

OFFSHORE WIND

Sif heeft wind mee op MV2



10

NETWERK

Bas speelt mee in groot orkest

8

VERLADERS

Inspannen voor beter milieu



14



Nieuwsblad Transport

MARCO TAK, VNC

'Voorkomen dat het fout gaat'

2



WEEK 2 / 11-17 JANUARI / JAARGANG 30

redactie@nieuwsbladtransport.nl

Abonnementen: 010-280 10 16

Adverteren: 010-280 10 25

nieuwsbladtransport.nl

EU komt met witte lijst sloopwerven

VEILIG EN DUURZAAM

De Europese Unie heeft eindelijk de langverwachte lijst van goedgekeurde sloopwerven gepubliceerd. Die geldt voor schepen onder een Europese vlag. De lijst telt achttien Europese werven. Daarvan zijn er twee Nederlands, Keppel-Verolme in Rotterdam-Botlek en Scheepsrecycling Nederland in 's Gravendeel, en één is Belgisch, Galloo Recycling in Gent. In de meeste landen is slechts één werf goedgekeurd. Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Litouwen tellen er elk drie. In totaal hadden zich een kleine veertig Europese werven aangemeld.

Totale schuld Hanjin valt fors hoger uit

26

miljard dollar is de totale niet geverifieerde claim

die de schuldeisers van het failliete Hanjin Shipping hebben neergelegd bij de Koreaanse rechtbank in Seoul. Dat is ruim vijf keer de schuld (5 miljard dollar) die de rederij bij de surseance-aanvraag medio vorig jaar bekendmaakte. Alleen al de Griekse scheepseigenaar Danaos diende een claim in van 600 miljoen dollar.

Record Eurotunnel bij vervoer trucks

WEGVERVOER

Eurotunnel heeft vorig jaar 11% meer vrachtauto's op zijn shuttletreinen vervoerd door de Eurotunnel. Het ging om 1,64 miljoen eenheden, een nieuw record voor de tunnelbeheerder. Het vrachtvervoer in Calais werd het afgelopen jaar ernstig bemoeilijkt door het vluchtelingenprobleem, maar dat kon niet verhinderen dat wegvervoerders tussen de Britse eilanden en het Europese vasteland massaal voor een overstek tussen Calais en het Britse Dover kozen.

Schaakspel rondom schadevergoeding

RIJKSWATERSTAAT Verladers en schippers maakten extra kosten door lage waterstand



Rijkswaterstaat bouwt een tijdelijke dam bij de beschadigde stuw van Grave. Zo kan op de Maas tussen Grave en Sambeek weer gevaren worden. Foto:ANP/Robin van Lonkhuijsen

TOBIAS PIEFFERS

Rijkswaterstaat is mogelijk aansprakelijk voor schade die is ontstaan door de lage waterstand op het Maas-Waalkanaal. Dat zegt verzekeringsmakelaar Aon.

'Als blijkt dat het Rijkswaterstaat te verwijten valt dat het water zo'n lage stand heeft bereikt, dan kunnen schippers die daardoor getroffen zijn, daar een claim indienen', zegt directeur maritieme zaken Peter van den Brink van Aon. Hij benadrukt dat het gaat om de schade die is veroorzaakt door de lage waterstand. 'Schippers die vast kwamen te liggen, moesten omvaren of lading misliepen doordat zij hun bestemming niet konden bereiken, maar ook verladers die daardoor le-

veringen misten, bijvoorbeeld.' Vorige week bleek dat Rijkswaterstaat pas acht uur na de aanvaring de sluis bij Heumen sloot. Daardoor daalde het waterpeil in het kanaal verder dan nodig en was het ruim tien dagen onbevaarbaar.

Claims

Rijkswaterstaat verwijst schippers voor claims naar hun eigen verzekeraars. 'Dat is niet juist, aangezien er in veel gevallen geen verzekeringsdekking is', zegt Van den Brink, die partijen adviseert om hun schade goed te documenteren, zodat deze aangetoond en op een aansprakelijke partij verhaald kan worden. 'Nu Rijkswaterstaat erkent de sluis bij Heumen te laat te hebben gesloten, biedt dat de mogelijkheid om de schade daar te verhalen.'

Maritiem advocaat Arnold van Steenderen geeft de claims weinig kans. 'Er bestaat geen subjectief recht voor schippers op onbelemmerde doorgang', zegt hij. 'Bovendien zegt Rijkswaterstaat als eerste prioriteit het tankschip te hebben gehad. Dat was beladen met benzene. Zij waren bezig met het borgen van de veiligheid. Een rechter zal dit meewegen en niet snel aansprakelijkheid neerleggen bij de Staat, ook al ware het wellicht beter geweest de sluis bij Heumen eerder te sluiten.' Volgens hem leggen dergelijke zaken het in de praktijk vaak af op een gebrek aan causaliteit.

Schade

Volgens Wilco Volker, directeur van Bureau Voorlichting Binnenvaart, loopt de schade voor de binnen-

vaart in de miljoenen. 'Dagelijks gaan er 75 tot 100 schepen door het Maas-Waalkanaal, die moeten nu omvaren via Antwerpen. De kosten daarvoor bedragen 300.000 euro per dag', zegt hij. Volgens Volker is het moeilijk om te zeggen voor wiens rekening die kosten komen. 'Dat hangt af van de contracten die schippers met bevrachters en verladers hebben gesloten', zegt hij. Van den Brink beaamt dat. 'In principe leggen standaard vervoersovereenkomsten de kosten voor dergelijke schade bij de verlader neer, maar in tijdscontracten worden vaak extra clausules opgenomen die deze verantwoordelijkheid naar de schipper verleggen.' Volker: 'Ik kan me wel voorstellen dat schippers die nu een reiscontract afsluiten een compensatie voor het omvaren vragen.'

COMMENTAAR

JOHN VERSELIJEN
redactie@nieuwsbladtransport.nl

Papieren tijger of niet

Brussel heeft eindelijk met een beperkte lijst van erkende sloopbedrijven in de EU een eerste concrete stap gezet om het slopen van grote schepen op een veilige en een milieuvriendelijke manier te laten plaatsvinden. Met het afdanken van een groot aantal overbodige containerschepen de komende tijd is dat geen overbodige luxe. Nu wordt het merendeel van de schepen vaak onder erbarmelijke omstandigheden met enorme milieuschade gesloopt op de stranden van India, Bangladesh en verder in China en Turkije. Dat moet en kan anders.

In totaal heeft de Europese Unie achttien Europese werven geselecteerd van de veertig die zich hadden aangemeld om het vuile sloopwerk op een verantwoorde manier aan te pakken. Daarbij heeft Brussel bij de selectie de lat hoog gelegd. Positief daarbij is tevens dat twee Nederlandse werven en een Belgische het strenge selectiesysteem hebben overleefd. Daarmee kan de Benelux een belangrijke rol spelen in het toekomstige erkende sloopwerk van schepen. Opvallend is verder dat sloopbedrijven in China, India, Bangladesh en Turkije voorlopig ontbreken op de eerste witte lijst. Uit die landen hebben zich wel twintig sloopbedrijven aangemeld, waaronder vier die actief zijn op de beruchte stranden van het Indiase Alang, 's werelds grootste scheepskerkhof.

De vraag is nu hoe de Europese rederijen te overtuigen ook daadwerkelijk gebruik te gaan maken van de witte lijst. Voorlopig kijken de meeste grote rederijen naar de lagelonenlanden om hun overbodige overcapaciteit goedkoop te laten slopen. Zo besloot de Deense marktleider Maersk Line, afkomstig uit een land met de strengste milieu- en arbeidsregels in de wereld, vorig jaar doodleuk onder veel kritiek zes oudere schepen bij het Indiase Alang te 'beachen'. Volgens de Denen konden de twee geselecteerde slopers de toets der kritiek makkelijk doorstaan.

Met zo'n houding zal het nog moeilijk worden de rest van de Europese containervaart te overtuigen bij de goedgekeurde EU-sloopwerven aan te kloppen. Er is dan ook meer politieke en morele druk nodig om de rederijen en dan vooral de grote spelers over de streep te trekken. Daarnaast zouden ook aantrekkelijke financiële condities en slimme recycling-oplossingen de aantrekkingskracht van de nieuwe lijst kunnen vergroten. Anders dreigt de lijst naast een mooi schoolvoorbeeld hoe het zou moeten vooral een papieren tijger te worden.

INTERVIEW MARCO TAK, VNC

Quality Standard Certificaten voor cargadoors uitgereikt

MELS DEES

Vorige week reikte de Verenigde Nederlandse Cargadoors (VNC) voor het eerst Quality Standard Certificaten uit aan 22 cargadoors. Marco Tak, die inmiddels 4,5 jaar voor de VNC werkt, schetst de achtergrond van de dit jaar ingevoerde kwaliteitsstandaard.

Waarom dit kwaliteitskeurmerk voor cargadoors?

Vanuit de verschillende overheden worden geen criteria geformuleerd waaraan cargadoors moeten voldoen. Dat is opvallend, en in onze ogen een omissie, gezien het feit dat uiteindelijk enorme handelsstromen 'door de handen' van cargadoors gaan. Natuurlijk, er zijn verplichtingen, denk aan het aanmelden bij de havenmeester van een schip, maar er is geen toetsing op de kwaliteit van de scheepsagent.

Hoe is het keurmerk ontstaan?

In 2007 is de overkoepelende wereldwijde vereniging van cargadoors, FONASBA, gestart met het opzetten van het systeem. Wereldwijd zijn criteria vastgelegd waaraan cargadoors moeten voldoen als ze in aanmerking willen komen voor dit keurmerk. De toetsing geschiedt nationaal, maar de belangrijkste criteria worden door FONASBA vastgesteld.

Zijn er veel onbetrouwbare partijen actief in onze havens?

Je moet in elk geval voorkomen dat het fout kan gaan. Het gaat overigens niet alleen om het al dan niet betrouwbaar zijn. Onderdeel van het beoordelingsproces is ook het geven van inzage in de financiële prestaties van de onderneming. Je hoopt te voorkomen dat een partij plotseling omvalt. En ten slotte gaat het niet om een keuring alleen in Nederland, het kwaliteitskeurmerk is een internationale standaard, dus ook voor partijen in havens waarvan je niet direct als verlader of reder kunt beoordelen hoe betrouwbaar de onderneming is. Dan geldt een kwaliteitskeurmerk als waarborg.



Waarom dan nu pas, als het keurmerk duidelijk in een behoefte voorziet?

We waren in Nederland ook al met dit thema bezig. Lang hoopten we als VNC dat de politiek deze regelgeving op zich zou nemen. Ook spraken we over eigen criteria en re-

gels. We besloten echter de FONASBA-criteria te omarmen, wat overigens altijd nog ruimte biedt voor strengere eisen als we vinden dat Nederland dat aan zijn stand verplicht is. Een belangrijk punt is dat partijen als Bimco (het Baltic and International Maritime Council) en INTERTANKO het keurmerk erkennen. Cargadoors onderscheiden zich duidelijk met het kwaliteitskeurmerk.

Nu Nederland meedoet komt het aantal lidstaten dat het kwaliteitsregister ondersteunt uit op 27.

Correct - met in totaal 450 bedrijven die op dit moment aan de eisen voldoen.

Er ontbreken nog wel wat landen: Canada, Noorwegen, China...

Klopt, maar ik weet dat een aantal landen nog met de implementatie bezig is. Hoe meer landen deelnemen, des te hoger wordt de druk op die landenorganisaties die nog niet meedoen.

Wat zijn in Nederland de eisen?

Allereerst moet je lid zijn van een van de regionale verenigingen, zoals de VRC of ORAM. Daarnaast is er een uitgebreide financiële toetsing. Bedrijven moeten voorts de code of conduct onderschrijven en, heel belangrijk, een goede aansprakelijkheidsverzekering kunnen overleggen. Wetoetsen ook de bekwaamheid van het personeel: wat is het kennisniveau, komt het personeel van opleidingen die vakwerk leveren? Hoe zit het met na- en bijscholing, wordt er op een goed niveau Engels gesproken, is men op de hoogte van douanewetgeving? Op dat soort vragen zoeken we antwoorden.

FONASBA wil dat partijen elke twee jaar worden getoetst.

In Nederland is dat elk jaar. Dat is een voorbeeld van een criterium waarop wij strenger handhaven dan internationaal vereist wordt.

Als een van de 22 bedrijven volgend jaar niet meer voldoet?

Dan gaan we met de directie in gesprek en moet de onderneming een verbeterplan presenteren.

ZIJ ONTVINGEN HET FONASBA QUALITY STANDARD CERTIFICATE

BMA Cargadoors B.V.
Boeckmans Nederland B.V.
Broekman Shipping B.V.
Dynamic Port Agencies B.V.
Euro Nordic Logistics B.V.
Fairway Shipping Agencies B.V.
Frachtcontor Junge B.V.
GAC Netherlands Ltd.
Gans Transport B.V.
Herfurth Shipping B.V.
Koninklijke Burger Groep B.V.
MariTeam Shipping Agencies
MSC (Nederland) B.V.
Neptumar B.V.
NYK Line (Benelux) B.V.
Oudkerk B.V.
Promar Agencies (the Netherlands) B.V.
Steder Group Agencies B.V.
Trans-Saar B.V.
Vertom Agencies B.V.
Vopak Agencies B.V.

VAN DE REDACTIE



Tussen Kerst en Nieuwjaar lag de Rotterdamse Maashaven, recht onder de ramen van onze redactieruimte, vol binnenschepen. Traditioneel is de laatste week van het jaar een stille periode voor de schippers en (dus) een drukke week voor de uitbater van schipperscafé Promenade. Sneller dan in andere jaren verlieten de schippers deze keer echter in januari Rotterdam: het, voor de tijd van het jaar, uitzonderlijk lage water in Duitsland betekende dat meer schepen nodig zijn om dezelfde lading te vervoeren. Zo ademt de Maashaven steeds mee met de markt: als het Maas-Waalkanaal straks weer volledig bevaren kan worden en de sneeuw smelt in de hogere delen van Duitsland, dan ligt de haven waarschijnlijk weer vol.

vrijdag 27 januari

DOSSIER

Projectlading en uitzonderlijk vervoer

Adverteren? Bel: 010 280 10 25

Iedere week in Nieuwsblad Transport, altijd online via nieuwsbladtransport.nl/verdieping