

## **Zwaar weer voor de kleine handelsvaart**

De jaren zestig waren een keerpunt voor de kust- en kleine handelsvaart. In 1960 telde de Nederlandse coastervloot 930 schepen, waarvan er ongeveer 500 in de provincie Groningen waren geregistreerd, terwijl deze aantallen in 1970 waren geslonken tot respectievelijk 685 en 336. Deze neergaande lijn zou ruim twintig jaar voortduren.

### **Oorzaken voor de neergang**

Voor de achteruitgang van de kust- en kleine handelsvaart zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. In de internationale handelsvaart zette een proces van schaalvergroting en specialisatie in. Het specialistische vervoer en het vervoer per container werden steeds belangrijker. De Nederlandse coasters konden hierin niet meekomen omdat zij wettelijk gebonden waren aan het laadvermogen van maximaal 500 BRT (brutoregister-ton).

Overschreed men die grens, dan moest het schip qua bemanning voldoen aan de veel hogere eisen voor de grote handelsvaart. Om te kunnen meegaan in de schaalvergroting was bovendien een ander type onderneming nodig dan het traditionele eenmansbedrijf dat bestond uit een kapitein-eigenaar met één schip.

In een aantal omliggende landen, zoals Denemarken, Duitsland, Engeland en Zweden, golden geen maatbeperkingen voor het laadvermogen van deze categorie schepen, zodat schippers uit deze landen de concurrentie met de tot dan toe allesoverheersende Nederlanders met succes aangingen. Bovendien gaven de overheden in deze landen volop steun aan hun scheepvaartsector, terwijl de Nederlandse regering het tegendeel deed: zij schafte enkele voor de kustvaart gunstige belastingregelingen in 1963-1964 af en liet aanvankelijk na om de laadvermogen-norm voor de kleine handelsvaart aan te passen aan de eisen van de tijd.

In deze periode ging de Groningse kustvaart door een diep dal. De scheepsbouw, van oudsher een bloeiende industrie in Groningen, hield nog enige tijd het hoofd boven water dankzij opdrachten van buitenlandse reders. Maar uiteindelijk ging het ook met deze sector bergafwaarts. De neergaande lijn in de scheepvaart en de scheepsbouw werd in de jaren zeventig en een deel van de jaren tachtig nog eens versterkt door de algemene economische malaise. De scheepvaart had bovendien te lijden onder de stijging van de brandstofprijzen die zich sinds de eerste helft van de jaren zeventig voltrok als gevolg van de oliecrisis.

### **Uitverkoop van coasters**

Tegen deze achtergrond begon eind jaren zestig een ware uitverkoop van Groningse coasters. Zij werden niet alleen binnen Europa doorverkocht, maar ook naar het Caribisch gebied en Afrika, waar sommige nog tot op de dag van vandaag dienst doen. Afgezien van de verkoop van schepen naar het buitenland begon in deze jaren ook het 'uitvlaggen' van in Nederland geregistreerde schepen. Omdat sommige landen een gunstiger fiscaal of wettelijk regime boden, begonnen Nederlandse eigenaren hun schepen in het buitenland te registreren. De overheid begon uiteindelijk toch in te zien dat er iets moest gebeuren om de Nederlandse kleine handelsvloot te redden. Er kwam een werkgroep die de minister van Verkeer en Waterstaat adviseerde over maatregelen om het tij te keren. Het rapport dat de werkgroep in 1969 uitbracht bevatte onder andere het voorstel om de voor de kleine handelsvaart belemmerende 500-tonsgrens af te schaffen en in plaats daarvan een lengtegrens in te stellen van 75 meter. Onder deze nieuwe regel konden er schepen met laadvermogens van wel 3000 ton gebouwd worden, terwijl het wettelijk vereiste aantal bemanningsleden gelijk bleef. Maar eigenlijk kwam de maatregel te laat. Toen deze in 1971 werd ingevoerd, was de neergaande lijn al niet meer te stoppen. De uitverkoop van de coastervloot werd dan ook niet tot staan gebracht. Schepen werden opgelegd en de overblijvers moesten ingrijpend reorganiseren om nog enige overlevingskansen te hebben. In 1970 was het aantal Nederlandse coasters vergeleken met tien jaar daarvoor al met 25% afgenomen, en in Groningen was dit aantal zelfs met circa 30% teruggelopen. En daarbij bleef het niet, want in 1982 was het totaal aantal Nederlandse coasters vergeleken met 1970 nog eens met de helft verminderd en in Groningen zelfs met twee derde.

### **Sloopregeling en fiscale maatregelen**

De tussen 1971 en 1974 ingestelde sloopregeling voor schepen van twintig jaar en ouder bood enig soelaas voor de crisis waarin de kleine handelsvaart zich bevond. Hierdoor werd de sanering gestimuleerd van de verouderde vloot van schepen die te klein waren om succesvol de internationale concurrentie aan te gaan. In het kader van deze regeling werden 57 schepen uit de vaart genomen. Deze maatregel leidde weliswaar niet tot een vernieuwing van de vloot, maar bood voor vele kapitein-eigenaren die op dat moment het hoofd niet meer boven water konden houden een mogelijkheid om hun activiteiten te staken.

Bovendien probeerde de overheid het investeringsklimaat door middel van verschillende fiscale maatregelen te verbeteren. Aanvankelijk leidde dit niet tot het gewenste resultaat. Er veranderde pas iets ten goede toen in 1976 de nieuwbouw van schepen voor de kleine handelsvaart en de aankoop van jonge tweedehandsschepen onder de investeringsaftrek

vielen. Deze laatste ingreep leidde ertoe dat er tussen 1976 en 1978 110 nieuwbouworders werden geplaatst en 15 schepen uit het buitenland werden aangekocht.

In de loop van de jaren zeventig begon het aantal gespecialiseerde schepen in Nederland te groeien. Het totale tonnage verdubbelde tussen 1970 en 1982, bij een afname van het aantal schepen met een kwart. Het gemiddeld aantal brutoregister tonnen per schip verviervoudigde bijna in deze periode en het gemiddeld aantal tonnen laadvermogen verviervoudigde ruim op nationaal niveau. Bovendien was de gemiddelde leeftijd van de schepen in 1980 teruggebracht tot minder dan tien jaar.

### **De Groningse kust- en binnenvaart**

De maatregelen zorgden ervoor dat ook de Groningse kust- en binnenvaart zich ingrijpend reorganiseerde. Veel van de zelfstandige kapitein-eigenaren stopten met behulp van de sloopregeling, terwijl een aantal overblijvers zich aansloten bij grotere rederijen of scheepvaartondernemingen. Daarnaast ontstonden er door het samengaan van meerdere eenmansrederijen verschillende kleinere ondernemingen, vaak familiebedrijven die enkele schepen exploiteerden.

Een gat in de regelgeving leidde ertoe dat een aantal binnenvaartschippers als kustvaarders op Denemarken gingen varen. Zij konden onder zeer gunstige voorwaarden de concurrentie met de officiële kleine handelsvaarders aangaan, omdat zij als binnenvaartschippers niets te maken hadden met allerlei eisen waarmee de kleine handelsvaart wel te maken had. Zo mochten zij bijvoorbeeld volstaan met twee bemanningleden op een schip. Deze nieuwe categorie kustvaarders staat bekend als de Denemarkenvaarders. Geleidelijk zijn ze gelegaliseerd en onderdeel geworden van de 'nieuwe' kustvaart.

### **NNPC in de jaren zestig en zeventig**

Naarmate de schepen groter werden, namen de verzekerde bedragen toe. Voor de NNPC betekende dit dat men het risico liep dat de schadeclaims aanzienlijk hoger werden. Al in 1960 hadden de leden van de NNPC besloten dat dit risico moest worden beperkt door het afsluiten van een herverzekering. Bij deze herverzekering gold voor de NNPC een franchise van f 50.000,-. Het plafond van de herverzekering werd toen gesteld op f 250.000,-. Deze herverzekering zou in de loop der jaren, met het toenemen van het aantal en de omvang van de schades, voor de NNPC een steeds belangrijker rol gaan spelen.

Al snel moest het herverzekerde bedrag worden bijgesteld: in 1962 werd het eigen risico van de NNPC op *f* 300.000,- gesteld, terwijl het maximum bedrag van de herverzekering werd opgetrokken naar *f* 1 miljoen. In 1968 werd dit laatste bedrag verhoogd naar *f* 2,5 miljoen (een vertienvoudiging dus van het gedekte risico in acht jaar tijd) en een jaar later zelfs tot *f* 4 miljoen.

De NNPC had in 1960 een herverzekering afgesloten op de Nederlandse markt. In 1969 werd deze herverzekering naar de Engelse markt overgebracht en hoewel dat niet helemaal zeker is, is het zeer waarschijnlijk dat de NNPC vanaf dat moment bij de West of England herverzekerd was. Hier golden dezelfde procedures als binnen de NNPC: er werd een jaarlijkse voorschotpremie geheven en als deze achteraf onvoldoende bleek te zijn om de schadeclaims en de kosten te dekken, dan volgde er een naheffing. In tegenstelling tot de NNPC, die bij de vaststelling van de premie van elk lid geen rekening hield met de schadegechiedenis van dat lid, deden veel buitenlandse verzekeraars, zoals de West of England, dit wel. Daarom was het altijd weer een afweging of een bepaalde claim bij de herverzekering werd neergelegd of niet, omdat dit doorwerkte in de naheffing.

Een andere discussie die eveneens begin jaren zestig speelde, ging over het vaargebied. Het bleek dat de vaart op Amerika aanzienlijk grotere risico's met zich meebracht dan het varen dichterbij huis. Dit had te maken met de andere regelgeving op het gebied van schade die aan de andere kant van de oceaan gold en met de grotere risico's die de trans-Atlantische vaart voor de toen nog relatief kleine coasters met zich meebracht. Dit verschil in risico kwam niet tot uitdrukking in de premie. Het aantal schepen was te klein om hiervoor een apart premiestelsel te ontwerpen. Tijdens de ledenvergadering van 1960 werd besloten om een begrenzing van het vaargebied in te stellen. Het vaargebied werd vervolgens afgestemd met wat Oranje voor zijn leden hanteerde, omdat de cascoverzekering van Oranje en de P&I-verzekering van de NNPC toch al nauw op elkaar aansloten.

In 1962 hield het bestuur het premiestelsel kritisch tegen het licht. De leden betaalden per schip een vast inleggeld van *f* 50 en daarnaast per ton (*deadweight*) een voorschotpremie en meestal ook een naheffing (op basis van de resultaten van een bepaald jaar). Na de oorlog werden de schepen groter. Het bestuur vroeg zich daarom af of het billijk was dat bijvoorbeeld een 1000-tonner bijna vijfmaal zoveel betaalde als een 200-tonner, terwijl het risico zich geenszins verhoudt als vijf staat tot één. Het bestuur stelde voor om het vaste deel van de premie per schip te verhogen en het variabele (gewichtsafhankelijke) gedeelte te laten dalen. Op die manier zou een eerlijker spreiding van de kosten bereikt worden. Bovendien

zou dit systeem een concurrentievoordeel opleveren ten opzichte van de andere P&I Clubs. Op de ledenvergadering van 1962 werd dit bestuursvoorstel met grote meerderheid van stemmen aangenomen.

### **Het ledenbestand**

Aan het begin van de jaren zestig waren bij de NNPC nog 487 schepen verzekerd, waarvan 261 tussen de 150 en de 500 BRT mat en 226 tussen de 500 en 1000 ton. Maar ook de NNPC kon zich niet onttrekken aan de malaise die de kleine handelsvaart in de loop van de jaren zestig trof. Tijdens de jaarvergadering van 1971 werd vastgesteld dat het aantal aangesloten schepen in de laatste zes jaar met ongeveer 150 schepen was teruggelopen, ook al bleef door de schaalvergroting de verzekerde tonnage vrijwel gelijk. Hoe snel de veranderingen zich voltrokken blijkt wel uit het volgende lijstje over het ledenbestand van de P&I Club:

- juli 1968: 437 schepen, met in totaal 220.293 ton (gemiddeld ruim 500 ton DWT);
- januari-februari 1969: 428 schepen, met in totaal 230.113 ton (gemiddeld  $\pm$  535 ton DWT);
- maart 1970: 370 schepen, met in totaal 213.273 ton (gemiddeld  $\pm$  575 ton DWT);
- september 1970: 352 schepen, met in totaal 210.190 ton (gemiddeld bijna 600 ton DWT).

De NNPC had zijn verzekeringscondities afgestemd op die van de onderlinge cascoverzekerders Oranje en Zeevaart. Als een eigenaar van een schip overstapte van een onderlinge cascoverzekering naar de beurscascoverzekering, dan viel er een gat in zijn verzekeringsdekking dat de NNPC niet dekte. Met ingang van 1 januari 1965 hadden daarom 24 leden hun verzekering bij de NNPC beëindigd. In de loop van de zestiger jaren kwam dit onderwerp enkele malen ter tafel. En toen de teruggang van het ledental van de NNPC rond 1970 ernstig begon te worden, zag het bestuur hier een kans om leden terug te winnen. In 1971 stelde het bestuur daarom aan de ledenvergadering voor om naast de bestaande verzekering (klasse A) een extra verzekeringsklasse (klasse B) in te stellen die risico's zoals WA-personen, indirecte aanvaringsschade en wrakopruiming zou dekken. Voor klasse B werd uiteraard een extra premie geheven. De dekking voor de extra risico's onder klasse B moesten gelijkwaardig zijn aan de dekking zoals deze geldt voor de bij Oranje en Zeevaart aangesloten schepen.

Verder werd tijdens dezelfde bijeenkomst voorgesteld om ook schepen als lid in te schrijven die in het buitenland geregistreerd stonden, mits ze vanuit Nederland beheerd werden. De

beide voorstellen werden door de ledenvergadering met enthousiasme ontvangen, gezien de mogelijkheden die ze boden tot uitbreiding van het ledental. Hoe meer leden de onderlinge had, hoe geringer het aandeel per lid in de omslag van de shades.

In 1975 kon men opgelucht constateren dat het aantal aangesloten schepen dat in time charter voer groeide. Bovendien bleef het gemiddelde tonnage per schip verder toenemen, ondanks de nog steeds slechte markt. In 1974 was het gemiddeld tonnage per schip intussen 900 ton, waarbij het ging om schepen van minder dan 500 ton tot meer dan 3000 ton. De vernieuwing van de vloot was dus ook bij de NNPC in volle gang. En intussen lieten ook de reserves van de NNPC een stijgende lijn zien.

### **Verzekeringsvoorwaarden en andere regels in een veranderende wereld**

In 1972 kwamen er nieuwe verzekeringsvoorwaarden tot stand. Tijdens de dat jaar gehouden jaarvergadering werd gesteld: ‘...dat het de leden vrij moet staan elk charter naar believen af te sluiten, op voorwaarde dat de hierbij te aanvaarden aansprakelijkheid een zekere norm – te weten de Hague Rules-aansprakelijkheid – niet te boven gaat. De dekking is dan onbeperkt. Begrensd wordt de verzekering door die schadeclaims uit te sluiten, die in wezen met het vervoer als zodanig niets uitstaande hebben. Hierbij valt b.v. te denken aan een lading, die reeds beschadigd wordt ingenomen en waarvoor niettemin een schoon cognossement wordt afgegeven. Hoewel het te betreuren valt dat hierdoor van een beperking van de verzekeringsvoorwaarden sprake is, moet worden opgemerkt dat hieraan niet te ontkomen valt, wil het P&I-risico verzekeraar blijven.’

Hoe goed men de verzekeringsvoorwaarden ook probeerde af te stemmen op de praktijk, het bleef lastig om de leden goed op de hoogte te houden van hoe zij allerlei problemen in de praktijk moesten voorkomen. Geregeld werden er in de jaarverslagen voorbeelden van allerlei problemen uit de praktijk besproken. Daarbij ontbrak meestal niet een advies over hoe men deze problemen het beste kon voorkomen of de schade ervan kon beperken

#### **Het lekken van stalen luiken**

De modernisering van de vloot had ook minder gunstige gevolgen. Schepen hadden steeds vaker stalen luiken. De luiken konden roesten en als daarvan schilfers in de lading terechtkwamen, kon dit door condensvorming fatale gevolgen hebben voor allerlei ladingen. Ook bleken de stalen luiken als ze niet perfect onderhouden werden vaak zeewaterlekkages te hebben.

Schades ten gevolge van het gebruik van deze stalen luiken werd dan ook een steeds grotere schadepost voor de NNPC. Om dit te voorkomen formuleerde het bestuur van de NNPC in 1980 de volgende praktische tips:

- het houden van een pre-loading survey, waarbij de expert ook aandacht aan de conditie van de luiken schenkt;
- lading afdekken met plastic;
- het zorgvuldig op cognossement aantekenen van uiterlijk waarneembare gebreken van de lading;
- tekenen cognossementen aan kapitein zelf opdragen;
- expertise houden in loshaven.

Ook probeerde de NNPC zijn leden steeds op de hoogte te houden van hoe ze het beste zo gunstig mogelijke vervoerscondities konden bewerkstelligen. Er golden allerlei soorten contracten en voorwaarden, waardoor het soms voor leden lastig was om te beslissen welke ze wel en welke ze niet moesten gebruiken. Bovendien werden er in de jaren zeventig veranderingen doorgevoerd in de internationale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoerder onder cognossement (voor chartervervoer golden weer andere regels). De Hague Rules werden vervangen door de Hague Visby Rules. Deze nieuwe regels werden eerst in de Scandinavische landen (1974) en daarna ook in Frankrijk, Engeland (1977) en de meeste andere West-Europese landen van kracht. Volgens deze regels kon de vervoerder voor een veel hoger bedrag aansprakelijk worden gesteld als er sprake was van beschadiging of vervuiling van de lading. Dat had grote gevolgen voor de P&I-verzekeraar, want die zou de claims namens de vervoerders moeten betalen. In Nederland werden deze Hague Visby Rules in 1982 van kracht.

Maar daarbij bleef het niet. Want ook de Verenigde Naties gingen zich na aandringen van een aantal ontwikkelingslanden bezighouden met het zeevervoersrecht. Hieruit kwam een conventie voort die genoemd is naar de plaats waar deze overeenkomst is gesloten: de Hamburg Rules. Deze regels waren nóg ongunstiger voor de vervoerder. Volgens de Hague (Visby) Rules is de vervoerder verantwoordelijk voor de zeewaardigheid van het schip vóór vertrek, het behoorlijk bemannen en uitrusten van het schip en het behoorlijk laden, stuwen, behandelen en lossen van de lading. Als aan deze verplichtingen is voldaan, is de vervoerder niet aansprakelijk voor schade en/of verlies ontstaan door nautische fouten, zeegevaar en fouten in de behandeling van het schip waardoor de lading beschadigd wordt. Met andere

woorden, de vervoerder draagt het ladingrisico aan land en de ladingeigenaar draagt het ladingrisico op zee.

Het door de Hamburg Rules gevolgde systeem beoogde om het risico voor de lading over de gehele periode dat de vervoerder deze onder zijn hoede had van de ladingeigenaar over te hevelen naar de vervoerder. De vervoerder bleef steeds aansprakelijk tenzij hij kon aantonen dat hij het voorval dat tot de schade had geleid redelijkerwijs niet had kunnen voorkomen. Aangezien men – theoretisch – fouten altijd kan voorkomen, volgde hieruit dat de belangrijke uitzonderingen uit de Hague (Visby) Rules niet langer door de vervoerder konden worden ingeroepen. De vervoerder was dus ook aansprakelijk voor schade en/of verlies van de lading tengevolge van onder meer nautische fouten. En ook verder werden de condities voor de vervoerder onder de Hamburg Rules stukken ongunstiger. Weliswaar was men in West-Europa minder geneigd om de Hamburg Rules in te voeren, maar in ontwikkelingslanden gebeurde dit wel. Omdat de leden van de NNPC steeds vaker op deze landen gingen varen, kreeg men hiermee in toenemende mate te maken. Door deze ontwikkeling voorzagen de P&I Clubs als de NNPC dat hun risico's enorm gingen toenemen. Dit moest dus wel tot een stijging van de verzekeringspremies leiden.

### **Boetes in verre landen**

Dat het in bepaalde niet-Europese landen toch al niet eenvoudig was om het als vervoerder goed te doen, werd duidelijk aan de hand van de volgende, korte bloemlezing van de boetes die NNPC-leden kregen in een willekeurig jaar als 1979:

- Agent had bij lossing in Oran Algerije gezegd dat er waarschijnlijk geen loods zou zijn en dat het schip dan wel zonder kon vertrekken. Dit gebeurde. Het schip werd opgevaren en opgebracht door de marine: boete f 26.000,- wegens vertrekken zonder loods aan boord. Dit werd m.b.v. agent teruggebracht tot f 1600,-, maar de rest [het verschil] is nog altijd niet terugbetaald!
- In Abidjan (Ivoorkust) ging de loods na vijf minuten weer weg; de kapitein vroeg om een andere na ontmeren. Het duurde een tijd voordat deze kwam. Toen de loods uiteindelijk kwam, moest het schip terugkeren naar de ligplaats en kreeg f 10.000,- boete wegens vertrekken zonder loods.
- Kapitein die verschil tussen jenever en sherry niet wist kreeg in Algerije een boete van f 7.000,-.



- Na vertrek in Nigeria had de bemanning de restanten van de door stuwadoors achtergelaten suikerlading in de bak opgeslagen. Bij aankomst in Abidjan kreeg het schip wegens het niet vermelden van deze lading *f* 35.000,- boete.
- Boete van *f* 7.500,- wegens het schip schoonmaken met de nationale vlag, één opvarende kreeg een gevangenisstraf van één jaar.

Naar aanleiding van deze lijst waarschuwde de NNPC voor een time charterer van Antwerpen naar Algerije als er sprake was van slechte contractcondities. Dit kon in een ‘lastig’ land als Algerije extra complicaties veroorzaken, omdat alle risico’s bij de reder werden gelegd. Dit mondde uit in het advies om een dergelijk contract niet af te sluiten, want daarmee kon de NNPC-dekking in gevaar komen.

De wereldwijde economische malaise leidde in de loop van de jaren zeventig tot een verslechtering van de vrachtenmarkt. Dit werkte in het nadeel van de (onderhandelings)positie van de vervoerders. De gevolgen hiervan zijn terug te vinden in de jaarcijfers van de NNPC: de schadebedragen stegen bijvoorbeeld in het jaar 1978 met 50% omdat de vervoerders zich gedwongen zagen om steeds nadeliger contracten te accepteren.

### **Een vervelende zaak in Tripoli**

‘Een bij ons aangesloten time charterschip moest in Libië een lading tarwebloem in zakken lossen. Een gedeelte van de lading was door zeewater beschadigd. De ontvangers weigerden hierop de gehele lading in ontvangst te nemen. Het schip werd aan de ketting gelegd en van de reder werd verlangd dat hij de waarde van de gehele lading aan de kassa kwam afrekenen. De reder zag hiertoe geen kans. Na verloop van ongeveer drie maanden zag de kapitein kans zich aan het arrest te onttrekken en het schip vertrok met lading en al naar Piraeus.’

Bron: Jaarverslag NNPC 1974.

### **De NNPC in een groter wordende wereld**

Een organisatie van en voor voornamelijk Groningse reders was de NNPC intussen niet meer, al waren er nog altijd veel Groningse reders lid. Maar zoals gezegd, er waren nu ook leden met schepen onder buitenlandse vlag – al moesten die dan nog wel vanuit Nederland gemanaged worden. En ook in de bestuurssamenstelling kwam de schaalvergroting tot

uitdrukking: in 1973 trad het eerste niet-Groningse bestuurslid toe in de persoon van Willem Vermaas uit Rotterdam, die zelfs van 1976 tot 1981 voorzitter was.

Na meer dan 25 jaar in de flat aan het Hereviaduct aan de Hereweg in Groningen gehuisvest te zijn geweest, verhuisde de NNPC in 1979 naar het pand aan de Erasmuslaan 20 in Haren.