 2 aanvangt met 8 uur rust en eindigt met 4 uur rust? Wanneer dan de sjabloon zo wordt gelegd dat de 8 uur rust uit de tweede periode in het midden ligt wordt in ieder geval in dat tijdvak van 24 uur niet voldaan aan de minimum rust van 11 of 12 uur.

Waar wij ons met betrekking tot de werking van het AETR nog een en ander konden afvragen met betrekking tot de onmacht van de wetgever, met betrekking tot de rij- en de rusttijden mogen we daar dan gerust een uitroep-tekens achter zetten: de Onmacht van de wetgever!

Tachograaf

Voor wat betreft mijn laatste punt van kritiek kan ik kort zijn. Het betreft hier verordening 3821/85, de tachograafregeling. Een tachograaf werkt met schijven, één per maximaal 24 uur en voor de controle op rijden en rusten moet de chauffeur onder – oude – verordening 1463/70 de 7 schijven van de 7 voorgaande dagen met zich mee voeren.

De nieuwe verordening zegt hierover in artikel 15 lid 7 het volgende:

'De bestuurder moet op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren de registratiebladen kunnen tonen voor de lopende week, en in elk geval het blad van de laatste dag van de voorafgaande week waarin hij heeft gereden.'

Wanneer een chauffeur op maandag werkt, welke schijven moet hij dan meevoeren? Bij werkzaamheden de dag ervoor, de zondag, vormt een en ander geen probleem. Maar wanneer hij voor het laatst de vrijdag er voor

heeft gewerkt? Of wanneer hij de 2 weken voorafgaand in het geheel niet heeft gewerkt?

De formulering: 'de schijf van de laatst gewerkte dag uit de laatst gewerkte week' lijkt problemen te voorkomen tot op het moment dat een chauffeur, die bijvoorbeeld in het seizoenbedrijf werkt, een half jaar niet gewerkt heeft. Eén zaak is duidelijk en dat is dat het laatste gedeelte van geciteerde volzin geen uitsluitsel geeft. De Onmacht van de wetgever?

Conclusie:

De invoering van de beide verordeningen 3820/85 en 3821/85 lijkt per 29 september 1986 een feit te zijn. Voor Nederland gaat dat gepaard met een wijziging van het Rijtijdenbesluit, dat verwijst naar de verordening. Het Rijtijdenbesluit heeft de bevoegdheid corrigerend op te treden [8] op het probleempunt van de dagelijkse rusttijden. Concreet zal dan de definitie van de dagelijkse rusttijd gerelateerd aan artikel 6 van de verordening moeten worden opgenomen.

Het zonder meer verwijzen naar de definitie van de dagelijkse rusttijd uit artikel 2 sub g [9] van het rijtijdenbesluit is natuurlijk uit den boze waar art. 1. van de verordening de definitie *ontbeert*. Praktisch probleem bij wijziging zal zijn dat voor zulk een correctie in het Rijtijdenbesluit de Raad van State gehoord moet worden. En of dit nog voor 29 september afgerond zal zijn is de vraag.

Ik herhaal hierbij mijn conclusie betreffende verordening 3820/85. De onmacht van de (EG-)wetgever lijkt gedemonstreerd: in artikel 8 j art. 6 is een onverantwoorde en sociaal onaanvaardbare fout geslopen. De verordening mag op deze wijze gesteld, niet worden ingevoerd, noch in Nederland, noch in de overige EG-Lid-Statens. De beide andere door mij genoemde onvolkomenheden zinken hierbij in het niet.

In bepaald opzicht ben ik het zeker eens met de conclusie van de heer Sturing in zijn artikel dat een slechte EG-verordening haar doel van harmonisatie van nationale wetgevingen voorbij schiet. Zijn motivatie dat een verordening die niet in een zorgvuldig overleg tot stand is gekomen en daardoor van slechte kwaliteit is [10] lijkt op te gaan waar we constateren dat de verordening inderdaad 'rammelt', maar zou ik toch graag willen nuanceren.

Of overleg sec een betere kwaliteit van de verordeningen had gewaarborgd vraag ik me namelijk af. Dat het aan vakbekwaamheid bij de totstandkoming van de verordening ontbroken heeft stel ik wel. Hier bedoel ik de gecombineerde vaardigheden van wetgevingsjuristen en van rijtijdenspecialisten.

Laat de legislatieve macht van een Verenigd Europa zich dan ook haar macht en haar onmacht realiseren!

Referenties

1. Pag. 391 e.v.
2. Pag. 394, tweede alinea.
3. Pag. 394, laatste alinea.
4. Art. 2 lid 2.
5. Sturing, t.a.p. pag. 391/392.
6. Art. 8 lid 1.
7. Art. 1 lid 5.
8. Art. 11 verordening 3820/85.
9. 'Rusttijd: een tijdvak van tenminste 8 uur, niet zijnde rijtijd, waarin een bemanningslid vrij over zijn tijd kan beschikken.'
10. Zie t.a.p. pag. 394.

EUROPARUBRIEK

De Europese Vervoerintegratie (1 januari 1986 – 1 april 1986)

Dr. Mr. J.G.W. SIMONS

TEN GELEIDE

De in de vorige rubriek aangekondigde wijziging in de top van het Directoraat-Generaal Vervoer van de Europese Commissie heeft zich voltrokken. Per 1 juli wordt directeur-generaal bij het DV VII de Spanjaard Eduardo Peña Abizando. Overigens zal hij pas in de loop van juli naar Brussel komen. Intussen zal de heer Steele als adviseur de zaak nog waarnemen.

Het past bij deze wisseling stil te staan bij de daden, die op het conto van de Brit John Roderick Steele kunnen worden geschreven. Deze heeft een – om in een Engels understatement te blijven – niet onaanzienlijke bijdrage geleverd aan de werkzaamheden van de Commissie op vervoergebied. Zijn drietal memoranda, nl. over het inlandvervoer, de zeevaart en de luchtvaart, die het gehele vervoergebied omvatten, is tezamen met het Witboek van de Commissie inzake 'de voltooiing van de interne markt', de basis van waaruit de Commissie de komende jaren kan opereren. Ook zijn zijn bemoeienissen met de infrastructuur, met name de desbetreffende fondsen, niet meer weg te cijferen. Eigenlijk is het dan ook onvoorstelbaar, dat deze, ook bij zijn medewerkers geliefde, directeur-generaal het veld moet ruimen voor een onbekende in vervoerzaken. Deze laatste, rond de 50 jaar, schijnt wel snel van begrip – en dan in de juiste richting – te zijn, wat hem eerder als Spaans ambassadeur in Mexico en als een soort staatssecretaris voor buitenlandse handel en vervoer, alsmede in een leidende positie in een semi-overheidsbedrijf van pas is gekomen. Moge dat ook nu weer het geval zijn.

Verder kan het zijn nut hebben te weten, dat Peña Abizando ook president van de Madrileense voetbalclub Real Madrid is.

Er vinden nog meer wisselingen plaats, waarbij wij inschatten, dat dit taktiek is van commissaris Clinton Davis om het Directoraat-Generaal Transport van de Commissie rechtstreeks onder controle te houden. Zo zal mevrouw Frommer, die tot nu toe in het Kabinet van Clinton Davis het vervoer behandelde, de persoonlijke assistente van de nieuwe Spaanse directeur-generaal worden, waarbij de communicatielijnen via haar zullen gaan lopen. In het Kabinet is haar plaats ingenomen door de heer Claude Chene, die werkzaam was bij de dienst algemene, politieke zaken.

Er gaan geruchten, dat met het afscheid van Steele ook een tweetal directeurs, de heren Vincent en Erdmenger, hun functie ter beschikking willen stellen.

Nu we toch over personen bezig zijn, gaan we verder met te melden, dat de Commissie een speciaal Directoraat-Generaal voor de Douaneunie en Indirecte Belasting in het leven heeft geroepen. Hier is een Portugees, Vilar, benoemd tot directeur-generaal. Ook heeft een aantal ministers intussen gewisseld: de nieuwe Franse vervoerminister is geworden Jacques Douffiagues, burgemeester van Orleans, maar sinds 1986 ook bemoeienis hebbende met het stadsvervoer; mevrouw Thatcher heeft bij een recente Engelse kabinetswisseling een nieuwe transportminister benoemd, nl. John Moore, 48 jaar oud, met geen bijzondere daden op vervoergebied tot nu toe. Wellicht brengt hij daarin verandering bij het voorzitterschap van de Raad in de tweede helft van dit jaar.

Tenslotte zij in aanvulling op de vorige rubriek vermeld, dat op 17 maart het Hof van Justitie in de begrotingszaak voorlopig heeft geoordeeld, dat er gevolg moet worden gegeven aan het verzoek van het Verenigd Koninkrijk om voor 1986 uit te gaan van de begroting, zoals die door de Raad in tweede lezing werd aanvaard en niet die, die door de Voorzitter van het Europese Parlement werd vastgesteld. Bekend is intussen echter, dat de daling van de dollarkoers de landbouwigaven met 1,5 miljard ECU's heeft doen stijgen. De Commissie kondigde dan ook voor mei een aanvullende begroting aan. Met het verzoek om in de vorige rubriek (nr. 1 van '86, blz. 95) het daar genoemde artikel over de interne markt in de zgn. Europese akte niet als artikel 1 te lezen doch als artikel 13, nu over tot de vervoerpolitieke beschouwing over de verslagperiode.

BESCHOUWING OVER DE VERSLAGPERIODE

Zoals te verwachten was, begon het Nederlandse voorzitterschap van de Raad van Vervoersministers met verve. Al op 8 en 9 januari bevonden de EEG-verkeersministers zich in Den Haag om informeel te overleggen over de mogelijkheden, die een tweetal officiële Raden in maart en mei zouden kunnen bieden. Uit de – hoe paradoxaal! – formele berichtgeving over deze bijeenkomst valt te concluderen, dat de ministers nog steeds bereid zijn de besluiten van de Raadszitting van 14 november jl., die kunnen worden gezien als uitvoering van het Hofarrest, te concretiseren. Toegespitst op het wegvervoer preciseerden ze nader, dat de vorming van een vrije vervoermarkt op basis van het voorstel van de Europese Commissie voor een liberaal, Europees vergunningstelsel zal dienen te geschieden. Daarbij zouden ook eisen worden gesteld aan de kwaliteit van het ondernemerschap, mede met het oog

op de verkeersveiligheid. Dit voorstel van de Europese Commissie heeft de Ministerraad als memorandum bereikt. Daarbij is voorgesteld de zgn. bilaterale quota voor vervoer tussen twee landen om te zetten in communautaire quota, voor 40% in 1986 en voor de resterende 60% in 1988, met daaraan gekoppeld een automatische verhoging van alle contingenten met 15% jaarlijks. Er zou ook op het einde van de tweede fase een communautair instrumentarium in het leven moeten zijn geroepen voor het geval ernstige marktverstoringen optreden en voor het oplossen van problemen, wanneer veel vrachtwagenchauffeurs dezelfde wegen gaan gebruiken. Om ook uitvoering te geven aan het voornemen om storende concurrentieverhoudingen te elimineren, zouden, volgens de informale raad, op basis van een nota van de Europese Commissie, de fiscale aangelegenheden, zoals motorrijtuigenbelasting, dieselaccijns en tolheffingen, moeten worden aangepakt, welke voorstellen zeker met de ministers van Financiën zouden moeten worden besproken.

Overigens zij hier ook een bijzonder opvallend initiatief van de voorzitter te melden. De Oostenrijkse minister van Verkeer, de heer Lacina, werd voor het einde van de vergadering uitgenodigd om met alle EEG-verkeersministers over de Oostenrijkse infrastructurele problemen te spreken. Gebleken was immers, dat niet alle ministers overtuigd waren van de nood, waarin het transitverkeer door Oostenrijk ten behoeve van EEG-landen dit land brengt. Het is te hopen, dat dit initiatief tot resultaat heeft, dat Oostenrijk niet de Zwitserse kant op gaat met bepaalde heffingen en de, overigens al lang bestaande, beperkingen van de toegestane gewichten. Het schijnt, dat het 'Oostenrijkse probleem' steeds meer aandacht en ook medestanders krijgt, nu vooral de socialistische fractie uit het Europees Parlement is gebeten op de Europese Commissaris Clinton Davis, om de onderhandelingen, die de Commissie namens de Gemeenschap voert, wat soepeler te laten verlopen. Voor wat de zeevaart betreft blijken de vooruitzichten redelijk te zijn voor wat het gecoördineerd optreden tegen oneerlijke praktijken van derde landen aangaat, doch de toegang tot een vrije Europese scheepvaartmarkt stuit op Griekse problemen, omdat een groot deel van hun vloot om belasting-technische redenen onder de goedkope vlag vaart. Het is nu de vraag, of dit soort schepen ook van de Europese bescherming moet kunnen profiteren. Bij de luchtvaartproblematiek zagen we twee leden van de Europese Commissie, transportcommissaris Clinton Davis en Sutherland, die belast is met concurrentievraagstukken, optreden. Deze laatste liet in nauwelijks verholten termen blijken, dat de tijd nabij is, dat de in het verdrag neergelegde concurrentieregels (artikel 85 e.v.), als de Raad niet anders wil beslissen, door de Commissie moeten worden toegepast.

Het was danook niet verwonderlijk, dat in deze sfeer, zowel door Clinton Davis als door de fungerende voorzitter van de Raad, tijdens de vergaderin-

gen van het Europees Parlement, hoopvolle taal werd uitgesproken. Commissaris Clinton Davis trad daar eind januari op, een tijdstip, waarop de Franse en Engelse regering hun overeenkomst over een keuze van de Kanaaltunnel al hadden gemaakt. Maar in zijn speech begint commissaris Clinton Davis al, wat het wegvoer betreft, enigszins af te wijken van de tendens. Handhavende de voorstellen, die zullen gaan over marktverstoringen en kwalitatieve criteria, verbindt hij nu de automatische stijging van de communautaire contingenten aan de conditie, dat dit nodig moet blijken.

Voor wat de luchtvaart betreft kondigde de Commissaris – dus al eind januari – in zijn speech aan, spoedig met de wijzigingsvoorstellen te komen voor de zgn. interregionale luchtvaartrichtlijn van 1983. Wij weten intussen, dat deze voorstellen op het moment van het schrijven van deze rubriek, begin juni, nog steeds niet bij de Raad op tafel liggen, terwijl in de eerdergenoemde verordening in artikel 12 en 13, de Commissie wordt opgedragen verslagen te maken en voorstellen, voortvloeiende uit de desbetreffende analyse, te doen, terwijl de Raad voor 1 juli 1986 de noodzakelijke besluiten zou moeten nemen. Het is wel duidelijk, dat dit een nagenoeg onhaalbare zaak is geworden, waarvan de schuld duidelijk is toe te schrijven aan de 'laksheid' van de Europese Commissie. Deze zware uitspraak is des te meer houdbaar, omdat het een publiek geheim is, dat de desbetreffende directie van het Directoraat-Generaal Transport reeds in februari op de tafel van de Europese Commissaris een desbetreffend voorstel heeft gelegd. Al eerder is bezorgdheid omtrent deze gang van zaken te bestemder plaatse geuit, hetgeen heeft geleid tot een schrijven van de voorzitter van de Raad aan eerdergenoemde Europese Commissaris om snel met de noodzakelijke voorstellen te komen. Hij schijnt daarop te hebben geantwoord, dat de zaak zijn persoonlijke attentie heeft. Hier is een mooie taak voor Europese Parlementsleden weggelegd om de Commissaris de achtergronden en beweegredenen publiek te laten maken, nu welbewust door hem wordt aangestuurd op niet-uitvoering van afgeleide verdragsverplichtingen.

De presentatie van de voorzitter van de Transportraad in het Parlement vond door omstandigheden na de formele raadszitting van 14 maart plaats. Zij kon dan ook, 4 dagen later, in het Parlement nogal optimistisch zijn, daar in de formele raadszitting aan de hand van een Voorzittersnotitie een eerste hoopvolle gedachtenwisseling heeft plaatsgevonden over hoofdlijnen van het nieuwe beleid voor de definitieve marktorganisatie voor het wegvervoer en de tussenliggende periode tot uiterlijk 1992, geheel liggende in de lijn, zoals hiervoor reeds bij de informele raad is aangegeven, met daaraan nog toegevoegd de normen voor de asdruk op de aangedreven as van vrachtautocombinaties. Tot een formele besluitvorming is het evenwel niet gekomen, evenmin betreffende de infrastructuurvraagstukken, met name de middellange termijnplanning. Ook kon ze enthousiast berichten over de gemeenschappe-

lijke houding, die werd gevonden inzake de compromisvoorstellen, gedaan betreffende de ontwerp-verordeningen op zeescheepvaartgebied, te weten het gecoördineerd optreden bij tegenmaatregelen, de mededingingsregels, alsmede een gemeenschappelijke verdediging ten opzichte van oneerlijke tariefpraktijken door reders uit derde landen. Een vierde verordening betreffende de vrijheid van dienstverlening ondervond evenwel weerstanden, zoals ook reeds op de informele raad was aangekondigd, doch ook hier geldt weer: nog steeds geen formele besluitvorming. Hetzelfde is ook van toepassing op de besprekingen op luchtvaartgebied, waar evenwel de vooruitgang veel minder is dan bij de zeevaartvraagstukken. De discussies omtrent tarieven, capaciteit en mededinging laten wel een zekere oriëntering zien: voor wat betreft de tarieven een vaststelling op commerciële basis, rekening houdend met de werkelijke kosten, waarbij het systeem ware te baseren op zones, die worden gerelateerd aan de economy-tarieven met de mogelijkheid van discount- en deep discount-tarieven; voor wat betreft het capaciteitsvraagstuk neigt men naar een verdeling van 45/55 in een bilaterale verhouding, met handhaving van de reeds bestaande marktverdelingen.

Het strijdveld overziende, kan men zeggen, dat, politiek gezien, bij zowel het inlandvervoer, zee- als luchtvaart, een zekere vooruitgang is geboekt, maar – en dat is wat uiteindelijk geldt – formeel-juridisch nog geen stap verder is gezet. Daarover in het volgende nummer meer, want het zou vooruitlopen zijn op de periode, waarbij in deze rubriek de volgende keer wordt stilgestaan.

De realiteit in het vervoer laat zich evenwel niet zoveel gelegen liggen aan de politieke ontwikkelingen. Het jaarlijks rapport, ditmaal van 1984, van de Europese Commissie, zijnde een verslag van de activiteiten in het vervoer in de EEG, laat zien, dat de aanhoudende vermindering van het vervoer binnen de Europese Gemeenschap sinds 1979, in 1984 is veranderd in een aanmerkelijke toename. Alle vervoertakken hebben profijt gehad van de verbetering van de economische toestand; in het bijzonder het vervoer per spoor (15%) en de binnenvaart (5,2%), deze als gevolg van de toename van het vervoer voor de basisindustrieën als ijzer-, staal- en chemische industrie. Opvallend is, dat het vervoer meer (6,5%) toenam dan de industriële produktie (2,8%). Van de 450,8 miljoen ton, die in 1984 zijn vervoerd, bedroeg de modal split 42% (wegvervoer), 15,4% (spoorwegen) en 42,6% (binnenvaart). In dit rapport wordt ook een prognose gemaakt voor de verhoudingen in 1985: het spoorvervoer stijgt ruim 10%, terwijl wegvervoer en binnenvaart ieder met 5% zouden stijgen. Deze verwachting is overigens niet in overeenstemming met het jongste kwartaalrapport over de marktobservatie, eveneens door de Europese Commissie gemaakt. Weliswaar vertoont het goederenvervoer daarin zelf een gestadige groei (6,1%), doch bij de modal split verliep het anders. Van de groei van het totale grensoverschrijdende weg-, water- en

railvervoer nam het wegvervoer het leeuwendeel voor zijn rekening (9,8%), de binnenvaart 5,4%, maar het spoor moest een licht verlies lijden (-2,7%). Ter afsluiting van deze rubriek zou ik, kijkende naar de politieke en praktische gang van zaken, met schrijver Hubert Lampo, eigenlijk willen spreken van een magisch realisme in de vervoerwereld. De bedrijvigheid van het vervoer in Europa zelf is groter dan ooit. Het politieke front zweert bij een magisch jaar, nl. 1992. Voltooid zouden dan immers, naast het Rijn-Main-Donaukanaal, de verbetering van de Brenner-spoorweg en de Kanaaltunnel, de liberalisatie en het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de EEG moeten zijn; de lijnen en fantasieën zijn uitgestippeld, maar of het allemaal haalbaar is? Er is op dit laatste punt alom scepsis, omdat de formele besluitvorming, die reeds op dit moment tot de mogelijkheden behoort, nog steeds maar uitblijft. Zouden wellicht de naderende verkiezingen in 1987 in Duitsland hiermede van doen hebben?

SCHEMATISCH OVERZICHT BESLUITEN OF ANDERE HANDELINGEN, 1 JANUARI 1986-1 APRIL 1986

Algemeen

- Raad van de Europese Gemeenschappen, Mededeling aan de Pers inzake de 1068e zitting van de Raad – Vervoer – Brussel, 14 maart 1986 (5631/86 (Presse 36).
- Tweede Kamer der Staten-Generaal, Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 maart 1986 inzake het Voorzitterschap Nederland van de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen in de eerste helft van 1986 (Tweede Kamer, vergaderjaar 1985-1986, 19 228, nr. 11).
- Europees Parlement, Verslag namens de Vervoerscommissie over gemeenschappelijke maatregelen ter vermindering van het aantal verkeersongevallen in het kader van het Jaar van de Verkeersveiligheid in de Gemeenschap, 1986, rapporteur: mevrouw Sheila Faith (PE Doc A2-202/85 van 24.1.1986).
- Europees Parlement, Transportcommissie, Verklaring door de voor transport verantwoordelijke Commissaris (PE 103.561 van 24.1.1986).

Infrastructuur

- Ondertekening van twee officiële aktes met betrekking tot de bouw van een hangbrug, die Calabrië met Sicilië verbindt (Agence Europe, maandag/dinsdag 6/7 januari 1986 – no. 4232, blz. 12).
- Aanneming van een plan voor een vaste oeververbinding over het Kanaal op 20 januari in Lille tijdens een bijeenkomst van de Franse President Mitterrand en de Britse premier Thatcher (Agence Europe, maandag/dinsdag 6/7 januari 1986 – no. 4232, blz. 12).

- Resolutie van het Europees Parlement over de vaste oeververbinding over het Kanaal (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 36/132 van 17.2.1986).
- Mededeling van de Vervoerscommissie van het Europees Parlement inzake de lijst van projecten, die financieel worden gesteund met kredieten uit de Gemeenschap (Europees Parlement, Doc. PE 104.905 d.d. 11.3.1986).

Parlementaire vragen

- Schriftelijke vraag nr. 1559/85 van de heer Sylvester Barrett (RDE-IRL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake speciale steun voor de verbetering van de verbindingen met en de toegang tot de eilanden (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 62/11 van 17.3.1986).

Wegvervoer

- Ontwerp-verslag over het voorstel van de Commissie voor een verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden, waaronder in een Lid-Staat niet woonachtige vervoerondernemers aldaar tot binnenlands goederenvervoer over de weg worden toegelaten, rapporteur: mevrouw U. Braun-Moser (Europees Parlement, doc. PE 104.223 d.d. 4.3.1986).
- Verslag namens de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbescherming over het voorstel van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad voor een richtlijn tot wijziging van richtlijn 84/631/EEG betreffende toezicht en controle in de Gemeenschap op de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen, rapporteur: mevrouw Beate Weber (Europees Parlement, PE DOC A 2-198/85 d.d. 10.1.1986).

Parlementaire vragen

Mondelinge vraag (H 1002/85) van de heer P. Cornelissen (NL-EPP) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake het toelaten van touringcars in Griekenland (woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement d.d. 12.3.1986, blz. 20/21).

Binnenvaart

- Advies van de Commissie van 18 december 1985 aan de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden over een ontwerp van Koninklijk Besluit tot vaststelling van een sloopregeling voor Nederlandse binnenschepen voor het vervoer van droge lading (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 83/7 van 11.4.1986).

Parlementaire vragen

- Schriftelijke vraag nr. 1502/85 van de heer Leendert van der Waal (NI-NL) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het vervoer over de binnenwateren (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 32/26 van 12.2.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1551/85 van de heer Leendert van der Waal (NI-NL) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het vervoer over de binnenwateren (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 81/9 van 9.4.1986).
- Schriftelijke vraag nr. 1299/85 van de heer Willy Kuijpers (ARC-B) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake onbeheerde vaartuigen op kanalen en rivieren (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 119/6 d.d. 20.5.1986).

Spoorwegen

- Mededeling van de Commissie aan de Raad, Vijfde tweejaarlijks verslag betreffende de economische en financiële toestand van de spoorwegondernemingen (Commissie van de Europese Gemeenschappen, Doc. COM(86) 67 def. d.d. 14.2.1986).
- Mededeling van de Commissie aan de Raad, Ontwerp van vijfde aanvullende overeenkomst bij de Overeenkomst van 21 maart 1955 met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven voor het vervoer van kolen en staal (Commissie van de Europese Gemeenschappen, Doc. COM(86) 51 def. van 13.2.1986).

Parlementaire vragen

- Mondelinge vraag (H 917/85) van de heer H. Seefeld (BRD-Soc.) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake Europese samenwerking met betrekking tot een hoge-snelheids-trein (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement d.d. 12 maart 1986, pag. 13 bijlage).
- Mondelinge vraag (H 977/85) van mevrouw M.N. Lienemann (Frankrijk-Soc.) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake de TGV hoge-snelheidstrein (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement d.d. 12 maart 1986, pag. 19 bijlage).

Zeescheepvaart

- Europees Parlement, Resolutie over het voorstel van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad voor een besluit houdende wijziging van besluit 82/887/EEG tot vaststelling van een gecoördineerde actie van de Europese Economische Gemeenschap op het gebied van te land

gestationeerde hulpsystemen voor de zeescheepvaart (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 352/289 van 31.12.1985).

- Europees Parlement, Resolutie inzake het voorstel van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad voor een verordening houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3164/76 betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 352/290 van 31.12.1985).

Luchtvaart

- Mededeling van de Commissie aan de Raad: besprekingen in de Europese burgerluchtvaart conferentie (ECAC) over tarieven en capaciteitsregelingen, Brussel 27 januari 1986 (Commissie van de Europese Gemeenschappen, Doc. COM(86) 37 def.).

- Verslag namens de Vervoerscommissie over de veiligheid op luchthavens, rapporteur: de heer J.P. Roux (Europees Parlement, doc. A2-208/85 van 31.1.1986).

Parlementaire vragen

- Schriftelijke vraag nr. 1607/85 van de heer Horst Seefeld (S-D) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake strengere veiligheidsvoorschriften voor luchtvaartmaatschappijen en vliegvelden (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 48/21 van 3.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1224/85 van de heer Willy Kuijpers (ARC-B) aan de Ministers van Buitenlandse Zaken van de tien Lid-Staten van de Europese Gemeenschappen, in het kader van de politieke samenwerking bijeen, inzake reacties op de kaping van het TWA-vliegtuig (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 48/11 van 3.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 2219/85 van mevrouw Winifred Ewing (RDE-GB) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake belemmering van het vrij verkeer van personen op de luchthaven van Athene (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 55/16 van 10.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 964/85 van de heer Richard Cottrell (ED-GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake veiligheid in Europese luchthavens en beleid ter bestrijding van luchtvaartterrorisme (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 48/7 van 3.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1045/85 van de heer Richard Cottrell (ED-GB) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake veiligheid op de luchthaven van Athene (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 62/3 van 17.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 965/85 van de heer Richard Cottrell (ED-GB) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake veiligheid op luchthavens

(Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 62/2 van 17.3.1986).

- Schriftelijke vraag nr. 1117/85 van de heer Richard Cottrell (ED-GB) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake kaping van TWA-vliegtuig in Athene (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 62/3 van 17.3.1986).
- Mondelinge vraag (H 879/85) van de heer D. Romera I Alcazar (Spanje – Eur.Dem.) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake onveiligheid ten aanzien van het luchtverkeer tengevolge van stakingen door luchtverkeersleiders (woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement d.d. 12 maart 1986, pagina's 22/23 bijlage).
- Mondelinge vraag (H 969/85 van de heer J. Moorhouse (UK-Eur.Dem.) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake luchtverkeersveiligheid (woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement d.d. 12 maart 1986, pag. 137).

Diversen

- Europees Parlement, Resolutie over het voorstel van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad voor een richtlijn tot wijziging van de richtlijn 83/643/EEG ter vereenvoudiging van de fysieke controle en de administratieve formaliteiten bij het goederenvervoer tussen de Lid-Staten (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 352/294).
- Advies van het Economisch en Sociaal Comité inzake het 'Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 83/643/EEG ter vereenvoudiging van de fysieke controle en de administratieve formaliteiten bij het goederenvervoer tussen de Lid-Staten', Brussel, 26 februari 1986, Doc. CES 228/86.
- Advies van het Economisch en Sociaal Comité inzake het 'Voorstel voor een verordening (EEG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) no. 1900/85 betreffende de invoering van communautaire formulieren van aangifte ten invoer en ten uitvoer', Brussel, 26 februari 1986, Doc. CES 227/86.
- Advies van het Economisch en Sociaal Comité inzake het 'Europees Jaar van de verkeersveiligheid (1986)', Brussel, 26 februari 1986, Doc. CES 229/86.
- Voorstel voor een besluit van de Raad houdende aanvaarding, namens de Gemeenschap, van de Aanbeveling van 16 juni 1982 van de Internationale Douaneraad met betrekking tot het gebruik van een code voor de weergave van de wijzen van vervoer (Commissie van de Europese Gemeenschappen, Doc. COM(86) 11 def. d.d. 4.3.1986).
- Aanneming door het Parlement van de 'Ebel Resolutie (EPP-Dld) met

betrekking tot de politiek ten aanzien van de havens' (Agence EUROPE, donderdag 20 februari 1986, no. 4264, blz. 8).

- Tweede verslag namens de Vervoerscommissie over de voorstellen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan de Raad (doc. 2-1510/84 – COM(84) 668 def.) betreffende Zeehaven-Hinterlandvervoer (Europees Parlement, PE DOC A 2-204/85 d.d. 28.1.1986).

Parlementaire vragen

- Schriftelijke vraag nr. 1260/85 van de heer Willy Kuijpers (ARC-B) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake vervoer van radioactief afval (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. C 62/6 van 17.3.1986).

- Mondelinge vraag H 975/85 van de heer P. Cornelissen (NL-EPP) aan de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de invoering van één document voor het grensoverschrijdend goederenvervoer met aanvullende vragen door de heren Cornelissen, Patterson, Rogalla, Kuijpers en Herman (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement van 12 maart 1986, pagina's 139/140).

- Mondeling vraag H 878/85 door mevrouw R. Dury (België-Soc.) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen inzake vereenvoudigde grensoverschrijding voor Europese ingezetenen (Woordelijk verslag van de zitting van het Europees Parlement van 12 maart 1986, pagina's 10/11 bijlage).

STATISTISCHE RUBRIEK

GROOT-, MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF IN DE TRANSPORTSECTOR

In de statistieken die het CBS samenstelt en publiceert over ondernemingen die actief zijn in het vervoer en daarmee verwante activiteiten, wordt ook aandacht geschonken aan de bedrijfsgrootte. Daarbij geldt als criterium het aantal werknemers.

In de Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer van mei 1986 is een artikel opgenomen waarbij ingegaan wordt op de positie van het midden en kleinbedrijf in de bedrijfstak transport-, opslag- en communicatiebedrijven. Daarbij worden spoorwegen en communicatiebedrijven buiten beschouwing gelaten; in onderstaande overzichten zijn eveneens de pijpleidingbedrijven niet opgenomen. Tot het kleinbedrijf worden gerekend de ondernemingen met minder dan 10 werknemers. Tot het middenbedrijf ondernemingen met 10 tot 100 werknemers en tot het grootbedrijf de ondernemingen met 100 of meer werknemers.

Overzicht 1 – Ondernemingen en werkzame personen in de transportsector, 1983 ¹

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
Aantal ondernemingen	18 881	179	2 563	16 139
Werkzame personen	211 866	99 274	66 257	46 335
	in procenten:			
Aantal ondernemingen	100	1	14	85
Werkzame personen	100	47	31	22

¹⁾ Excl. spoorwegen, pijpleidingbedrijven en communicatiebedrijven.

Onder andere uit gegevens uit het Statistisch Zakboek 1985 blijkt, dat de verdeling van de ondernemingen naar grootte van de transportsector in grote trekken overeenkomt met die in andere sectoren van de economie. In 1983 waren de verhoudingen (excl. overheid en landbouw): grootbedrijf 1%, middenbedrijf 9% en kleinbedrijf 90%.

Het midden- en kleinbedrijf tezamen in de transportsector heeft een even groot aandeel als in de rest van de bedrijven, wel is het middenbedrijf in de transportsector wat sterker vertegenwoordigd en het kleinbedrijf wat minder.

In termen van werkgelegenheid liggen de verhoudingen anders. 47% van het

aantal werkzame personen vindt werk in het grootbedrijf en 53% in het midden- en kleinbedrijf.

De verschillen in bedrijfsgrootte komen in deze percentages duidelijk tot uitdrukking.

Een enigszins ander beeld ontstaat wanneer opbrengsten en kosten van dezelfde groep ondernemingen verdeeld worden over de drie categorieën.

Overzicht 2 – Opbrengsten en kosten in de transportsector, 1983

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
	mln gld.			
Opbrengsten	32 047	18 128	8 680	5 239
Kosten	30 649	17 771	8 343	4 535
w.o. personeelskosten	11 915	6 928	3 590	1 397
Saldo	1 398	357	337	704
	in procenten:			
Opbrengsten	100	57	27	16
Kosten	100	58	27	15
w.o. personeelskosten	100	58	30	12
Saldo	100	26	24	50
Saldo als percentage van de opbrengsten	4,4	2,0	3,9	13,4

Voor de definiëring van opbrengsten en kosten zij verwezen naar het artikel in de Maandstatistiek.

Ruim de helft van de opbrengsten en van de kosten worden gerealiseerd in de grote bedrijven, ongeveer een kwart in de middelgrote bedrijven en 15% in de kleine bedrijven.

Het saldo is heel anders verdeeld. Hierbij moet worden aangetekend, dat in de kosten niet zijn opgenomen de beloning voor in de ondernemingen werkzame eigenaren en hun meewerkende gezinsleden. Deze vorm van arbeidsparticipatie komt vooral bij de kleinere ondernemingen veelvuldig voor. Met name is dit het geval bij bedrijfsgroepen als taxibedrijven, goederenwegvervoerbedrijven en binnenvaartbedrijven. Zouden deze beloningen op geld gewaardeerd worden of als kosten worden beschouwd, dan wordt het totaal van de kosten hoger, vooral bij het kleinbedrijf en het saldo overeenkomstig lager.

De verschillen in bedrijfsgrootte worden vooral duidelijk wanneer de gemiddelde kosten en opbrengsten worden berekend.

Uit overzicht 3 komen de onderlinge verschillen tussen groot-, midden- en kleinbedrijf duidelijk naar voren.

De gemiddelde opbrengst van een grootbedrijf is ruim 100 mln gld. tegen-

Overzicht 3 – Gemiddelde opbrengsten en kosten in de transportsector, 1983

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
	1000 gld.			
<i>Gemiddeld per onderneming</i>				
Opbrengsten	1 697	101 270	3 390	325
Kosten	1 623	99 280	3 250	281
w.o. personeelskosten	631	38 700	1 400	87
<i>Gemiddeld per werkzame persoon</i>				
Opbrengsten	151	183	131	113
Kosten	145	179	126	98
w.o. personeelskosten	56	70	54	30

over 3 mln bij een middelgrootbedrijf en ruim 300 000 gld. bij een kleine onderneming.

Per werkzame persoon zijn de onderlinge verschillen veel kleiner, maar nog wel duidelijk aanwezig. Opvallend is ook dat de personeelskosten per werkzame persoon zover uiteenlopen. Ook hierbij speelt weer mee, dat de beloning voor meewerkende eigenaren en gezinsleden niet in de kosten zijn opgenomen. Zouden de personeelskosten vergeleken worden met het aantal werknemers, dan worden de onderlinge verschillen op dit punt aanzienlijk kleiner.

De overzichten die betrekking hebben op de gehele transportsector zijn vooral van belang om een inzicht te verkrijgen van de plaats van de sector als geheel en van de onderlinge verhoudingen daarbinnen. Voor afzonderlijke groepen van ondernemingen kunnen dergelijke overzichten een heel ander beeld te zien geven. De grote ondernemingen worden vooral gevonden bij de zeevaart- en luchtvaartbedrijven met een kapitaalintensief vervoerapparaat. Veel kleine ondernemingen komen voor bij taxibedrijven, goederenwegvervoerbedrijven en binnenvaartbedrijven.

Het artikel in de Maandstatistiek en de afzonderlijke Produktiestatistieken bieden de mogelijkheid om de totaalcijfers te differentiëren naar 14 deelcategorieën.

Enkele van deze deelcategorieën worden hier nader gezien.

Wat betreft het aantal ondernemingen: de grootste categorie is de *goederenwegvervoerbedrijven*. Met ruim 7500 ondernemingen maken deze ca. 40% van het aantal ondernemingen uit.

Ten opzichte van de totale transportsector kent het goederenwegvervoer relatief meer middengrote en minder kleine ondernemingen, en de verschillen bij het aantal werkzame personen zijn nog veel groter: 85% in het midden- en kleinbedrijf tegenover 53% in de transportsector als geheel.

Wat betreft het saldo kan worden opgemerkt, dat het midden- en kleinbedrijf belangrijk betere uitkomsten te zien geeft als het grootbedrijf, wanneer

Overzicht 4 – Goederenwegvervoerbedrijven, 1983

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
Aantal ondernemingen	7 506	38	1 426	6 042
Werkzame personen	61 925	9 284	33 228	19 413
	mln gld.			
Opbrengsten	7 957	1 159	4 554	2 244
Kosten	7 378	1 133	4 358	1 887
Saldo	579	26	196	357
	in procenten:			
Aantal ondernemingen	100	1	19	80
Werkzame personen	100	15	54	31
Opbrengsten	100	15	57	28
Kosten	100	15	59	26
Saldo	100	4	34	62

het saldo wordt uitgedrukt als percentage van de opbrengsten: grootbedrijf 2,2%, middenbedrijf 4,3% en kleinbedrijf bijna 16%.

Zoals eerder opgemerkt wordt het saldo beïnvloed doordat de beloning voor medewerkende eigenaren en gezinsleden niet in de kosten zijn opgenomen. Bij het goederenwegvervoer gaat het om 6300 personen, waarvan 5900 in het kleinbedrijf.

Wordt aan deze personen een beloning toegekend die gelijk is aan de gemiddelde personeelskosten per werknemer, dan zijn de kosten in het middenbedrijf 22 mln gld. hoger en in het kleinbedrijf 293 mln gld. Het saldo wordt dan overeenkomstig lager.

De op die manier verkregen saldi, uitgedrukt in een percentage van de opbrengsten worden dan: grootbedrijf 2,2%, middenbedrijf 3,9% en kleinbedrijf 2,9%. Wat betreft winstgevendheid zijn de verschillen tussen groot-, midden- en kleinbedrijf thans veel kleiner en geven de middelgrote bedrijven het beste resultaat te zien.

Een categorie van bedrijven die qua grootte veel evenwichtiger is dan de goederenwegvervoerbedrijven, zijn de zg. zeevaartverwante bedrijven. Tweederde van deze categorie wordt gevormd door laad-, los- en overslagbedrijven en éénderde door reddings- en bergingsdiensten, loods- en seinwezen, sluis- en havenwezen en andere bedrijven die verwant zijn aan de zeevaart.

Deze groep van bedrijven kent relatief veel grote bedrijven en weinig kleine ondernemingen. Ruim 80% van de werkgelegenheid wordt dan ook door deze grote bedrijven geboden.

De opbrengsten en kosten zijn over de drie grootteklassen in gelijke mate verdeeld als het aantal werkzame personen. De opbrengsten en kosten per werkzame persoon liggen dan ook voor grote, middelgrote en kleine ondernemingen in dezelfde orde van grootte.

Overzicht 5 – Zeevaartverwante bedrijven, 1983

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
Aantal ondernemingen	206	34	82	90
Werkzame personen	19 086	15 481	2 811	794
	mln gld.			
Opbrengsten	3 073	2 452	505	116
Kosten	2 904	2 369	460	75
Saldo	169	83	45	41
	in procenten:			
Ondernemingen	100	16	40	44
Werkzame personen	100	81	15	4
Opbrengsten	100	80	16	4
Kosten	100	81	16	3
Saldo	100	49	27	24

Het meewerken van eigenaren en gezinsleden komt bij deze groep veel minder voor dan bij het goederenwegvervoer. Wordt aan hen een beloning toegekend die gelijk is aan de gemiddelde personeelskosten per werknemer, dan is daarmee een bedrag van 35 mln gld. gemoeid, waarvan het overgrote deel kan worden toegerekend aan de kleinere bedrijven.

Indien deze ondernemersbeloningen in mindering gebracht worden op de saldi van overzicht 5, dan worden deze saldi in procenten van de opbrengsten resp. 3,4%, 8,3% en 8,9%. De kleinere zeevaartverwante bedrijven hebben relatief het beste economische resultaat.

Als derde voorbeeld worden de veem- en pakhuisbedrijven genomen. Een relatief kleine groep van ondernemingen zowel wat betreft aantal als wat betreft werkzame personen.

Overzicht 6 – Veem- en pakhuisbedrijven, 1983

	totaal	groot- bedrijf	midden- bedrijf	klein- bedrijf
Aantal ondernemingen	277	3	53	221
Werkzame personen	3 664	1 460	1 627	577
	mln gld.			
Opbrengsten	829	366	342	121
Kosten	684	290	288	106
Saldo	145	76	54	15
	in procenten:			
Aantal ondernemingen	100	1	19	80
Werkzame personen	100	40	44	16
Opbrengsten	100	44	41	15
Kosten	100	42	42	16
Saldo	100	53	37	10

Ook in dit geval nemen midden- en kleinbedrijf een dominerende plaats in

wat betreft het aantal ondernemingen. Met betrekking tot de werkgelegenheid is het aandeel van midden- en kleinbedrijf ca. 60% en de percentages van opbrengsten en kosten liggen in dezelfde orde van grootte.

Het meewerken van eigenaren en gezinsleden komt bij deze bedrijven weinig voor, zodat daaraan geen verdere aandacht wordt geschonken. De resultaten vertonen een ander beeld dan bij de eerder besproken bedrijfsgroepen.

Het saldo als percentage van de opbrengsten bedraagt voor de grote bedrijven 21%, voor de middelgrote bedrijven 16% en voor de kleine bedrijven 12%. De grote bedrijven hebben derhalve een aanzienlijk beter resultaat dan de middelgrote en kleinere bedrijven.

Uit deze drie voorbeelden moge blijken, dat er interessante verschillen optreden, wanneer een groep van bedrijven met dezelfde activiteit ingedeeld wordt naar grootte.

Bij een analyse van financiële gegevens wordt het inzicht in de gang van zaken verbeterd en wordt de positie van met name de kleinere ondernemingen duidelijker.

J. VOORDOUW

EEN OVERZICHT VAN DE GOEDERENVERVOERSTATISTIEKEN *

Samenvatting

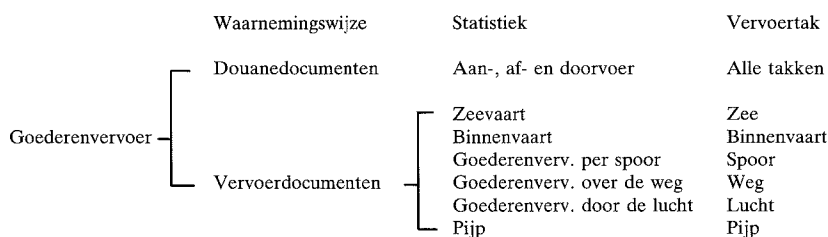
In dit artikel wordt een schematisch overzicht van de goederenvervoerstatistieken gegeven. Dit gebeurt in vier stappen. Eerst wordt de hoofdindeling naar vervoertak gemaakt. Vervolgens komen de belangrijkste gemeenschappelijke gegevens ('kenmerken') aan de orde. Ingegaan wordt hierbij op de achtergronden van de kenmerken die samenhangen met de statistiek waarin ze voorkomen. Nadat op deze wijze het gemeenschappelijke in de goederenvervoerstatistieken aan de orde is gekomen, wordt aandacht besteed aan de aspecten die een specifiek karakter hebben of waarvan de beschrijving nog in een ontwikkelingsstadium verkeert. Afgesloten wordt met een overzicht waarin de beperkingen in de reikwijdte van de statistieken wordt aangeduid.

Hoofdindeling

De vervoerstatistieken worden gewoonlijk ingedeeld naar de vervoertak die centraal staat in de betrokken statistiek. Bij het goederenvervoer kennen we één statistiek waarin alle vervoertakken zijn vertegenwoordigd en daarnaast zes statistieken die elk een van de vervoertakken in beeld brengen. Bij deze groep van zes is de wijze van waarneming van het goederenvervoer nauw verbonden met het specifieke karakter van de vervoertak. We spreken dan

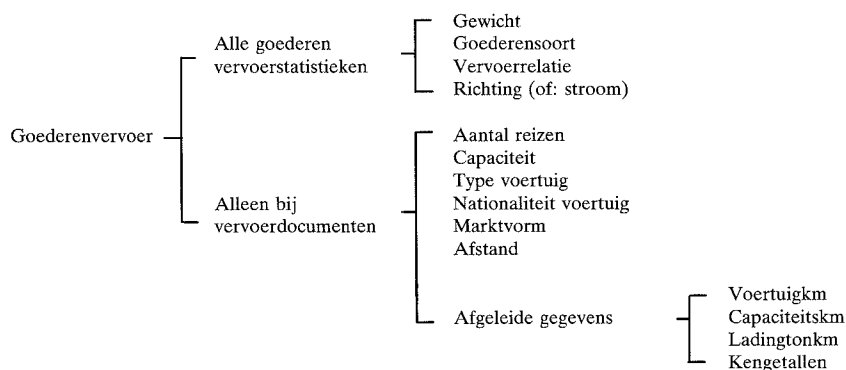
* Publikatie januari 1985, Maandstatistiek verkeer en vervoer.

ook van de goederenvervoerstatistieken gebaseerd op informatie die afkomstig is van vervoerdocumenten. De reeds vermelde statistiek die alle vervoertakken bestrijkt, is gebaseerd op informatie die ontleend is aan douanedocumenten. Hieronder wordt het een en ander in een overzicht weergegeven:



Kenmerken

De gegevens of kenmerken die in elk van deze statistieken worden verzameld, kunnen worden onderverdeeld in drie groepen. Enerzijds is er een aantal dat bij elke statistiek aan de orde komt. Vervolgens zijn er die binnen de groep van de statistieken gebaseerd op vervoerdocumenten steeds optreden. Tenslotte kan het voorkomen dat specifiek bij de vervoertak behorende informatie wordt ingewonnen. In alle gevallen wordt het gewicht van de lading geregistreerd, samen met de goederensoort, de vervoerrelatie en de richting van het vervoer. Bij de statistieken gebaseerd op vervoerdocumenten worden een aantal gegevens van het voertuig ingewonnen (aantal reizen, capaciteit, type voertuig, nationaliteit) en verder de marktvorm waarop het vervoer plaatsvindt, de afstanden die worden afgelegd en enige afgeleide gegevens. Voorbeelden van specifieke gegevens per vervoertak is het aantal wachtdagen (binnenlands vervoer te water), de vorm van vervoer (zeevaart) etc. Een en ander is in het onderstaande overzicht nogmaals weergegeven:



Kenmerken in alle goederenvervoerstatistieken

Alhoewel in de statistieken een aantal gemeenschappelijke gegevens worden opgenomen, is het van belang te onderkennen dat de achterliggende definities van deze gegevens van elkaar kunnen verschillen. Dit heeft te maken met de wijze van waarneming en daarnaast met het beoogde doel van de diverse statistieken. Voor het belangrijkste gegeven op het gebied van het goederenvervoer, namelijk het *vervoerd gewicht*, worden twee definities gebruikt. Bij de statistiek van de aan-, af- en doorvoer die gebaseerd is op douanedocumenten wordt het bruto gewicht gehanteerd. Hierin is het gewicht van verpakkingsmateriaal zoals flessen, dozen en kratten begrepen, echter het gewicht van de zogenaamde tweede verpakking wordt niet meegeteld. Onder deze tweede verpakking worden onder meer containers en wegvoertuigen op een zeeschip verstaan. Het gewicht hiervan wordt wel meegerekend in het bruto-plus gewicht dat bij de goederenvervoerstatistieken, gebaseerd op vervoerdocumenten, wordt gehanteerd. De achtergrond van deze twee verschillende definities is tweeledig. Enerzijds wordt het verschil veroorzaakt door de wijze van waarneming. Anderzijds is het ook functioneel. In de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer wordt voornamelijk gepoogd om de feitelijke omvang van de goederenstromen te registreren. Deze gegevens worden onder meer gebruikt om toekomstige vervoerstromen te voorspellen. Bij de registratie van de bruto-plus gewichten is de aandacht gericht op het vervoer zoals zich dat aan de vervoerder voordoet. In de meeste gevallen is deze geïnteresseerd in het totale gewicht van de lading.

Het tweede gemeenschappelijke gegeven in de goederenvervoerstatistieken wordt gevormd door de *goederensoort*. Uitgangspunt bij de waarneming hiervan wordt gevormd door de internationaal gehanteerde goederencodering voor de goederenvervoerstatistieken, de NSTR. De afkorting staat voor 'Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée'. De NSTR-code bestaat uit drie cijfers die in EG-verband uniform worden gehanteerd en die voor nationale doeleinden worden aangevuld door een vierde cijfer. De viercijferige code omvat 196 goederensoorten, die gegroepeerd kunnen worden in 52 goederengroepen en verder in 10 goederenhoofdstukken. Terwijl bij de waarneming gestreefd wordt naar het gebruik van de volledige viercijferige codering, blijkt dat per statistiek concessies moeten worden gedaan bij het publiceren en anderszins verspreiden van de informatie. De meest volledige en gedetailleerde goederenindeling komt beschikbaar in de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer. Hier is het mogelijk om steeds de volledige viercijferige NSTR te gebruiken. Bij de statistiek van de binnenvaart is dit eveneens het geval. Voor het geheel van statistieken staat hieronder schematisch aangegeven welke detaillering de meest gebruikelijke is:

Bron	Statistiek	Detailtering goederensoort
Douanedocumenten	Aan-, af- en doorvoer	192 goederensoorten (4-cijferige NSTR)
Vervoer- documenten	Zeevaart	8 goederengroepen (afgeleid uit de NSTR)
	Binnenvaart	196 goederensoorten (4-cijferige NSTR)
	Spoorwegen	169 goederensoorten (3-cijferige NSTR)
	Wegvervoer	52 goederengroepen (2-cijferige NSTR)
	Lucht	(geen goederensoorten beschikbaar)
	Pijpleiding	4-cijferige NSTR, slechts enige goederensoorten zijn van toepassing i.v.m. het speciale karakter van het vervoer per pijp.

Zoals vermeld is niet alleen de mate van beschikbare detailtering bij de goederensoorten van belang, maar ook het noodgedwongen gebruik van 'uitwijkcoderingen'. Hieronder wordt bijvoorbeeld de post stukgoederen verstaan, die onder andere gebruikt zal worden bij de vervoerdocumenten als een zending uit vele verschillende goederensoorten bestaat. Daardoor kan het voorkomen dat er 'verschuivingen' plaatsvinden binnen de goederencoderingen van enerzijds de aan-, af- en doorvoer en anderzijds een vervoertak-georiënteerde statistiek.

Het derde gemeenschappelijk kenmerk bij de groep van statistieken die hier wordt behandeld, is het gegeven *vervoerrelatie*. Hieronder wordt een tweetal qua definitie verschillende zaken verstaan. In de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer gaat het om de landen van herkomst resp. bestemming van de goederen, gekoppeld aan het Nederlandse verkeersgebied van lading en lossing. Bij overige goederenvervoerstatistieken staat het begrip vervoerrelatie alleen voor de plaats van lading en de plaats van lossing. Het verschil in definitie is in essentie een gevolg van de waarnemingsmethoden. Dit kan het meest eenvoudig worden toegelicht aan de hand van een voorbeeld. Goederen die vanuit Nederland worden uitgevoerd via een Belgische haven, zullen eerst met een binnenschip of wegvoertuig worden vervoerd om vervolgens overgeladen te worden in een zeeschip dat de goederen naar Amerika brengt. Dit land is het land van bestemming, als de goederen daar benut worden. De vervoerrelatie is Nederland-Amerika in de statistiek van de aan-, af- en doorvoer, terwijl in de statistiek van de binnenvaart de vervoerrelatie Nederland-België wordt. Het zal duidelijk zijn dat met dit systeem van waarnemingen zowel de feitelijke goederenstroom als ook de eerste, voor Nederland direct van belang zijnde, vervoerstroom wordt waargenomen.

Naast het verschil in definitie treedt evenals bij het vorige kenmerk, een verschil in detailtering naar voren. Gemeenschappelijk is het niveau van de landsdelen in Nederland, terwijl ook de provincies veelal als detailtering aanwezig zijn. Verder is in een aantal statistieken een detailtering naar verkeersgebieden resp. naar COROP-gebieden mogelijk. Tenslotte kennen de

meeste vervoertakken specifieke gebiedsindelingen zoals zee- en luchthavens. Voor wat de gebiedsindeling in het buitenland betreft, lopen de detailleringen sterk uiteen. In het onderstaande schema zijn de voornaamste niveaus van detaillering weergegeven:

	Definitie	Eerste niveau	Tweede niveau	Vervoertak
Indeling van Nederland	Plaats van lading/lossing	Landsdelen, provincies	54 verkeersgebieden (COROPS+zeehavens)	Alle takken
	Plaats van lading/lossing	Landsdelen, provincies	zeehavens	Zee
			bel. gemeente	Binnenvaart
			bel. gemeente	Spoor
			bel. gemeente	Weg
			luchthavens	Lucht
			bel. gemeente	Pijp
	Definitie	Eerste niveau	Tweede niveau	Vervoertak
Indeling van het buitenland	Herkomst/bestemming	(sub)wereld-delen	landen	Alle
	Plaats van lading/lossing	(sub)wereld-delen	land/havengebied	Zee
		Havengebieden	EG-verkeersgebieden	Binnenvaart
		Land/verkeersgebied	EG-verkeersgebieden	Spoor
		Land	n.v.t.	Weg
		Land of groep	buit. luchthavens	Lucht
		Land	n.v.t.	Pijp

Als laatste van de gemeenschappelijke kenmerken in de goederenvervoerstatischeken wordt het gegeven '*richting*' beschouwd. Het gaat hierbij om het onderscheid naar binnenlands en internationaal vervoer, waarbij het laatste uiteenvalt in de aanvoer en de afvoer van goederen (ook wel: geloste resp. geladen goederen). Speciale aspecten van het gegeven richting betreffen de doorvoer (met en zonder overlading) en de zgn. cross-trade. Hier wordt verder in dit artikel op ingegaan. Voor de meeste goederenvervoerstatischeken is zowel informatie over het binnenlandse als over het internationale vervoer beschikbaar, alleen de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer beperkt zich tot het internationale vervoer.

Ter afsluiting van de gegevens die in alle goederenvervoerstatischeken worden verzameld, worden in het schema op pagina 222 de belangrijkste verschillen die voorkomen, samengevat.

Dit overzicht kan als leidraad worden gebruikt bij het maken van een keuze tussen gegevens die in meerdere statistieken aanwezig lijken te zijn. Informatie over het binnenlandse goederenvervoer is alleen beschikbaar uit de statistieken gebaseerd op vervoerdocumenten. Bij het internationale vervoer zijn

Statistiekgroep	Gewicht	Goederensoort	Vervoerrelatie		Richting
			Nederland	Buitenland	
Aan-, af- en doorvoer	Bruto	NSTR-4, volledig	– Lading/lossing – Verkeersgebieden	– Herkomst/ bestemming – Landen	Alleen internationaal vervoer
Overige	Bruto-plus	NSTR-4 of NSTR-3 of NSTR-2 (niet bij elke tak even gedetailleerd)	– Lading/lossing – Gemeenten	– Lading/lossing – Landen plus EG-verkeersgebieden (meestal)	Binnenlands en internationaal vervoer

er twee bronnen van gegevens. Zijn gegevens over de vervoermiddelen en/of marktform gewenst dan moet weer een van de vervoertak-georiënteerde statistieken worden gebruikt. Voor informatie over de goederensoorten is de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer echter het meest geschikt, temeer omdat hierin de vervoerde gewichten voor alle vervoertakken op vergelijkbare basis worden verkregen.

Kenmerken in de goederenvervoerstatistieken gebaseerd op vervoerdocumenten

De tweede categorie van informatie die wordt ingewonnen in de goederenvervoerstatistieken, bestaat uit gegevens die gemeenschappelijk zijn voor de goederenvervoerstatistieken die gebaseerd zijn op vervoerdocumenten. Hierbij wordt de waarneming in principe uitgevoerd op het niveau van de reis van het vervoermiddel. Het gevolg hiervan is dat het *aantal reizen* dat gemaakt wordt, bekend is. Bij de diverse vervoertakken is overigens de interpretatie van het begrip reis verschillend. In de statistiek van de zeevaart wordt het binnenkomen en het vertrekken van zeeschepen gezien als het einde resp. het begin van reizen waarbij veelal het corresponderende begin en einde niet in Nederland ligt en dus niet wordt waargenomen. Bij de internationale binnenvaart worden de reizen afgeleid uit het passeren van schepen aan een aantal grenskantoren, die samen een net om de Nederlandse binnenwateren vormen. De aantallen wagons vertegenwoordigen het begrip reis bij het spoorvervoer.

De ritten van vrachtoertuigen over de weg vormen de reizen in het goederenwegvervoer. Analooq aan de zeevaart, wordt ook in de luchtvaart het begrip reis vertaald door de aankomst en het vertrek van vliegtuigen. Omdat bij het pijpleidingvervoer geen vervoermiddel betrokken is, ontbreekt daar het reisbegrip.

Nauw verweven met de reizen van de voertuigen is de *capaciteit* van het voertuig. Hieronder wordt een maatstaf verstaan waaruit afgeleid kan worden hoeveel er vervoerd had kunnen worden. Bij de zeevaart betekent dit

dat naast het aantal binnengelopen schepen ook de hoeveelheid binnengelopen brt's worden geregistreerd en vermeld in de statistiek. Naast het brt (bruto register tonnage) zijn ook het nrt (netto register tonnage) en het dwt (deadweight of draagvermogen) maatstaf voor de goederenvervoercapaciteit van zeeschepen. Bij de binnenvaart wordt het laadvermogen gebruikt als capaciteitsgrootte. Dit is eveneens het geval bij het goederenvervoer over de weg. Bij de luchtvaart kan het maximaal toelaatbaar startgewicht dezelfde functie vervullen.

	Statistiek	Aantal reizen	Capaciteitsgrootte
Goederenvervoer statistieken gebaseerd op vervoerdocumenten	Zeevaart	Aantal binnengekomen resp. vertrokken zeeschepen	brt, nrt, dwt
	Binnenvaart	Aantal reizen van binnenschepen (soms: aantal passages)	Laadvermogen
	Goederenvervoer per spoor	Aantal wagenbewegingen	Niet
	Goederenvervoer over de weg	Aantal ritten van wegvoertuigen	Laadvermogen
	Goederenvervoer door de lucht	Aantal landingen resp. starts van vliegtuigen, aantal vluchten	Maximaal toelaatbaar startgewicht

De van toepassing zijnde capaciteitsgrootte wordt meestal op twee manieren gebruikt, als totaal en verder als basis voor een indeling naar *capaciteitsklasse* (bv. brt-klasse, laadvermogen-klasse etc.).

De nu volgende twee kenmerken betreffen beide het vervoermiddel dat het vervoer verricht. Het *type voertuig* duidt aan tot welke categorie het voertuig behoort. Hierbij wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen vrachtvervoerend en/of ook passagiers vervoerend, alleen als voortbeweger dienend of juist niet, bestemd zijn voor tankvervoer of het vervoer van droge lading etc. De detaillering van het type voertuig loopt uiteraard sterk uiteen tussen de diverse vervoertakken. Het is dan ook niet zinvol om hiervan een overzicht te geven. Volstaan wordt met het concretiseren van het begrip type voertuig per vervoertak:

Vervoertak	Type voertuig
Zee	Scheepstype
Binnenvaart	Scheepstype
Spoor	Soort wagon
Weg	Type en soort wegvoertuig
Lucht	nvt
Pijp	nvt

In een aantal gevallen wordt de *wijze van voortbeweging* als geïntegreerd deel van de type voertuigindeling opgenomen, terwijl dit elders niet het geval is. Bij de binnenvaart wordt bijvoorbeeld onderscheid gemaakt naar motorschepen, sleepschepen en duwbakken, waarmee de drie meest belangrijke manieren van voortbeweging vastliggen.

Vervoermiddelen worden verder onderscheiden naar de *nationaliteit* die ze bezitten. De definities van dit begrip kunnen per vervoertak verschillen. In de zeevaart bijvoorbeeld wordt om praktische redenen gekozen voor de vlag d.w.z. het land van registratie van het zeeschip. Als gevolg hiervan is het economisch eigendom niet op eenvoudige wijze af te leiden. Hetzelfde probleem doet zich in mindere mate voor bij binnenschepen. Het spoorvervoer heeft de nationaliteit van wagons niet als gegeven in de statistiek. Bij de luchtvaart is de discrepantie tussen de economische band met een land en de nationaliteit niet zo'n groot probleem.

Het volgende gemeenschappelijke kenmerk van de goederenvervoerstatistieken wordt gevormd door de *marktvorm* waarin het vervoer plaatsvindt. Ondanks een aantal uiteenlopende detailleringen, zijn er enige algemene aspecten bij de diverse vervoertakken te herkennen. De eerste hiervan is het onderscheid beroeps- en eigen vervoer. Verder kan de indeling naar geregeld en ongeregeld vervoer worden genoemd en het onderscheid naar vracht- en tankvervoer. Op de verdere detaillering en definiëring wordt hier niet verder ingegaan.

Het gegeven '*afstand*' wordt veelal op indirecte wijze waargenomen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van gegevensbestanden die in principe op basis van de plaats van lading en lossing en eventueel met behulp van aanvullende gegevens een afstand aan elke reis toevoegen.

Deze werkwijze houdt in dat de verkregen afstand een indicatief karakter heeft, waarmee op een verantwoorde wijze ontwikkelingen en vergelijkingen in grootheden als de totale afgelegde afstand kunnen worden geanalyseerd. Dit geldt met name voor de inland-transportwijzen en in mindere mate voor het goederenvervoer over zee en door de lucht. Overigens moet worden bedacht bij de interpretatie van het gegeven afstand en van de mede daarop gebaseerde afgeleide grootheden, dat op eenzelfde vervoerrelatie, bv Rotterdam-Duisburg, de afstanden voor de diverse vervoertechnieken van elkaar af kunnen wijken. De afstand in de binnenvaart zal in het algemeen iets groter zijn dan die bij het weg- of spoorvervoer.

De *afgeleide gegevens* die in het overzicht op de eerste pagina worden vermeld, ontstaan door het aggregeren van reeds hiervoor beschreven kenmerken. De voertuigkilometers ontstaan door sommatie van alle afgelegde afstanden van de individuele reizen van de voertuigen. Onder de capaciteitskilometers wordt verstaan de som over alle reizen van het produkt van de capaciteit van het voertuig en de afgelegde afstand tijdens de reis. Het meest

van belang zijnde begrip is de ladingtonkilometer, dit is de eenheid waarin de vervoerprestatie wordt uitgedrukt. Hiervoor wordt van elke reis het vervoerd gewicht vermenigvuldigd met de afgelegde afstand, waarna door sommatie de uiteindelijke grootte wordt bepaald. Voor alle drie vermelde gegevens is hetgeen onder 'afstand' werd vermeld, van toepassing. Met name de grootte voertuigkilometers kan ook op een andere wijze worden bepaald (via statistieken die het gebruik van de infrastructuur beschrijven). Het is van belang dat de gebruiker van de statistieken de juiste keuze maakt uit de verschillende bronnen die ogenschijnlijk gelijke informatie leveren. Het uitgangspunt hierbij is steeds het doel waarvoor de gegevens nodig zijn. Behalve de vrij eenvoudige afgeleide gegevens die uit het grondmateriaal van de statistiek kunnen worden vervaardigd, en waarbij op het reisiniveau een nieuw gegeven wordt geconstrueerd, bestaat er nog de categorie van de zogenaamde kengetallen. Deze worden samengesteld door het vormen van produkten en quotiënten. De belangrijkste twee zijn de benuttings- en de beladingsgraad. Kengetallen ontstaan door combinatie van gegevens met die uit andere statistieken. In dit artikel wordt hierop verder niet ingegaan.

Enige deelgebieden van het goederenvervoer

In het voorafgaande is de gemeenschappelijke achtergrond van de goederenvervoerstatistieken uiteen gezet. Daarvoor is de aandacht in eerste instantie gericht op de hoofdstroom van statistische informatie die beschikbaar is. Er wordt nu verder ingegaan op enige onderdelen van dezelfde statistieken waarbij informatie wordt vervaardigd over deelgebieden van het goederenvervoer. Als eerste wordt ingegaan op de Statistiek van de doorvoer met overlading. Aansluitend komt het verschijnsel doorvoer zonder overlading in een tweetal statistieken aan de orde evenals de zogenaamde cross-trade. Vervolgens worden de onderwerpen verschijningsvorm en gevaarlijke stoffen in het kort beschreven. Het gaat hierbij om nieuwe ontwikkelingen in de statistiek.

Reeds hierboven kwam aan de orde dat er een verschil in definitie bestaat tussen goederenstromen en vervoerstromen. Bij goederenstromen wordt in eerste instantie de aandacht gericht op het totale traject van de plaats van produktie van de goederen tot aan de plaats van gebruik ervan. Een goederenstroom heeft een of meerdere vervoermiddelen nodig om haar te dragen. Verstaan we onder vervoerstroom het geheel van goederen dat op een bepaald traject door een en hetzelfde vervoermiddel getransporteerd wordt, dan is een goederenstroom opgebouwd uit een of meerdere vervoerstromen. De essentie van het verschil tussen de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer en de goederenvervoerstatistieken is in deze terminologie niets anders als het onderscheid tussen goederenstromen en vervoerstromen. Een speciaal geval van goederenstromen waarneming doet zich voor bij de *Statistiek van de*

doorvoer. Het gaat hierbij om het registreren van de zo belangrijke stroom van goederen, die zowel buiten ons land zijn vervaardigd als worden gebruikt, en die in Nederland worden overgeslagen. Hierbij zijn minimaal twee vervoerrelaties betrokken, een van land van herkomst tot aan Nederland en de tweede van Nederland naar het land van bestemming. Beide relaties worden tezamen waargenomen, waardoor informatie ontstaat die aangeeft welke goederenstromen 'over' Nederland lopen. Deze 'waaier' is de essentie van de statis-tiek van de doorvoer, waarbij uiteraard gegevens over vervoertakken, plaats van overlading in Nederland en goederensoorten aanvullend beschikbaar zijn.

In twee andere goederenvervoerstatistieken treedt een enigszins vergelijkbare situatie op. Bij de waarneming van het internationale goederenvervoer via de binnenvaart worden ten gevolge van de waarnemingsmethodiek ook de reizen van binnenschepen geregistreerd die beginnen en eindigen buiten Nederland. Een deel van de reis wordt over de Nederlandse binnenwateren afgelegd. Deze doorvaart (ook wel *doorvoer zonder overlading* genoemd) betreft in tegenstelling tot hetgeen in de vorige paragraaf is beschreven, slechts één vervoerstroom, dus slechts een schakel in de goederenstroom. De gegevens zijn in eerste instantie van belang om, althans gedeeltelijk, de onderlinge concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens met die in België in beeld te brengen, waarbij onder andere het verzorgen van goederenstromen naar de Bondsrepubliek Duitsland centraal staat. Het verschijnsel doorvoer zonder overlading treedt ook op bij het goederenvervoer per spoor, alhoewel het daar van gering belang is.

Het vervoer dat door Nederlandse ondernemingen in het buitenland wordt verricht en waarbij zowel lading als ook lossing niet in Nederland plaatsvinden is bij twee vervoertakken van belang. Bij de vervoertak zeevaart heet dit verschijnsel *cross-trade*, bij het wegvervoer valt het vervoer door middel van communautaire contingenten hieronder. Op het eerste gebied bestaat nog geen statistiek, op het tweede wel.

Het karakteriseren van vervoerde goederen naar de *verschijningsvorm* waarin deze zich bevinden tijdens het transport, zal nu aan de orde komen. Informatie over deze verschijningsvorm is van belang in elke goederenvervoerstatistiek. De problemen die zich voordoen bij het verzamelen van deze informatie, hebben ertoe geleid dat nog geen volledig geheel van statistieken op dit gebied bestaat. Onder de verschijningsvorm van goederen in de statistiek van de zeevaart wordt de indeling naar droge en natte bulkgoederen en naar eenheidsladingen en conventioneel stukgoed verstaan. Uitgangspunt bij deze indeling is de hoeveelheid werk en het soort overslaghulpmiddel dat benodigd is bij het laden en lossen van de schepen. Naast de algemene statistiek van de zeevaart wordt de Statistiek van de containers in de zeevaart samengesteld. Hierin wordt het vervoer van eenheidsladingen gespecifi-

ceerd. Met name over het aantal en de gewichten van de drie soorten eenheidsladingen, te weten: containers/flats, rollend materieel en barges worden gegevens gepubliceerd. Het publiceren van het vervoer van gecontaineriseerde lading in de Statistiek van de aan-, af- en doorvoer is in 1985 reeds gerealiseerd, terwijl dat in de statistieken van het wegvervoer en de binnenvaart naar verwachting in 1986 zal zijn bereikt. Verwant met dit soort informatie is het zogenaamde gecombineerde vervoer. Dit vindt plaats als het ene vervoermiddel door het andere vervoermiddel (het dragende) wordt getransporteerd. Van de hierboven genoemde eenheidsladingen in de zeevaart, vallen er twee hieronder. Rollend materiaal op een zeeschip betreft immers ook vrachtauto's die voor een deel van het vervoertraject op een zeeschip staan. Bij het barge-vervoer wordt een binnenschip door een zeeschip vervoerd. Andere voorbeelden van gecombineerd vervoer zijn de weg/spoor combinatie, met diverse technische varianten zoals het huckepack- en kangeroe vervoer, en het in Nederland niet optredende spoor/zee vervoer (treinferry's). De laatste jaren wordt de behoefte aan informatie over het vervoer van *gevaarlijke stoffen* steeds groter. Hieraan kan niet in voldoende mate worden voorzien door de indeling van goederensoorten volgens de NSTR. Een extra klassificatie van goederen volgens een van de, helaas nog vele, gevaarlijke stoffenindelingen zal moeten worden toegepast. Na een inventarisatie van de in gebruik zijnde systemen op dit gebied en het bestuderen van de mogelijkheden om hierin de vereiste uniformiteit aan te brengen, wordt gewerkt aan het aanpassen van de bestaande waarnemingssystemen om dit aspect van het

	Hoofd- statistiek	Verschijningsvorm Eenheidslading Gecombineerd vervoer	Gevaarlijke stoffen	Aanvullende statistieken
Goederen- vervoer	Aan-, af- en doorvoer	Container- registratie 1985	Evt. 1986	Doorvoer met overlading
	Zeevaart	Eenheidslading in de zeevaart	In studie	Cross-trade moge- lijk. Statistiek van containers in de zee- vaart
	Binnen- vaart	Container- registratie 1986	Evt. 1985 gedeeltelijk	Doorvaart (doorvoer) zonder overlading)
	Spoor- vervoer	Containers in het spoorvervoer	Evt. 1986	Doorvoer zonder overlading
	Weg- vervoer	Container- registratie 1986	Evt. 1986	Communautaire contingenten
	Lucht- vervoer	Nog niet voorzien	In studie	N.v.t.
	Pijp- leiding	N.v.t.	In studie	N.v.t.

goederenvervoer in de toekomst in beeld te brengen. Dit zal vermoedelijk niet voor 1986 gerealiseerd zijn.

Een overzicht van de aan de orde gekomen aspecten van het goederenvervoer staat op pagina 227.

Informatie-inwinning

Alle informatie die wordt verzameld voor de goederenvervoerstatistieken is uiteindelijk afkomstig van een van de schakels in het transportgebeuren. In eerste instantie komt de voerder zelf in aanmerking als *berichtgever* voor de statistiek. Daarnaast kan een van de tussenpersonen bij het vervoer zoals de expediteur of de cargadoor een rol spelen bij de berichtgeving. In sommige gevallen maakt de statistiek gebruik van reeds bestaande documenten waarop de benodigde informatie staat vermeld. Ook kan het voorkomen dat de benodigde gegevens geheel of ten dele door de overheid, de vakorganisatie of de havenautoriteiten worden verzameld, waardoor geen extra inspanning behoeft te worden verricht. Een steeds belangrijker wordende wijze van gegevensverzameling is het trekken van een steekproef uit berichtgevers bestanden resp. uit de waar te nemen goederen of vervoerstromen. Elk van de manieren van gegevensinwinning kent echter zijn eigen specifieke problemen. Het is vaak moeilijk om de berichtgever ervan te overtuigen dat het leveren van bepaalde informatie van essentieel belang is voor de gebruikers van de statistiek. Hierdoor kent de statistiek zijn beperkingen.

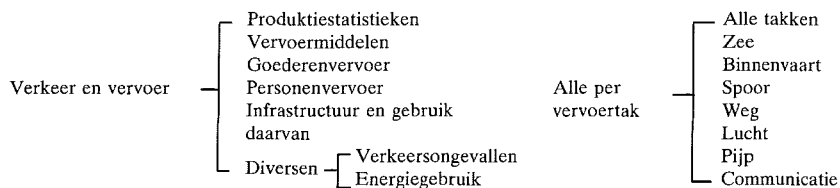
Het onderstaande schema heeft als doel het in kaart brengen van de gebieden die niet of nog onvolledig statistisch kunnen worden beschreven:

Statistiek	Opmerkingen
Aan-, af- en doorvoer	De in- en uitvoer van en naar België en Luxemburg is niet exact per vervoertak bekend, slechts met behulp van analyse is enige informatie beschikbaar gemaakt (in 1985 komt hierin enige verbetering).
Zeevaart	De goederenindeling is slechts summier.
Binnenvaart	Geen opvallende beperkingen in deze statistiek.
Spoorwegen	Geen opvallende beperkingen in deze statistiek.
Wegvervoer	Alleen Nederlandse wegvervoerders kunnen worden bereikt, het vervoer door buitenlanders blijft buiten de statistiek.
Luchtvaart	Alleen vervoerde gewichten per luchthaven en gedeeltelijk naar land van lading/lossing zijn bekend.
Pijpleiding	Alleen het transport vanuit Nederland naar het buitenland wordt waargenomen.

Door combinatie van gegevens uit verschillende bronnen is het mogelijk om de benodigde informatie in het merendeel van de gevallen aan de gebruikers te leveren. De hierboven geschetste beperkingen in de basisgegevens voor de goederenvervoerstatistieken, kunnen veelal door middel van analyse worden omzeild. Het spreekt voor zich dat de nauwkeurigheid en detaillering van gegevens die op deze wijze tot stand komen, minder groot dan wenselijk is.

Slot

Rest nog de vermelding dat door de hoofdafdeling Verkeer en Vervoer van het Centraal Bureau voor de Statistiek meer dan alleen goederenvervoerstatieken worden gemaakt. Het onderstaande schema geeft de hoofdgroepen weer van de statistieken die worden vervaardigd:



Elk van deze hoofdgroepen valt per vervoertak uiteen in een aantal specifieke gebieden waarvan een statistiek beschikbaar is. Meer informatie hierover is op aanvraag verkrijgbaar bij de materiedeskundigen van het Centraal Bureau voor de Statistiek, Hoofdafdeling Verkeer en Vervoer, Heerlen: 045-736666.

Drs. M.A.J. BLAUW
(CBS)

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Flags of Convenience: A Study of Internationalisation,

B.N. Metaxas; Associate Professor of Maritime Economics and Policy, Graduate School of Industrial Studies, Piraeus.

Published by: Gower Publishing Cy. Ltd, Gower House, Croft Road, Aldershot, Hants GU 11 3 HR, England.

In het voorwoord onderschrijft de auteur het doel van het boek; de discussie van de hypothese dat de flag of convenience (FOC), open registratie of goedkope vlag, leidt tot een regime of immuniteit binnen de scheepvaart, en op langere termijn tot hogere reële kosten en vrachttarieven dan het geval zou zijn geweest indien de wereldvloot alleen zou bestaan uit schepen onder de nationale vlaggen die te maken zouden hebben met een minimum aan veiligheidsvoorwaarden en economische regulering.

De auteur geeft in hoofdstuk 1 een definitie van het probleem en haalt een aantal criteria aan voor de FOC met name uit het in 1970 verschenen Rochdale Report.

In hoofdstuk 2 behandelt hij de redenen voor het varen onder goedkope vlag en de ontwikkeling van de FOC-vloot.

Als belangrijkste redenen voor registratie in een FOC-land geeft hij aan:

- Vermijding van belasting en andere fiscale regelingen
- Openen van mogelijkheden om af te wijken van arbeidsvoorwaarden in het land van vestiging van het zeevaartbedrijf; aannemen van buitenlanders op de vloot op basis van lokale arbeidsvoorwaarden
- Vermijding van politieke instabiliteit en risico van nationalisatie in het land van vestiging en ook vermindering van politieke beperkingen die worden opgelegd aan het internationale zeevervoer
- Vermijden van controle – onder meer van bureaucratische aard – die de flexibiliteit in het investeringsproces en de operationele bedrijfsvoering belemmeren.

In diverse overzichten geeft hij de omvang van de FOC-vloot, die in 1939 ruim 1% van de wereldvloot bedroeg en in 1983 was opgelopen tot bijna 27%.

In hoofdstuk 3 gaat hij verder in op de aard van het probleem.

Er van uitgaande dat het doel van de maritieme dienstverlening is, het verschaffen van transportmogelijkheden tegen de laagst mogelijke kosten in termen van schaarse middelen en met het doel de welvaart te maximaliseren

voor alle maritieme landen en de gehele wereldgemeenschap, vraagt hij zich af wat de kosten en de baten van het FOC-systeem zijn. In latere hoofdstukken komt hij hierop nog terug. Hij gaat in dit hoofdstuk in op de voor- en nadelen van het instituut goedkope vlag en de houding hiertegenover van bedrijfsleven, overheid en vakbeweging. Hij constateert dat de houding van de meerderheid van de reders, die opereren onder traditioneel maritieme vlag, gebaseerd is op het verminderen van hun marginale kosten ten einde het evenwicht in hun concurrentiepositie ten opzichte van de goedkope vlag-rederijen te herstellen. Uitvloeisel hiervan is de opkomst van registratielanden met geen of zeer geringe belastingverplichtingen, zoals Bermuda, Bahama's, Hong Kong, de Antillen en de Kaaiman Eilanden.

De ondernemingen die reeds gebruikmaken van de open registratiemogelijkheden tenderen naar het handhaven van de status quo waarbij wordt geaccepteerd dat er ruimte is voor een verbetering van regulering van veiligheids-eisen en arbeidsvoorwaarden. Dit houdt wel in, een afzien van het traditionele winstmaximaliseringsprincipe.

Een van de belangrijkste motieven hiervoor is de opgetreden vlootvernieuwing en modernisering waardoor de arbeidskosten een geringer deel van het totale kostenpakket uitmaken.

De internationale vakbeweging heeft zijn aanvankelijk sterk afwijzende houding ten opzichte van de open registratie gewijzigd.

De laatste decennia streed men vooral om de negatieve elementen die aan het systeem kleefden uit te bannen. Ook in de houding van diverse overheden traden wijzigingen op. Nadat men zich aanvankelijk neutraal of gedeeltelijk contra FOC opstelde is deze houding gewijzigd in een accepteren als onvermijdelijk en het aanpassen van het maritieme beleid aan deze situatie (onder meer VS, Engeland, Griekenland, Staatshandellanden).

De relatie FOC t.a.v. internationale organisaties en ontwikkelingslanden wordt behandeld in hoofdstuk 4. De auteur merkt op dat de grootste oppositie tegen de FOC de laatste decennia is gekomen van de ontwikkelingslanden. Hij geeft een overzicht van de organisatorische achtergrond van de internationale zeescheepvaart in UNCTAD, IMO, ILO, etc.

Hij concludeert dat de basisvoorwaarde voor de wijziging van de huidige vorm van open registratie is het creëren van een echte band ('genuine link') tussen de reder en de nationale staat waarin het schip is geregistreerd. Hij verwijst daarbij naar de voorstellen van de UNCTAD op dit gebied; deze gaan uit van het vastleggen van sterke relaties tussen het land van registratie en de herkomst van bemanning, kapitaal en management.

Hij is van mening dat op basis van de ervaring in het verleden kan worden gesteld dat scheepvaartondernemingen even efficiënt functioneren onder gereuleerde systemen als onder meer liberaal georiënteerde marktregimes. Hij pleit voor het opzetten van nationale en internationale structuren die

additionele economische en veiligheidsregels kunnen ontwikkelen en implementeren.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de kostenverschillen tussen open registratie en opereren onder nationale vlag in diverse landen. Hij komt daarbij tot aanmerkelijke kostenverschillen.

Tot slot besteedt de auteur aandacht aan de sociale kosten en baten van de FOC. Als centrale thema's behandelt hij: de vervuiling van de zee door schepen; de ongevallen en het verlies aan mensenlevens op zee.

Op basis van (niet altijd recente) cijfers komt hij tot relatief slechte schade- en ongevallenstatistieken van de FOC-vloot, vooral van de vloot geregistreerd in kleine landen als Cyprus, Libanon etc.

Zijn slotconclusie is dat vooral in de beginjaren de ontwikkeling van de FOC voordelen heeft gebracht. Hij verwijst naar de lagere vrachttarieven in de droge lading- en tankemarkt, de versnelling van het investeringsproces, financiële- en werkgelegenheidsvoordelen voor de open registratielanden en voor de landen van oorsprong van de zeevarenden.

Deze voordelen wegen naar zijn mening echter niet op tegen de sociale nadelen van het systeem. Daarbij zet hij de voordelen van de open registratie tegenover het alternatief dat ontstaat indien goedkope vlaglanden via het bestaan van een 'genuine link' echt in de scheepvaart participeren en de revenuen daarvan plukken in de vorm van bijdragen aan de betalingsbalans en grotere werkgelegenheid.

Daarnaast bestaan volgens de auteur nog additionele sociale kosten zoals aantasting van het image van de zeevaart, de lagere graad van onderhoud en survey, de lagere beloningen voor de zeelieden en het sterker trekken op de verzekering.

Prof. B.N. Metaxas toont zich een duidelijk voorstander van een gereguleerde scheepvaartmarkt. Hij bevindt zich volledig op de lijn van het UNCTAD-secretariaat dat zich heeft opgeworpen als verdediger van de belangen van de ontwikkelingslanden. Zijn pleidooi voor een genuine link heeft inmiddels al een zekere opvolging gekregen; begin 1986 is tijdens de Diplomatieke Conferentie, die in het kader van de UNCTAD in Genève werd gehouden, consensus bereikt over de tekst van een registratieconventie. Deze beoogt de toepassing van uniforme regels voor de registratie van zeeschepen, alsmede het scheppen van mogelijkheden voor identificatie van reders en/of managers. Daarnaast wordt aan de registratielanden de mogelijkheid geboden om het eigendom en/of het bemannen van schepen aan bepaalde regels te binden. Of deze regeling er toe zal leiden dat de ontwikkelingslanden een groter aandeel in het wereldzeevervoer zullen krijgen, mag worden betwijfeld.

In het boek wordt geen aandacht besteed aan de in 1982 op Nederlands initiatief geïntroduceerde havenstaatcontrole ter bestrijding van substandard schepen.

Prof. Metaxas' studie heeft veel tijd in beslag genomen en het gevolg daarvan is dat veel statistisch materiaal van niet-recente datum is. In zijn beschouwing is derhalve niet meegenomen de recente depressie op de zeescheepvaartmarkt die vooral de tank- en bulkvaart heeft getroffen en de invloed van de Amerikaanse dollar op de ITF-gages.

Toch is *Flags of Convenience* een lezenswaardig boek dat het ontstaan en de ontwikkeling van een fenomeen behandelt, dat op dit moment sterk in de belangstelling staat bij vele ondernemingen en overheden in de traditioneel maritieme landen.

Drs. P.A.Th. VAN AGTMAAL

Le droit des agences de voyages & le transport aérien,

Roland-Yves Gagné.

Uitg. Wilson & Lafleur, Montreal, 1982.

170 blz. f 74,75.

INLEIDING

Het boek behandelt een boeiend en niet zo gemakkelijk juridisch thema: de status van het reisbureau resp. de reisagent, rechten en verplichtingen ten opzichte van de klant, alsmede de relevante bepalingen in het Verdrag van Brussel van 23 april 1970 – CCV = Convention internationale de Bruxelles relative au contrat de voyage – en in het Verdrag van Warschau en Guadalajara. De nadruk ligt daarbij op de wetgeving en jurisprudentie in Frankrijk, Canada, VS, Engeland en BRD.

AANSPRAKELIJKHEID

Hoofdstuk 2, Le statut juridique et la responsabilité civile de l'agence de voyages, is het meest interessante van de drie onderdelen van het boek en sluit het dichtst aan bij de titel van deze publikatie uit Canada.

Beperk ik me tot een analyse van de opvattingen betreffende de *reisovereenkomst* in de Franse wetgeving en jurisprudentie dan dient de conclusie te zijn dat aldaar de reisovereenkomst gekwalificeerd dient te worden als een 'contrat d'entreprise': art. 1710 en 1779 e.v. Code Civil français (zie ook Jean Mazeaud, *Contrat d'entreprise*, in Répertoire de droit civil Dalloz, Parijs, Jur. générale Dalloz, 1975): ons art. 1637b BW.

De aansprakelijkheid van het reisbureau wordt geregeld door het algemene

verbintenissenrecht (vgl. artt. 1787-1799 Cc.), waarbij het Franse Cour de Cassation in de zaak *Sté Transcontinents c. Consorts Patel* (arrest van 31 mei 1978, *Revue française de droit aérien*, vol. 33, 1979, p. 77) 'omging' door in afwijking van eerdere jurisprudentie te bepalen dat het reisbureau gehouden is tot een resultaatsverbintenis.

REISOVEREENKOMST IN NEDERLAND: ONTWERP 8 NBW

In 1976 bracht R. Overeem een preadvies uit voor de Ned. Vereniging voor rechtsvergelijking, *De reisovereenkomst*, Kluwer, deel 22.

Voorts zij verwezen naar de bijdrage van A. Borst, *De reisovereenkomst*, in de bundel *Scheepsraad*, W.E.J. Tjeenk Willink, 1973, en het daarbij behorende Verslag dat in 1984 werd gepubliceerd.

In afwijking van het Franse stelsel tot een onderscheiding van de functies van het reisbureau in die van 'intermédiaire resp. organisateur de voyages' heeft H. Schadee, regeringscommissaris voor 8 NBW, in het komend Ned. recht geen duidelijke grens aangegeven. Het Ontwerp Schadee beoogt te voorzien in de wettelijke lacune door het opnemen van slechts enkele algemene regels en het afzien van iedere dogmatische oplossing.

Voor commentaar op Titel 2, afd. 6 van 8 NBW zie B.J. Engelen, D. Gidaly en L.C. Maters, *Afdeling 8.2.6. NBW: de reisovereenkomst*, NJB 5 maart 1983, afl. 10, blz. 301-307. NB Herzieningsontwerp 8.2.6, Wetsontwerp 17 493, ingediend op 7 juli 1982 bij de Tw. K.

Voor de schaarse casuïstiek bij geschillen zij gerefereerd aan Ktr. Utrecht 21 aug. 1972, NJ 1973, 31 en HR 3 april 1981, NJ 1982, 184, alsmede aan *Compendium Jurisprudentie Luchtrecht*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1986.

OVERBOEKing

In hoeverre is het reisbureau aansprakelijk voor 'overboeking' door de vervoerder?

In dit kader leze men Enrique Mapelli, *Point de vue sur la pratique de l' 'overbooking'*, *Annals of Air and Space Law*, vol. IV, 1979, blz. 213 en J.L. Magdelénat, *Note sur la survente*, *Revue française de droit aérien*, vol. 34, 1980, blz. 221.

Dit uiterst precaire thema speelt ook een grote rol in de luchtvracht: bij een organisatie als de EVO betitelt men dit als het 'non respect voor de gemaakte boeking'.

Het onderwerp 'non respect' beweegt zich tussen de bepalingen van artt. 1,

18, 19 en 24 van het Verdrag van Warschau. Men zie ook het artikel van B.J.H. Crans in de bundel 3e Studiedag Luchtrecht 23 oktober 1985, *Recente ontwikkelingen in het aansprakelijkheidsregime van de luchtvervoerder: The sky is the limit?*, uitg. vakgroep handelsrecht R.U.G. 1985.

Dat het probleem algemeen en internationaal is moge blijken uit de vragen van twee Europarlementariërs: schriftelijke vraag Nr. 473/85 en Nr. 776/85 resp. Publicatieblad EG Nr. C 310/3 en Nr. C 310/7.

CONCLUSIE

Het boek is helder geschreven, hier en daar wat oppervlakkig. Door een ruim referentiekader zet het werk aan tot verdere studie.

Beslist de moeite waard ook is de opgenomen tekst van het Brussel Verdrag tezake van de reisovereenkomst (zie supra ad 1.). Hoewel dit Verdrag nooit kracht van internationale wet heeft verkregen kan men peilen waar en in hoeverre men is blijven steken bij de definiëring van de reisovereenkomst en de aansprakelijkheid van het reisbureau, resp. reisagent.

Voor Nederlandse begrippen lijkt de publikatie wat aan de dure kant, maar dat is gedeeltelijk inherent aan de transportkosten verbonden aan overzeese boekbestellingen. Zo het al geen must is voor de vervoerbranche, informatief en illustratief is het boek zeker.

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELÉN

2e Collegecyclus Zeerecht 1985-1986,

Uitgave vakgroep handelsrecht Rijksuniversiteit Groningen, 1986.

196 blz. f 35,-.

In mei 1986 is verschenen het vervolg van de 1e Collegecyclus Zeerecht (zie TVW 1985, nr. 4, blz. 428-429); deze 2e Zeerechtpublikatie bevat de teksten van de (gast-)colleges gehouden in de periode sept.-nov. 1986.

INHOUD

Mr. M.H. Claringbould, advocaat en procureur te Rotterdam had als thema: 'De container en de jurist', waarbij de revue passeren 8.2.2. NBW, het Multimodal Transport Verdrag, de beperkte aansprakelijkheid betreffende

de container (H-Rules en H-V Rules). Actueel ook is het gedeelte met buitenlandse jurisprudentie en de NVOCC.

Prof. mr. C.J.H. Brunner, hoogleraar burgerlijk recht R.U.G., hield een helder betoog over 'Scheepsbouwcontracten: de aansprakelijkheid van de werf'. Het is opvallend, mede gelet op Neerlands maritiem verleden, dat er in de literatuur zo weinig is gepubliceerd over dit onderwerp. Brunner concentreert zich op de kwalificatie van scheepsbouwcontracten, contractsbepalingen en op wat er zoal fout kan lopen: problemen met de motoren, fouten in het ontwerp en vertraging in de oplevering. Standaardvoorwaarden – waarvan een uitgebreid voorbeeld is opgenomen – en de car-verzekering completeren dit lezenswaardige artikel.

Mr. W.P. Sprenger, advocaat en procureur te Rotterdam, besprak 'Enige aspecten van het verhaal van (internationale) maritieme vorderingen; conservatoir beslag op zeeschepen'. Auteur is erin geslaagd aan de hand van recente casuïstiek dit doorgaans ten onrechte als dor beschouwde onderdeel van het zeerecht voor de studenten toegankelijk te maken. Ook de problematiek van het rententierecht wordt duidelijk gesteld.

Prof. mr. R. van Delden, hoogleraar burgerlijk recht, burgerlijk procesrecht en handelsrecht E.U.R., is specialist o.a. op het gebied van 'Afladingscontracten, FOB, CIF, C&F, FAS en Ex Works'; men leze ook zijn encyclopedische publikatie *De Handelskoop*, Kluwer, 1983. Zijn dubbelfunctie als advocaat en procureur te Rotterdam vindt zijn weerslag in de praktische opzet van de tekst.

Kaare A. Kopperud, Consul-Generaal van Noorwegen en Zweden te Rotterdam, beschreef 'Some aspects of salvage'. Na een historisch overzicht van de 'salvage rules', en een kort kader van de grondbegrippen van Hulp en Berging, trekt de aandacht de wijze waarop Kopperud de berekening van het hulp en bergloon – n.b. met Noorse jurisprudentie en vergelijkingen met het Nederlandse WvK! – aanreikt: overzichtelijk en verrassend. Het betoog mondt uit in een pleidooi voor wijziging van de aloude Verdragsregels: Brussels Verdrag van 1910.

Mr. E.J. Rosen Jacobson, Voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam en oud-Raadsheer in het Gerechtshof te 's-Gravenhage, spreidt zijn routine ten toon in 'Raad voor de Scheepvaart, onmisbaar element in het streven naar grotere veiligheid ter zee'. Zijn ruim 25-jarig voorzitterschap van de Raad weerspiegelt zich in thema's als taak en bevoegdheden van de Raad, openbaarheid, publikatie van de uitspraken, en de problematiek van tuchtrecht of strafrecht in scheepsrampen.

Mr. J.W. Wurfbain, onderdirecteur juridische concernzaken Nationale Nederlanden N.V. te 's-Gravenhage, sprak over 'De UNCTAD' – Transportverzekeringsclausules' en wel in concreto over rapport TD/B/C.4/ISL/27. Daarbij ligt de nadruk op clausules als Named perils/All risks dekking, eigen

opzet van de verzekerde, onzeker voorval/fortuity en aansprakelijkheidsdekking betr. aanvaring. Warranties voor de zeewaardigheid van het schip en de financiële betrouwbaarheid van de vervoerder sluiten deze beschouwing over komend recht af.

Mr. P.P. Vreede, Raadsheer in het Gerechtshof te 's-Gravenhage, doorschouwde 'Parallellen en verschillen Zeerecht/Binnenvaartrecht'. In de vergelijkingen wordt als 'plus value' een stelselmatige verwijzing naar 8 NBW opgenomen.

Het CLN-Verdrag van 1973 en het CMN van 1959, de Herziene Rijnvaartakte, de Règles de Strasbourg en die van Bratislava krijgen een plaats. Het uitgebreid notenapparaat is een prikkel tot nader onderzoek.

Mr. J.J.H. Gerritzen, juist terug van een verblijf in Singapore, en dispacheur bij de Vereenigde Dispatcheurs te Rotterdam, behandelde 'De dispacheur in Zee- en Zeeverzekeringsrecht'.

Als onpartijdig deskundige, belast met de berekening en verdeling van de omslag van Avarij-Grosse over schip, lading en vrachtpenningen is de dispacheur altijd een bijzondere zeerechtelijke figuur geweest: vgl. avarage adjuster als zijn Engelse collega. De York-Antwerp Rules – waarvan H. Schadee eens zei dat ze veel weg hebben van juridische pornografie, maar dat ze overigens voortreffelijk werken, omdat juristen zich er niet mee hebben bemoeid! – staan uiteraard centraal in dit thema, evenals de Rijnregelen en de Avarage Bond. Het juridische karakter van de dispatche is de afsluiting van dit zeer interessant onderwerp.

Het boek opent met een beschouwing over het HNS-Verdrag, het vervoer over zee van 'hazardous and noxious substances' waarover te Londen van 30 april 1984 tot 25 mei 1984 een IMO-Conferentie werd gehouden, alsmede over het CLC 1984 Protocol en FC 1984 Protocol, Trb. 1986, 13 en 14. Nu er over de basispunten van het HNS-Verdrag geen overeenstemming kon worden bereikt, met name niet over de beperking van de aansprakelijkheid en de gedeelde aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en de afzender, werd het Ontwerp HNS-Verdrag teruggeleid naar IMO.

In Nederland kan worden gerefereerd aan de Wet Gevaarlijke Stoffen van 20 juni 1963, Stb. 313 en het daarbij behorende Besluit van 19 april 1978, Stb. 207, alsmede op het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen van 10 juli 1985, Stcrt. 140 en voorts op het Wetsontwerp Regelen ter voorkoming van verontreiniging door zeeschepen, 17 320 en de Wet van 5 december 1985, Stb. 639 inzake milieugevaarlijke stoffen.

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELLEN

INSTITUUTSMEDEDELINGEN

ALGEMEEN

Gezamenlijk jaarverslag van drie vervoerinstellingen meldt groei

In april 1986 brachten het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (NVI), het Economisch Bureau voor Weg- en Watervervoer (EBW) en het Administratie- en Automatiserings-Centrum voor het Beroepsvervoer (ACB) voor het eerst een gezamenlijk jaarverslag uit over 1985.

In het vorige tijdschrift maakten wij reeds melding van de oprichting van een gezamenlijke werkmaatschappij voor de drie instellingen die volgens plan in 1988 zal uitmonden in een algehele integratie. Door dit samengaan wordt expertise op het gebied van vervoerproblematiek in al zijn facetten op macro-, meso- en microniveau gebundeld.

De aldus ontstane adviescapaciteiten staan ten dienste van diverse nationale en internationale instanties en particuliere ondernemingen.

De ontwikkelingen in de sector verkeer en vervoer staan onder sterke invloed van de nieuwe informatietechnologie welke de mogelijkheid biedt dat gehele vervoerketens anders en meer efficiënt worden georganiseerd. De informatiebehoefte van de sector maakt daardoor een groeiproces door, zowel met betrekking tot onderzoek als voorlichting en onderwijs.

Ten behoeve van talrijke vervoerbedrijven worden adviezen verstrekt inzake automatische gegevensverwerking. Voor diverse nationale en internationale instanties worden beleidsinformatiesystemen ontwikkeld welke in staat zijn marktinformatie te verwerken en/of uitkomsten van overwogen beleidsmaatregelen te simuleren.

Ook in de sector personenvervoer staat de aard van de werkzaamheden in het teken van het verzamelen en verwerken van voor de beheersing en planning van de vervoerafwikkeling benodigde informatie.

Tenslotte mogen de voor de instellingen in belangrijkheid toenemende werkzaamheden op het gebied van de luchtvaart en op het gebied van onderwijs in ontwikkelingslanden in met name zuidelijk en oostelijk Afrika, niet onvermeld blijven.

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

VIS

In het personenvervoer vindt thans de landelijke invoering plaats van het zogenaamde bezettingsgraadmetersysteem. Voor de verwerking van de daar-

uit voortvloeiende informatie zal het door een der instituten ontwikkelde Vervoer Informatie Systeem (VIS) worden toegepast. In de relatie tussen de vervoerbedrijven en de overheid zullen de met het VIS geproduceerde gegevens een belangrijke rol gaan spelen bij de vaststelling van de Rijksbijdrage.

Het beleidsinformatiemodel voor het goederenvervoer

In 1985 is een start gemaakt met de opzet van het beleidsinformatiemodel voor het goederenvervoer. In dit kader wordt onder andere gewerkt aan verbeteringen van de modellen die de vraagzijde van de markt beschrijven. De verbeteringen hebben onder andere betrekking op de submodellen distributie, vervoerwijzekeuze en toedeling. Om de simultaniteit in het keuzegedrag in deze modellen tot uitdrukking te kunnen brengen, wordt een zogenaamd multi-modaal netwerk gemaakt. Het keuzegedrag zelf wordt afgeleid uit enquêtes die in de komende maanden bij enkele duizenden verladers, expediteurs en vervoerders, zowel in Nederland als in het buitenland, gehouden zullen gaan worden. De analyses op de verzamelde gegevens en het afleiden van de nieuwe keuzemodellen zullen naar verwachting eerst begin 1987 plaatsvinden.

