

## **Een nieuw millennium**

De wereld stapte het nieuwe millennium in een euforische stemming binnen. De angst voor het in de war raken van computersystemen bleek ongegrond. Europa zette de laatste stappen op weg naar de volledige invoering van een gezamenlijke munt: vanaf 1999 lagen de wisselkoersen van de eurolanden vast en in 2002 werd de euro als munt ingevoerd. De aandelenkoersen stegen aan het begin van de eenentwintigste eeuw tot ongekende hoogte als gevolg van het grote vertrouwen van beleggers in de winstgevendheid van de ICT-sector. Maar de vreugde bleek van korte duur. De internetzeepbel spatte in het begin van 2001 uit elkaar, wat het begin was van een gematigde recessie die vooral in Europa en de VS lang duurde. In het najaar van hetzelfde jaar werden de VS getroffen door de aanslagen met gekaapte vliegtuigen op onder meer het World Trade Center in New York. De reactie van de VS zou het politieke wereldtoneel drastisch veranderen.

In de wereld van de scheepvaart deden zich aanvankelijk geen grote veranderingen voor aan het begin van het nieuwe millennium. De scheepvaart bloeide en daardoor was er in de verzekeringswereld veel werk aan de winkel. Wel werden de toch al strenge toelatingseisen tot de VS na de aanslagen van 11 september 2001 nog verder aangescherpt.

## **De NNPC groeit**

Ondanks de steeds verder stijgende kosten ging het in het algemeen goed met de NNPC. Zo schetste het jaarverslag van 2001 het volgende beeld. Er gingen dat jaar vier schepen van leden verloren: één liep in Portugal op de rotsen, één werd voor de Engelse kust door een tanker aangevaren, één schip werd door brand verwoest en één kapseisde door verpappende lading. Twee rederijen gingen dat jaar failliet en een derde werd opgeheven. De rest van de leden bleef de NNPC trouw. Het aantal schepen dat lid was van de NNPC steeg en het DWT-vermogen nam toe, beide met circa 9%. De groei van de NNPC zette dus zelfs in het moeilijke jaar 2001 door. In totaal werden er dat jaar 428 schadegevallen gemeld (tegen 405 in 2000), terwijl 86 van de 212 schepen schadevrij bleven. Ieder jaar stegen ook de expertise- en de proceskosten. De NNPC was de enige P&I Club die geen eigen risico voor rechtsbijstandzaken kende. Maar het bestuur betwijfelde of dit in de naaste toekomst zo kon blijven.

## **Een aanvaring**

Op 14 december 2002 kwam de Tricolor in de Franse wateren van het Kanaal in aanvaring met het containerschip Kariba uit de Bahama's. Dichte mist en vermoedelijk een stuurmansfout hebben het ongeval mede veroorzaakt. Er vielen geen gewonden, hoewel het water koud was en het zicht bijna nul.

Op het tijdstip van de aanvaring was het schip op weg naar Southampton, waar het verder beladen zou worden alvorens door te varen naar de Verenigde Staten. De waarde van de lading, die uit luxeauto's en rorovracht bestond, bedroeg naar schatting € 49 miljoen. De waarde van het schip werd geraamd op € 40 miljoen. De Tricolor lag in 32 meter diep water in het zeer druk bevaren Kanaal. Nadat het schip gezonken was, werd het gemarkeerd, maar desondanks kwamen enkele andere schepen ermee in aanvaring. Op 16 december 2002 voer de Nicola tegen het wrak aan en op 1 januari 2003 botste de Turkse tanker Vicky er met volle vaart tegenaan. Wegens de ligging van het wrak werd vrijwel direct besloten tot berging. Met de hele operatie waren zeer hoge kosten gemoeid.

Tijdens de aanvaring van de Tricolor en de Kariba was er een derde schip in de buurt, de m.s. Clary. Dit derde schip was bij de NNPC verzekerd. De andere partijen probeerden om de aanvaring in de schoenen van dit derde schip te schuiven. De Nautische Commissie België wilde daarom de kapitein en de tweede stuurman van het derde schip komen verhoren. De NNPC, die op dat moment nog van niets wist, wilde dat pas laten plaatsvinden als de maatschappij alle feiten kende. Diezelfde dag nog werd het schip in Delfzijl voor \$ 95 miljoen aan de ketting gelegd. Voor een garantstelling van 9 miljoen kon het schip weer varen. De NNPC besloot daarop de radarbeelden op te vragen. De beelden bevestigden de lezing van de tweede stuurman van het schip helemaal: het schip was te ver weg om met de aanvaring in verband te kunnen worden gebracht.

Bron: Jaarverslag NNPC 2002.

In de periode 2004-2007 werd melding gemaakt van de verkoop van veel schepen. Maar de gunstige economische ontwikkelingen zette de meeste eigenaren ertoe aan ook weer nieuwe schepen te bestellen. De NNPC streefde ernaar om die nieuwe schepen als klanten binnen te halen. En dit bleek te lukken: de jaren 2005 en 2006 gaven, ondanks de verkoop van ongeveer een derde van de NNPC-vloot, een lichte toename van het aantal aangesloten schepen te zien. In 2007 bleef het aantal aangesloten schepen stabiel. De NNPC slaagde erin om het aantal bedankende leden als gevolg van verkoop te compenseren met evenveel nieuwe leden. In 2008 had de P&I Club zelfs het hoogste aantal leden sinds de crisis van de jaren zeventig en

dit ondanks het feit dat in circa drie jaar tijd ongeveer 87,5% van de bestaande leden vertrok. Dit laatste gebeurde overigens voornamelijk wegens de verkoop van het schip. Ook de samenstelling van het ledenbestand veranderde ingrijpend: was in 2005 nog ongeveer driekwart van de leden kapitein-eigenaar en een kwart onderdeel van een rederij, in 2008 waren deze verhoudingen geheel omgekeerd. Voorts veranderde de ledenwerving: in het verleden kwam de overgrote meerderheid van de leden direct bij de NNPC terecht, in 2008 gebeurde dit in ruim twee derde van de gevallen via een makelaar. Mede als gevolg van deze andere vorm van ledenwerving globaliseerde het ledenbestand van de NNPC: in 2008 waren verschillende buitenlandse rederijen lid geworden.

Op 1 januari 2008 waren 166 schepen verzekerd, een jaar later waren dat er al 194 en het aantal zou tot halverwege 2011 toenemen tot ongeveer 250. Nog opvallender was de stijging van het tonnage: op 1 januari 2011 werd het magische getal van 1 miljoen GT overschreden.

### **Een vernieuwde organisatie**

De succesvolle groei had de NNPC mede te danken aan een aantal veranderingen dat sinds de directiewisseling in 2004 werd doorgevoerd. In 2007-2008 vond er een ingrijpende verjonging binnen het bestuur plaats. Dit vernieuwde bestuur kreeg een veel belangrijkere taak binnen de organisatie. Had tot dan toe de directeur in feite de organisatie in zijn (of haar) eentje gedragen, na de reorganisatie werd het bestuur veel actiever betrokken bij de leiding. Helaas maakte Otto de Wiljes, de voorzitter van het bestuur die de verandering mede in gang had gezet, dit niet meer mee: hij overleed in oktober 2007. Hij werd opgevolgd door de van rederij Wagenborg afkomstige J.H. Teekman.

Daarnaast veranderde in dezelfde periode de personele invulling van het kantoor: het aantal werknemers verdubbelde, terwijl de eisen die aan hen werden gesteld veel hoger werden. Dit laatste was nodig omdat de zaken die de NNPC behartigde steeds complexer werden.

Uiteindelijk bereikte de organisatie in 2011 de vorm die het bestuur en de directie voor ogen stond, met vier juristen, medewerkers voor de verzekeringen en de financiën, een compliance officer en een office manager.

Bestuur en directie wilden de uitstraling van de organisatie ook vergroten door te zoeken naar een meer representatieve huisvesting. De nieuwe huisvesting werd gevonden aan de Rijksstraatweg. Opnieuw in Haren, zodat de Groningse wortels van de NNPC nog steeds zichtbaar zijn. De NNPC opende bovendien een vestiging in Amsterdam. De daar gevestigde juriste kon gemakkelijker contact onderhouden met klanten en relaties in het westen van het land.

## **Verzekeringen en diensten**

Op inhoudelijk gebied bracht de NNPC zijn verzekeringsvoorwaarden in 2007 geheel in overeenstemming met die van de International Group Agreement (IGA). Hiervoor moesten de NNPC-voorwaarden in hun totaliteit opnieuw worden bekeken. De voornaamste verandering die werd doorgevoerd was dat het systeem van een A- en een B-klasse werd vervangen door de IGA klasse I voor alle P&I-zaken en klasse II voor de *defence*-zaken (rechtsbijstand). Bovendien sloot de NNPC in 2007 zijn herverzekering af bij de op de Bermuda's gevestigde Steamship Mutual en de Noorse Skuld, twee gerenommeerde P&I Clubs. Deze maatschappijen boden niet alleen een voordeliger herverzekeringspakket dan de West of England, maar ook een betere verzekeringstechnische ondersteuning. Ook via deze herverzekering was de NNPC weer aangesloten bij de International Group en de Pooling Agreement. Vanaf 2009 werd deze herverzekering zelfs ondergebracht bij vijf herverzekeraars.

De NNPC bleef in deze jaren streven naar zo laag mogelijke verzekeringspremies. De claims moesten daarvoor wel binnen de perken blijven. Preventie werd daarom steeds belangrijker. Een van de preventieactiviteiten die de NNPC nu structureel invoerde was het inhuren van experts op het gebied van zware lading. Om te voorkomen dat zware ladingen tijdens de zeereis konden gaan schuiven werd er tijdens de bevrachting gekeken naar de manier waarop de lading in het schip werd geladen en werd vastgezet. Op die manier werden claims als gevolg van het schuiven, beschadigen of zelfs noodgedwongen overboord zetten van lading voorkomen.

### **Schuivende lading**

'In februari 2006 maakte een van de verzekerde schepen plotseling zware slagzij op zijn reis van Duitsland naar Israël. Het schip was vervolgens gedwongen uit te wijken naar een Franse haven, waar spoedig bleek dat zijn lading stalen balken was verschoven. Het bleek verder dat sommige balken en ook het schip zelf schade hadden opgelopen.

Het is duidelijk dat de lading moest worden gelost en het schip moest worden herladen om zijn reis te kunnen vervolgen.'

De ontvangers van de lading wilden de beschadigde balken niet meer geleverd krijgen, waarna er verschillende juridische problemen over het cognossement en een vrijwaringsbrief waren op te lossen. Toen dat geregeld was en het schip herladen was, was het weer zo slecht, dat het schip niet kon vertrekken.

‘Het duurde nog een week voordat de weersomstandigheden zodanig waren dat het schip kon uitvaren. Het schip had ongeveer veertig dagen in de vluchthaven gelegen. De lezer zal begrijpen dat het herladen en repareren van het schip, en ook het tijdverlies, ons lid een fors geldbedrag heeft gekost. Uiteraard is de bevrachters gevraagd deze kosten te vergoeden omdat het verschuiven van de lading duidelijk te wijten is aan het inadequaat sjourneren, waarvoor de bevrachters verantwoordelijk zijn.’

Bron : Jaarverslag NNPC 2006.

Een heel nieuwe verzekering die in deze jaren werd geïntroduceerd was de *kidnap and ransom*-verzekering. Als gevolg van het ontbreken van een effectief centraal gezag in Somalië werden vanuit dat land steeds meer schepen gekaapt. De piraten vroegen forse losgelden. Ondanks de inzet van marineschepen van een groot aantal landen werd de doorvaart in het Golfgebied steeds gevaarlijker. Zo werd in mei 2009 de Marathon gekaapt, een schip onder Nederlands-Antilliaanse vlag met een Oekraïense bemanning dat een P&I-verzekering bij de NNPC had. Bij de kaping kwam een van de bemanningsleden om het leven. Hoewel de gevolgen van een kaping formeel niet onder de dekking van de NNPC vielen, hielp de verzekeringsmaatschappij de reder wel met het bij elkaar krijgen van het benodigde losgeld, waardoor het schip uiteindelijk werd vrijgelaten. In reactie op deze gebeurtenis besloot de NNPC als eerste maatschappij ter wereld een wereldwijde kidnap and ransom-verzekering aan de leden aan te bieden. Daarvoor werd geen extra premie geheven. Wel moesten leden die naar gevaarlijke gebieden voeren een aanvullende premie betalen. Deze nieuwe verzekeringsvorm zou uiteindelijk navolging vinden bij andere, grotere verzekeraars, die daarbij de verzekeringsvoorwaarden van de NNPC als uitgangspunt namen.

### **Solvabiliteit en kredietcrisis**

In september 2008 ging de Amerikaanse bank Lehman Brothers failliet. Dit faillissement leidde een wereldwijde kredietcrisis in. De banken wilden elkaar onderling geen geld meer lenen en de kredietverlening aan het bedrijfsleven werd aan banden gelegd. Vele banken en bedrijven kwamen daardoor in de problemen.

De kredietcrisis had voor de NNPC twee gezichten. Aan de ene kant kwam de verkoophaas van schepen tot stilstand en daarmee ook het vertrek van leden uit de NNPC. Aan de andere kant hadden de financiële perikelen gevolgen voor de manier waarop de NNPC in financieel opzicht functioneerde. In eerste instantie was snelle actie geboden. De dag na de val van

Lehman besloot de NNPC om een bedrag van € 1 miljoen dat bij een Amerikaanse bank was ondergebracht terug te sluisen naar Nederland. Het werd op een rekening gezet van de ABN Amro Bank, die overigens kort daarna eveneens in de problemen kwam en alleen met forse steun van de Nederlandse staat overeind werd gehouden.

Hoewel de liquide middelen van de NNPC uiteindelijk werden veiliggesteld, leed de maatschappij onder de gevolgen van de kredietcrisis. Beleggingen en obligaties daalden fors in waarde. De NNPC besloot daarom alleen nog maar te investeren in triple A-aandelen en -obligaties. Met natuurlijk als bijkomend gevolg dat de rendementen lager werden, omdat risicomijdend beleggen nu eenmaal minder opbrengsten genereert.

Ook zorgde de kredietcrisis ervoor dat de controle op het bank- en verzekeringswezen steeds strenger werd. Verzekeringsmaatschappijen en banken moesten over voldoende eigen vermogen beschikken om aan hun verplichtingen te voldoen. Het feit dat een onderlinge verzekeringsmaatschappij als de NNPC een naheffing aan de leden kon opleggen als er onverwacht grote of onverwacht veel claims waren, was weliswaar een verzachtende omstandigheid, maar onvoldoende om de strenge solvabiliteitseisen te omzeilen.

Door de strengere regelgeving en het intensiever toezicht moest de NNPC intern de nodige maatregelen nemen. Nieuwe bestuurders dienden aan strenge eisen te voldoen. Voorheen hadden de bestuurders grote affiniteit met de zeevaart, maar ze hoefden niet per se experts op het gebied van financiering en beleggen te zijn. Nu keek de toezichthouder naar het cv van nieuw aan te stellen bestuurders om te bezien of ze voldoende kennis van de financiële wereld hadden. Vanuit het bestuur van de NNPC werd een audit committee in het leven geroepen. Dit comité moet toezien op de financiële zekerheden die ten grondslag liggen aan de NNPC. Bovendien werd een compliance officer aangesteld die permanent moet controleren of de activiteiten van de vereniging voldoen aan de wet- en regelgeving.

In 2006 is de NNPC van een vereniging WA omgevormd tot een vereniging UA, wat wil zeggen dat de schulden bij een eventueel faillissement niet meer op de aangesloten leden verhaald kunnen worden. Door deze gewijzigde rechtsvorm is de zekerheid voor de leden groter geworden.

## **De toekomst**

Na 75 jaar en de nodige ups en downs ziet de toekomst voor de NNPC er zonnig uit. Het ledenbestand en daarmee de financiële basis is fors verbeterd. De verzekerde schepen zijn eigendom van degelijke, relatief jonge rederijen, zodat de schades in het algemeen beperkt blijven. Ook grote schepen van 55.000 ton behoren nu tot het bestand van verzekerden. De

organisatie is in overeenstemming gebracht met de eisen die de Nederlandse en Europese wetgevers en de toezichthouder stellen. Maar de NNPC kan natuurlijk niet rustig achteroverleunen. Er zullen zich steeds nieuwe, onverwachte gebeurtenissen voordoen en ook de wet- en regelgeving zal regelmatig worden aangepast. Op korte termijn zal bijvoorbeeld de implementatie van de Rotterdam Rules, de opvolger van de Hague Visby Rules en de Hamburg Rules, gevolgen hebben voor de hoogte en afwikkeling van claims.

De NNPC kijkt voor de toekomst ook naar nieuwe mogelijkheden. In oktober 2009 heeft de vereniging een belang genomen in een verzekeringsmakelaar. Er zijn plannen voor het verzekeren van contractuele aansprakelijkheid voor bemanningsleden: niet alleen bij ongelukken, maar ook bij ziekte is de reder dan verzekerd tegen de financiële gevolgen. Voorzichtig wordt gekeken naar de mogelijkheid om ook binnenvaartschepen te gaan verzekeren, hoewel dat wel een andere inrichting van de organisatie zal vergen. Bij dit alles: wil de NNPC de korte lijnen en de mogelijkheid om snel en efficiënt hulp te bieden blijven vasthouden. ‘We hebben niet de ambitie om een heel grote Club te worden, we blijven dicht bij onszelf. Het bestuur wil een kwalitatieve groei bewerkstelligen, liever dan een kwantitatieve, dus we nemen niet zomaar alle schepen op in onze verzekering,’ aldus directeur Beets. Om er nog aan toe te voegen: ‘De NNPC is en blijft een Dafje met een Ferrari-motor!’