



IMPACT VAN COVID-19 OP DE MARITIEME SECTOR IN DE EU



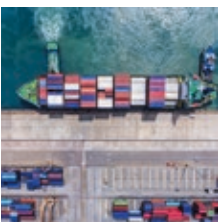
Deels gefinancierd door het Europees
Fonds voor Maritieme Zaken en
Visserij van de Europese Unie





INHOUDSOPGAVE

1. inleiding	4
2. Verkeer: aanvankelijke ontwrichting en normalisering	4
3. Wereldwijde maritieme sector	6
4. Impact op de zeehandel in de EU: aanvankelijk grote impact, grondstof- en geografische problemen, sterk herstel	6
5. Impact op het vrachttarief: aanzienlijke volatiliteit, met perioden van “opwaartse verstoring” vrachtkosten & opbrengsten van schepen	9
6. De impact van COVID-19 op schepen die onder een vlag varen of in eigendom zijn van EU-lidstaten:	10
7. Impact op de scheepsbouw: de focus van de EU op cruiseschepen leidt tot een belangrijke verstoring	12
8. Cruises & passagiersvervoer: grote impact & financiële stress voor cruiseschepen, grote impact voor veerboten maar licht herstel	14
9. Veiligheids- en milieu-inspecties	15



1. INLEIDING

De ongekende escalatie van COVID-19 en de wereldwijde uitbraak ervan werden gevolgd door nationale lockdowns en strikte reisbeperkingen. Dientengevolge is de scheepvaart, als mondiale bedrijfstak, op alle gebieden hard geraakt door COVID-19, zoals het scheepvaartverkeer en de handel. Ook sectoren als passagiersschepen, containerschepen en olietankers werden getroffen.

De coronapandemie brengt een situatie met zich mee die almaar voortduurt en zich elke dag verder ontwikkelt. Het is nog niet duidelijk hoe de scheepvaart er na COVID-19 aan toe zal zijn, maar de pandemie kan een grote, langdurige impact hebben. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) beschikt evenwel over de benodigde informatie en instrumenten om gegevens uit de jaren voor COVID-19 (2016-2019) te vergelijken met die van 2020 op de gebieden scheepvaartverkeer, veiligheid en verontreiniging van het mariene milieu. Met de steun van een externe contractant (aanbesteding EMSA/NEG/29/2020, gegund aan Clarksons Research) is informatie verkregen over handelsvolumes en -type, vracht, en andere scheepvaartgerelateerde financiële indexen en indicatoren (en dientengevolge over de financiële gevolgen voor de Europese zeevervoerssector als geheel).

Zodoende zijn gegevens over de gevolgen van de pandemie voor de scheepvaart verzameld. De gegevens kunnen door beleidsmakers worden gebruikt als ondersteunend instrument bij het vaststellen van herstelmaatregelen. Het rapport heeft betrekking op de EU-28, aangezien het VK tot eind 2020 nog lid was van de EU.

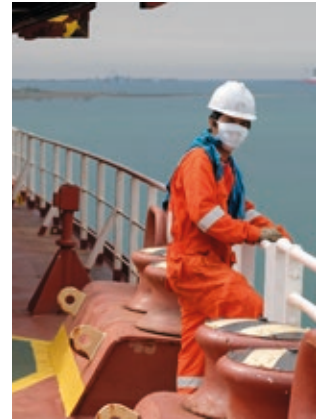
Indien niet nader gespecificeerd, zijn de gegevens in figuren en tabellen afkomstig uit EMSA's eigen systemen. Verkeersgegevens zijn afkomstig uit het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de EU (SafeSeaNet¹), en zijn in bepaalde gevallen gecombineerd met LRIT²- en MARINFO³-gegevens. Informatie over de impact van de pandemie op verblijven in EU-havens staat al sinds juli 2020 op de EMSA-website.

Een vlootanalyse van de schepen die onder de vlag voeren van de EU-28 en waarvan de eigenaars in de EU-lidstaten gevestigd waren, is uitgevoerd met gebruikmaking van de vlootdatabase van Clarksons Research zelf. Dezelfde database is ook gebruikt voor handels- en vrachtinformatie, scheepsbouw, reparatiewerkzaamheden en een gedeelte van de activiteiten van de cruisesector.

2. VERKEER: AANVANKELIJKE ONTWRIJCHING EN NORMALISERING

Doordat internationaal vervoer de voorhoede vormt van de handel en afhankelijk is van reizen en menselijke interactie, is de scheepvaartsector zowel direct als indirect getroffen door de COVID-19-uitbraak.

De periode tussen 2016 en 2019 was vrij stabiel met weinig schommelingen. In 2020 was het aantal havenaanlopen in het eerste kwartaal van het jaar weliswaar gelijk aan dat van 2019, maar was er sprake van een duidelijke daling in het tweede kwartaal van dat jaar (26,5%). Het tweede kwartaal ving aan kort nadat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de COVID-19-uitbraak tot pandemie verklaarde (12 maart 2020). In het derde kwartaal van 2020 werd een daling van 9,1% ten opzichte van 2019 waargenomen, maar het vierde kwartaal van 2020 week nauwelijks af van dat van 2019 (daling van 1,1%).



1 Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

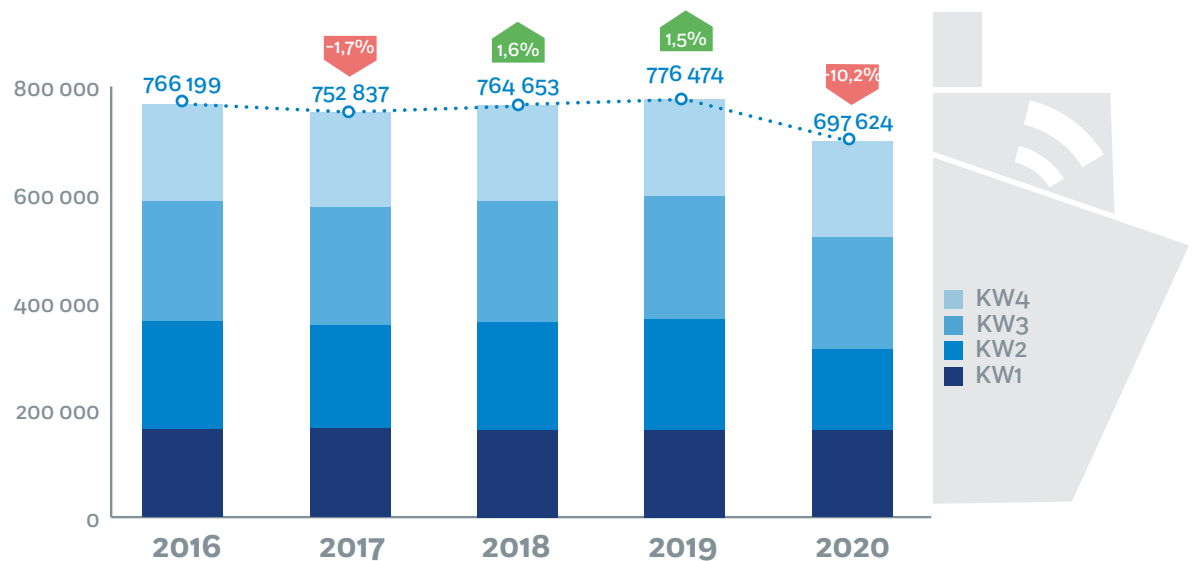
2 Identificatie en volgen van schepen op lange afstand

3 EMSA-database (die wordt gevuld met informatie die wordt gekocht van commerciële aanbieders)

Door het aantal havenaanlopen per type schip in ogenschouw te nemen, werd duidelijk dat voor alle typen schepen een daling in het aantal havenaanlopen heeft plaatsgevonden tussen 2019 en 2020. Cruiseschepen, passagiersschepen en schepen voor het vervoer van voertuigen zijn de scheepstypen waarvoor in 2020 de hoogste dalingen in zeevaartverkeer werden waargenomen, namelijk respectievelijk van 85,8%, 39% en 22,1%. Tegelijkertijd was in het aantal havenaanlopen van bulkschepen, chemicaliëntankers, containerschepen, stukgoedschepen, LNG-tankers, olietankers, RoPax- en ro-ro-schepen slechts een lichte daling waarneembaar (maximaal 5%).

Frankrijk, IJsland, Kroatië en Spanje kregen tussen 2019 en 2020 te maken met een daling in het aantal havenaanlopen van meer dan 20%, waarmee zij de zwaarst getroffen landen zijn. Deze daling in het aantal havenaanlopen tussen 2019 en 2020 wordt toegeschreven aan de cruise- en passagierskustvaart die hard is geraakt door de crisis.

AANTAL HAVENAANLOPEN DAT GEMELD IS AAN SAFESEANET



Figuur 1: Het aantal havenaanlopen per kwartaal dat tussen 2016 en 2020 aan SSN is gemeld.

Het totale aantal havenaanlopen van schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat voeren nam tussen 2016 en 2019 jaarlijks toe. Maar in 2020 daalde dat aantal met 3,5% ten opzichte van 2019, terwijl de totale brutotonnage die deze schepen vervoerden met 11,1% daalde. In het tweede kwartaal van 2020 zette een aanzienlijke daling in als gevolg van de escalatie van de COVID-19-uitbraak in Europa, waardoor veel EU-lidstaten gedwongen waren lockdownmaatregelen in te voeren.

In het derde en vierde kwartaal van 2020 leek deze trend zich echter enigszins te stabiliseren, waarbij er sprake was van schommelingen tussen licht negatief (bijvoorbeeld in KW3) en positief (bijvoorbeeld in KW4) ten opzichte van dezelfde perioden in 2019. Bij cruise- en autoschepen traden er in 2020 wel grote verschillen op in vergelijking met overeenkomende perioden in 2019.

De cruisesector en in het algemeen het personenvervoer waren de sectoren die het zwaarst werden getroffen door COVID-19. Ook andere sectoren ondervonden gevolgen hiervan, maar in het algemeen stopte de handel niet. In eerste instantie was er een dramatische terugval in de eerste helft van 2020, maar vervolgens verbeterde de situatie geleidelijk aan. Gesteld kan worden dat de scheepvaart, met uitzondering van cruiseschepen, op dit moment weer volledig is genormaliseerd. Ondanks de grote problemen waarmee de scheepvaart geconfronteerd is, zijn commerciële scheepsactiviteiten, havens en andere zee transportsectoren operationeel gebleven. Hieruit blijkt hoe veerkrachtig de sector is. De verplaatsing van goederen wordt derhalve gewaarborgd en het strategisch belang van de maritieme sector voor onze bestaansmiddelen wordt hierdoor onderstreept.



3. WERELDWIJDE MARITIEME SECTOR

De wereldwijde maritieme vervoerssector is essentieel voor de internationale handel, aangezien het een goedkoop en duurzaam middel is om grote hoeveelheden essentiële grondstoffen en eindproducten te vervoeren. In 2020 bedroeg de totale jaarlijkse overzeese handel maar liefst 11,5 miljard ton en 1,5 t per hoofd van de bevolking, wat ongeveer 88% van de wereldhandel vertegenwoordigde (tegenover 85% in 2019 aangezien de COVID-19-pandemie een grotere impact had op andere vervoersmodi, zoals door de lucht, over de weg of via het spoor). De EU neemt ~20% van de mondiale overzeese handel voor haar rekening en haar maritieme industrieën zijn relatief ondervertegenwoordigd als het gaat om scheepsbouw (zo'n 5% van de wereldwijde productie, maar gericht op de cruisesector), ligt in het algemeen op hetzelfde niveau voor wat betreft de vertegenwoordiging van vlaggenstaten (~17%) en scheepsreparaties (~18% van de mondiale activiteit), en is goed vertegenwoordigd waar het gaat om scheepseigendom (33%, en zelfs 39% als Noorwegen en het VK worden meegerekend), zeevaartuitrusting, classificatie en financiering van de scheepsbouw.

4. IMPACT OP DE ZEEHANDEL IN DE EU:

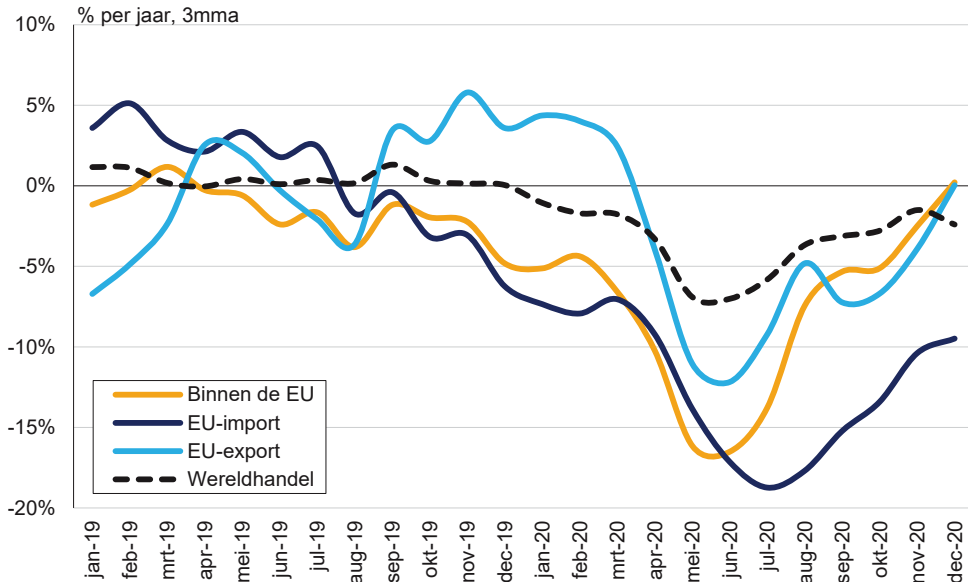
AANVANKELIJK GROTE IMPACT, GRONDSTOF- EN

GEOGRAFISCHE PROBLEMEN, STERK HERSTEL

De impact van de COVID-19-pandemie heeft ertoe geleid dat de mondiale overzeese handel in 2020 afnam met -3,6% ten opzichte van het voorgaande jaar, eenzelfde percentage als de daling in het mondiale bbp. De verstoring van de wereldeconomie door de pandemie zorgde ervoor dat het mondiale bbp met 3,5% daalde over het hele jaar 2020 (bron: IMF, jan 2021), een percentage dat ongeveer gelijk is aan de vier kwartalen die volgden op de mondiale financiële crisis (Q4 08-Q3 09: -2,5%, IMF). Als gevolg van COVID-19 en de daarmee samenhangende verstoring van de wereldeconomie, handelsstromen en toeleveringsketens, is de mondiale overzeese handel (in tonnen) in 2020 naar schatting gedaald met -3,6% (bron: Clarksons Research, februari 2021). Er was echter een flinke schommeling in het dalingspercentage voor wat betreft het vervoer van grondstoffen over zee, en de totale impact op de mondiale overzeese handel is mogelijk niet zo groot als velen hadden gevreesd (ter vergelijking: de mondiale overzeese handel in tonnen daalde in 2009 met 4,0%).

Een analyse van door EU-lidstaten gerapporteerde douanegegevens toonde aan dat in 2019 20% (2,4 mld ton) van de mondiale overzeese handel (11,9 mld ton) voor rekening kwam van een combinatie van binnen de EU vervoerde volumes en import- en exportvolumes tussen EU- en niet-EU-staten. Op basis van beschikbare gegevens tot en met december 2020, wordt geschat dat overzeese handel in de EU met 9,3% in 2020 sterker is gedaald dan de mondiale handel, wat overeenkomt met een 'verlies' van

226 miljoen ton. De grootste daling in handelsvolumes vond plaats in de import in de EU vanuit niet-EU-landen, die daalde met 12,2% in 2020, gevolgd door de handel binnen de EU (een daling van 7,1% over dezelfde periode) en tot slot export uit de EU naar niet-EU-staten (een daling van 4,3%).



Figuur 2: Samenvatting overzeese handel in de EU, tonnen, % per jaar, 3-maandelijks voortschrijdend gemiddelde (3-mma)⁴

Er is ook een overzicht gemaakt van hoe COVID-19 de scheepvaartroutes van Europa naar China en van Europa naar de Verenigde Staten van Amerika (VS) heeft geraakt. Verkeer van China naar Europa is voor wat betreft het aantal havenaanlopen sinds 2016 afgenomen, en in 2019 was dit al verminderd met -34%. In 2020 lag deze afname, hoogstwaarschijnlijk als gevolg van de COVID-19-pandemie, op -62% in vergelijking met 2016. In tegenovergestelde richting, van Europa naar China, lag de afname tussen 2016 en 2019 op -26%, en kwam deze tussen 2016 en 2020 op -65% te liggen.

Een soortgelijke ontwikkeling deed zich voor bij havenaanlopen van schepen die naar en van de VS voeren, de belangrijkste bestemming voor goederen die worden geëxporteerd door de EU⁵. Het aantal havenaanlopen van schepen die goederen vervoeren tussen de EU en de VS is veel lager dan het aantal aanlopen van schepen die goederen vervoeren tussen de EU en China. Dit houdt echter niet noodzakelijkerwijs in dat de vervoerde hoeveelheden, en met name de totale waarde van de goederen, ook lager of hoger zijn dan die van het zeevervoer naar/van de VS en naar/van China. Er is een daling van -31% waargenomen in havenaanlopen van schepen die reizen van de VS naar Europa tussen 2016 en 2019, wat in 2020 nog eens toenam naar -58%. Deze dalingen zijn nog duidelijker in de tegenovergestelde richting, d.w.z. van Europa naar de VS, namelijk -55% tussen 2016 en 2019, en -70% tussen 2016 en 2020.

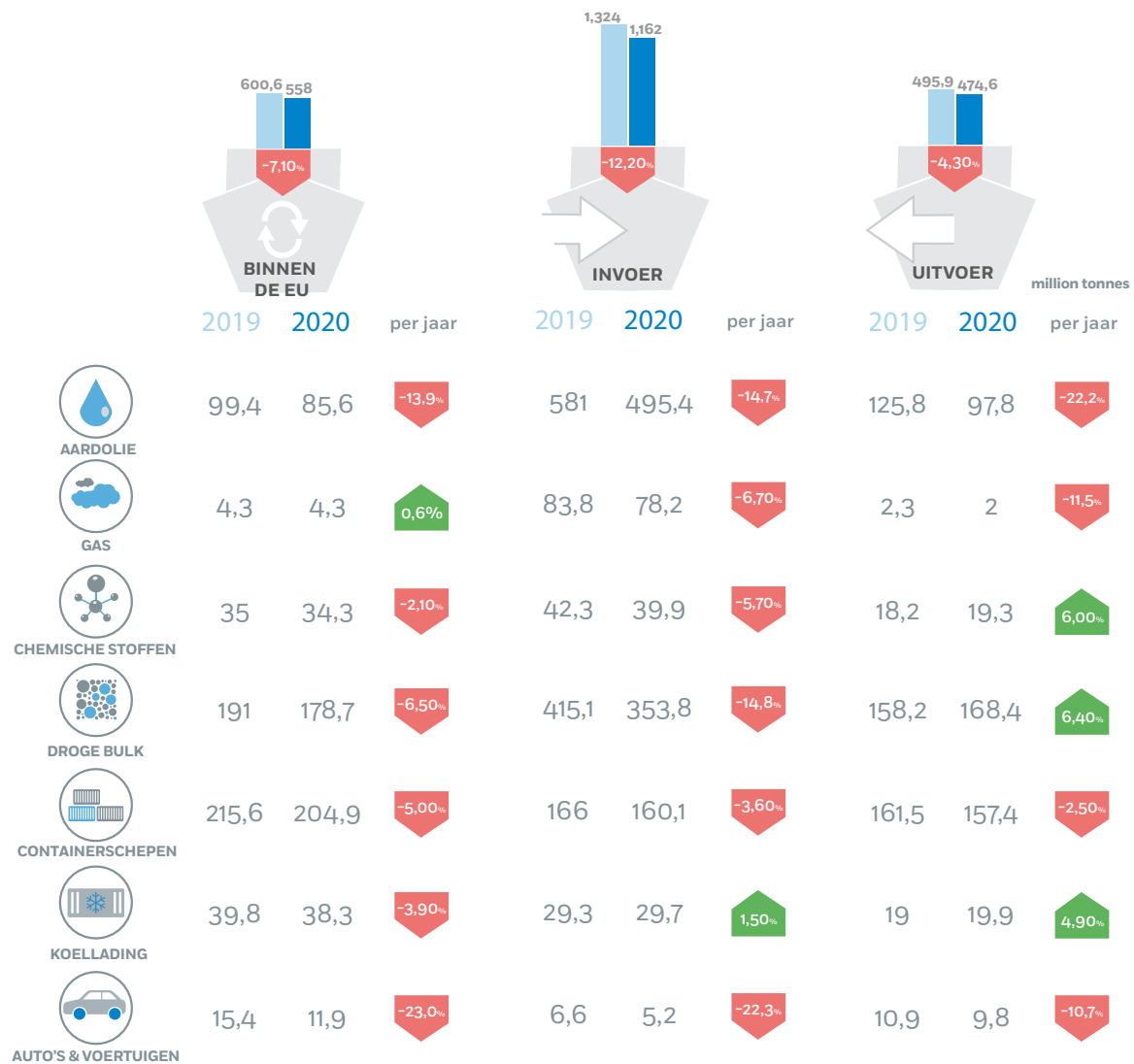
Een nadere analyse van het totale verplaatste draagvermogen tijdens deze reizen laat een soortgelijke dalende trend in het draagvermogen (deadweight tonnage, DWT) zien als in het aantal havenaanlopen. Uit de gegevens blijkt dan ook dat het rechtstreekse goederenverkeer via zeevaartroutes tussen Europa en de VS en tussen Europa en China sinds 2016 is afgenomen, en dat de afname in 2020 groter was dan in voorgaande jaren.

⁴ Bron: Clarksons Research. Basis EU-douanegegevens tot en met december 2020. Basis EU-28, zonder Noorwegen en IJsland. Mondiale overzeese handelsgegevens volgens publicatie Monthly Global Seaborne Trade Growth Indicator, per feb-21

⁵ <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



OVERZEESTE HANDEL BINNEN EN BUITEN DE EU PER GRONDSTOF

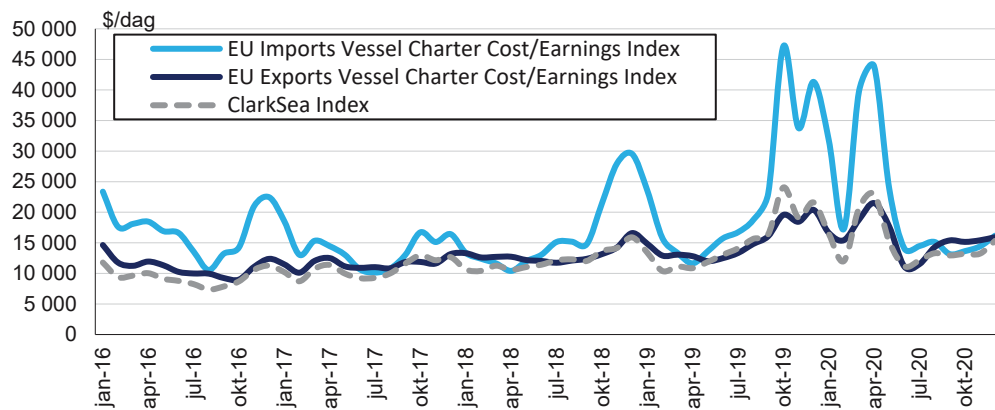


Figuur 3: Overzeese handel binnen de EU en overzeese handel buiten de EU (import en export) per grondstof, in miljoen ton⁶

⁶ Bron: Clarksons Research. Basis EU-douanegegevens tot en met december 2020. Basis EU-28, zonder Noorwegen en IJsland. Schattingen mondiale overzeese handelsgegevens per feb-21

5. IMPACT OP HET VRACHTTARIEF: AANZIENLIJKE VOLATILITEIT, MET PERIODEN VAN “OPWAARTSE VERSTORING” VRACHTKOSTEN & OPBRENGSTEN VAN SCHEPEN

Mondiale overzeese goederen- en chartermarkten waren in heel 2020 onderhevig aan een grote volatiliteit en verstoringen als gevolg van de impact van COVID-19. Ondanks deze grote verstoring kwam de mondiale sectoroverstijgende ClarkSea Index (die bewegingen in de gemiddelde scheepshuurkosten/opbrengsten aangeeft in de belangrijkste “volume”-scheepvaartsectoren) in 2020 gemiddeld slechts -2% lager uit dan het voorgaande jaar, ofschoon er sprake was van flinke schommelingen en de complexiteit van elke afzonderlijke sector aanzienlijk was met een groot aantal sectoren die op enig moment in het jaar te maken kregen met een “opwaartse verstoring”. De eerste helft van 2020 was, met een gemiddelde van \$16 373/dag, het beste half jaar voor de ClarkSea Index in tien jaar tijd, maar in de tweede helft van het jaar zakte het gemiddelde weer terug naar \$13 304/dag. De piek van de eerste helft van het jaar was over het algemeen het gevolg van een toename in de vraag naar het gebruik van tankers als ‘drijvende opslageneheid’, omdat lockdowns als gevolg van COVID-19 wereldwijd leidden tot een snel oplopend overschot aan olie en tot olieprijsen in contango.



Figuur 4: Extra-EU Vessel Charter Cost/Earnings Indexen⁷

De trends voor de EU-scheepvaartmarkt waren grotendeels gelijk aan de mondiale trends. De Extra-EU Imports vessel earnings-index kwam in 2020 uit op een gemiddelde van \$21.470/dag, wat een daling van slechts -6% ten opzichte van het gemiddelde van 2019 betekende, hoewel er zich gedurende het jaar grote schommelingen voordeden. De Extra-EU Imports vessel earnings-index bereikte in april, mede dankzij de “piek” in tankerkosten/opbrengsten, een hoogtepunt (op maandbasis) met \$43.876/dag, en kwam in de eerste helft van 2020 uit op een gemiddelde van \$28.439/dag, alvorens in de tweede helft van 2020 te zakken naar een gemiddelde van \$14.506, wat -49% lager is dan in de eerste zes maanden van het jaar doordat tankermarkten ineens stortten, ondanks flinke stijgingen in de kosten/opbrengsten voor containerschepen en gastankers later in het jaar.

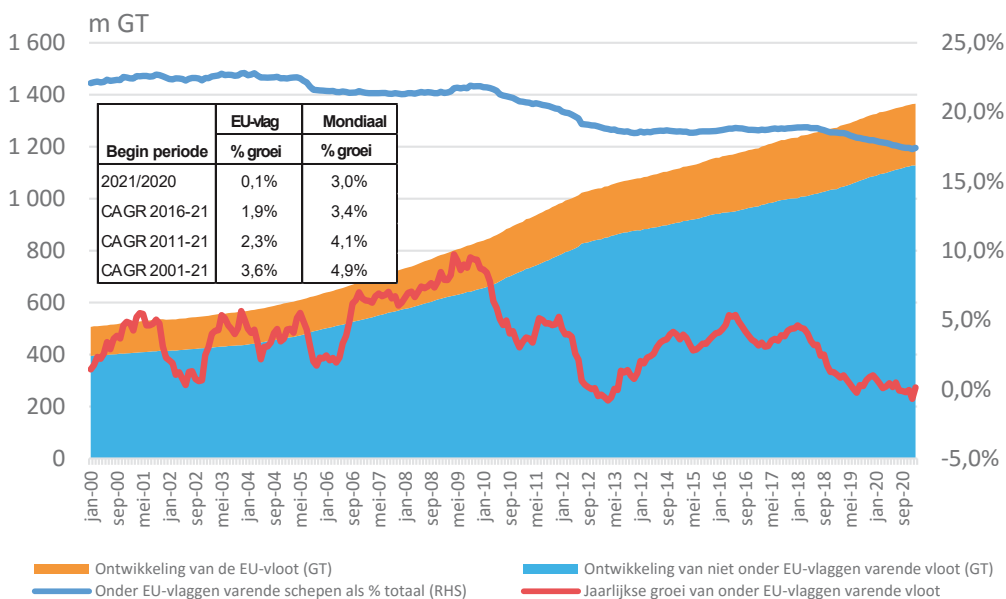
De Extra-EU Exports vessel earnings-index kwam ondanks de impact van COVID-19 uit op een gemiddelde van \$15.732, 4% hoger dan in 2019, en 18% boven het gemiddelde niveau van 2016-20. In de tweede helft van 2020 deed zich echter een daling voor en kwam de Extra-EU Export vessel charter cost/earnings-index 13% lager uit, met een gemiddelde van \$14.615/dag, vergeleken met \$16.849/dag in de eerste helft van het jaar, hoewel zich ook hier tegen het einde van 2020 flinke stijgingen voordeden in container- en gasvracht.

⁷ Bron: Clarksons Research



6. DE IMPACT VAN COVID-19 OP SCHEPEN DIE ONDER EEN VLAG VAREN OF IN EIGENDOM ZIJN VAN EU-LIDSTATEN:

Eind 2020 telde de onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot in totaal 9 177 schepen die samen 238 miljoen GT vertegenwoordigen, wat neerkomt op 17% van de mondiale vloot wat betreft tonnage. De onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot is in 2020 met slechts 0,1% gegroeid in termen van GT, wat beduidend minder is dan de groei van de wereldwijde vloot van 3,0%. Dit was grotendeels een voortzetting van de trends die voorafgaand aan de COVID-19-pandemie werden waargenomen en waarbij het vijfjarige cumulatief jaarlijks groeipercentage (compound annual growth rate, CAGR) van de onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot op 1,9% stond, tegen 3,4% voor de mondiale vloot. Over het algemeen is de onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot goed vertegenwoordigd in het ro-ro-vrachtsegment (58% van de mondiale ro-ro-tonnage vaart onder een vlag van een van de EU-lidstaten) en de passagierssectoren (40% van zowel cruise- als veerboottonnage vaart onder een vlag van de EU-28), als gevolg van zijn geografische kenmerken en de vele eilanden tussen de EU-lidstaten, maar 76% van de totale vloot in termen van tonnage komt nog steeds voor rekening van tankers en bulk- en containerschepen.

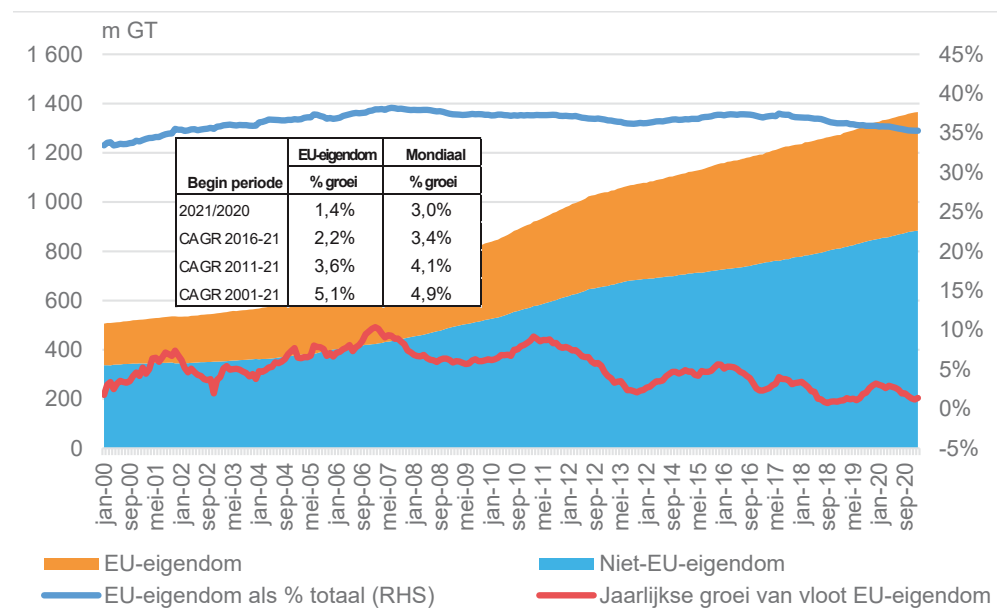


Figuur 5: Langetermijntontwikkeling van de onder de vlaggen van de EU-lidstaten varende vloot⁸

⁸ Bron: Clarksons Research

Daarnaast omvatte de vloot van schepen die in bezit zijn van in de EU gevestigde eigenaars 15 355 schepen die eind 2020 gezamenlijk 482 miljoen GT vertegenwoordigden, ofwel 33% van de mondiale tonnage. Net als in het geval van de onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot, vertoonde de groei in de vloot van schepen die in eigendom zijn van de EU-28 in vergelijking met de mondiale groei een neerwaartse trend. De vloot nam in 2020 met slechts 1,4% toe, tegen 3,0% wereldwijd. De groei van deze vloot laat echter grote verschillen zien tussen de lidstaten, met een sterke recente en historische groei in de Griekse vlootcapaciteit (de grootste eigenaar), maar langdurige achteruitgang in de vloot van Duitse eigenaars, het op een na grootste EU-land van eigenaars. Het orderboek van de EU-28 (totaal aan uitstaande scheepsorders) stond eind 2020 op 5,9% van de vlootcapaciteit, tegenover 8,5% wereldwijd.

Met uitzondering van veerboten worden de onder de vlaggen van de EU-28 varende vloot en de eigenaarsvloot in het algemeen ingezet op internationale handelsroutes en dus blootgesteld aan de internationale vracht- en chartermarkten. Uit een analyse van scheepsbewegingen blijkt dat in 2020 87% van de tonnage die onder de vlag van een EU-lidstaat vaart en 92% van de tonnage die in handen is van een EU-lidstaat deelnam aan de internationale handel, en dat er weinig verschil was in de patronen volgens welke deze tonnages voor en na COVID-19 werden ingezet. Wat betreft de havenaanloopactiviteit vertoonden de schepen die onder een vlag voeren of in eigendom waren van een EU-28-lidstaat in 2020 een teruggang van 13%/12% in havenaanlopen, tegenover 8% wereldwijd. Dit verschil weerspiegelt het grotere aandeel van cruise- en veerboottonnage in de EU-28-vloten.



Figuur 6: Langetermijnontwikkeling van de vloot die in eigendom is van de lidstaten van de EU⁹.

Door de activiteit op scheepsbasis te bekijken, is het ook mogelijk de directe impact van COVID-19 te onderzoeken op schepen die buiten dienst zijn gesteld. Op het hoogtepunt, tijdens de eerste golf van nationale lockdowns, lag 9% (wat betreft tonnage) van de schepen die onder de vlag van een lidstaat van de EU-28 varen, stil (juni 2020), tegenover slechts 3% begin 2020. Ook eind juni 2020 lag 6,5% van de vloot die in eigendom is van de EU-28 stil, ongeveer tweemaal zoveel als aan het begin van het jaar.

⁹ Bron: Clarksons Research. Noot: RHS = right hand side axis

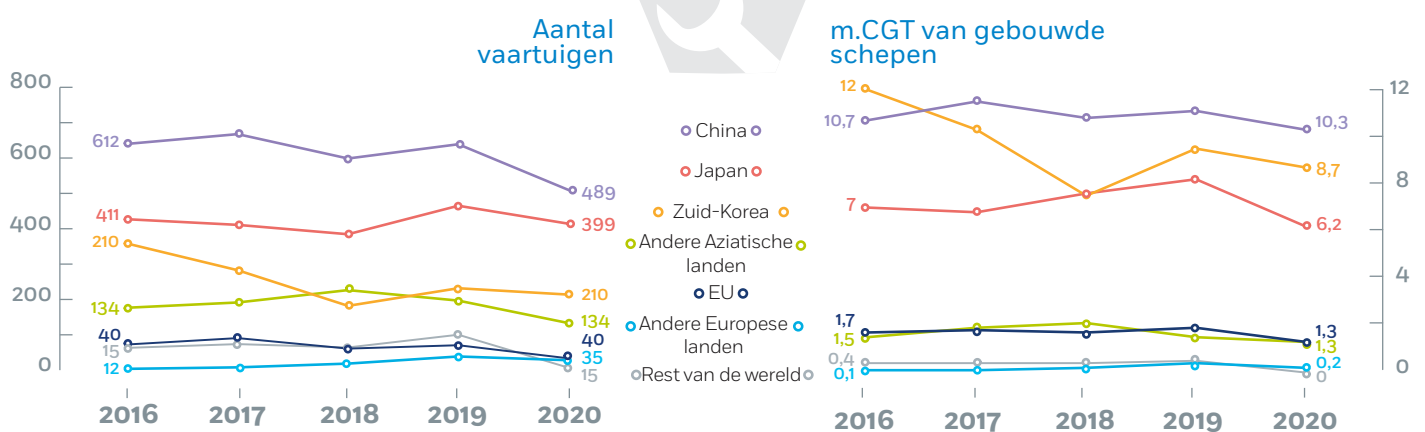


7. IMPACT OP DE SCHEEPSBOUW: DE FOCUS VAN DE EU OP CRUISESCHEPEN LEIDT TOT EEN BELANGRIJKE VERSTORING

Op mondiaal niveau leidde de pandemie tot een problematisch jaar gezien een daling in het aantal nieuwe scheepsorders met ruim 30% (wat deels ook te wijten was aan onzekerheden in verband met "groene" technologie), maar was de output relatief goed met 85% van het niveau van 2019. Toch werd de scheepsbouw in de EU hard geraakt als gevolg van de focus op het bouwen van cruiseschepen.

Scheepswerven in de EU hadden een mondiaal marktaandeel van 4,6% in het aantal in 2020 nieuw gebouwde schepen in gbt (gecompenseerde brutotonnage, die de hoeveelheid werk van een werf meet), vergeleken met 5,7% in 2019. De teruggang in activiteit in 2020 hing deels samen met een daling in het aantal leveringen van cruiseschepen met 34% wat betreft GT (tegen een wereldwijde daling van 15% voor alle scheepstypen), terwijl het aantal nieuwe orders van cruiseschepen met 98% daalde ten opzichte van 2019 (34% wereldwijd). Vóór de pandemie, toen scheepswerven in de EU een marktaandeel van >90% hadden, werd de cruisesector beschouwd als een succes in Europa. Er waren eind 2020 94 cruiseschepen (van de in totaal 182 schepen) in bestelling bij EU-scheepswerven (waaronder Noorwegen en IJsland), met een totale nieuwbouwwaarde van zo'n \$60 miljard.

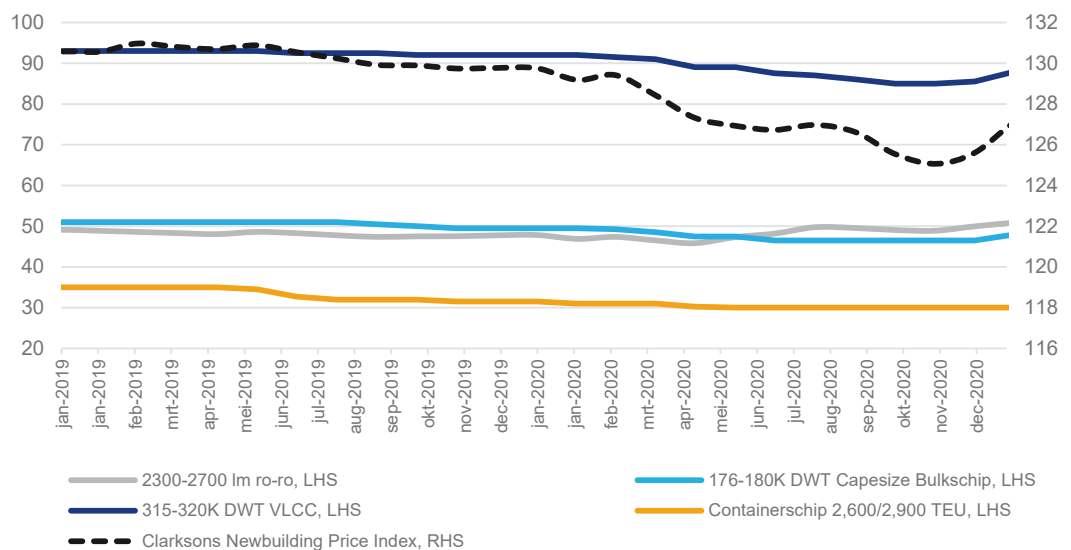
JAARLIJKSE LEVERINGEN PER BOUWER LAND/REGIO



Figuur 7: Jaarlijkse leveringen per bouwer land/regio¹⁰

¹⁰ Bron: Clarksons Research

De scheepsrecyclingactiviteit bleef in 2020 relatief laag in vergelijking met voorgaande jaren. Na de verspreiding van de COVID-19-pandemie verwachtten sommige scheepvaartwaarnemers dat in 2020 een groot aantal schepen zou worden verkocht om te worden gerecycled. Maar in GT-terminen vertegenwoordigde 2020 het jaar met de op een na laagste scheepsrecyclingvolumes sinds het begin van de financiële crisis, waarmee de impact van de pandemie op scheepsmarkten aantoonbaar niet zo schadelijk was als aanvankelijk verwacht, en de wijdverbreide restricties in verband met COVID-19 de activiteit op de recyclingwerven beperkten. Over alle scheepvaartsectoren is in 2020 17,4 miljoen GT verkocht voor de sloop (0,1 miljoen GT in de EU). 'Groene recycling' is steeds prominenter geworden na de invoering in het begin van 2019 van de EU-verordening inzake scheepsrecycling. In 2020 werd een recordhoeveelheid van 1,6 miljoen GT gerapporteerd te zijn verkocht als schroot aan Turkse recyclingbedrijven, doordat verscheidene eigenaars van onder een vlag van de EU-28 varende cruise- en containerschepen, in overeenstemming met de EU-verordening inzake scheepsrecycling, kozen voor recycling door 'goedgekeurde scheepswerven'. Het merendeel van de recyclingactiviteiten vindt echter nog steeds plaats op het Indiase subcontinent, waar nog geen enkele faciliteit is goedgekeurd door de EU.



Figuur 8: Maandelijks nieuwbouwprijzen (geselecteerde sectoren & Clarksons Index)¹¹

De scheepsreparatiesector bleef in 2020 relatief stabiel, ondanks enige met COVID-19 samenhangende verstoringen in KW2. EU-werven hebben een groter aandeel in de mondiale markt (17% activiteit in 2019-20) van scheepsreparaties dan in die van nieuwbouw (~5%). In 2020 ondervond een bepaalde hoeveelheid werk op EU-werven gevolgen van verstoringen en werfsluitingen en opschortingen van speciale inspecties na de COVID-19-uitbraak, met een piek in het tweede kwartaal van 2020, toen de activiteit met zo'n 10% daalde.

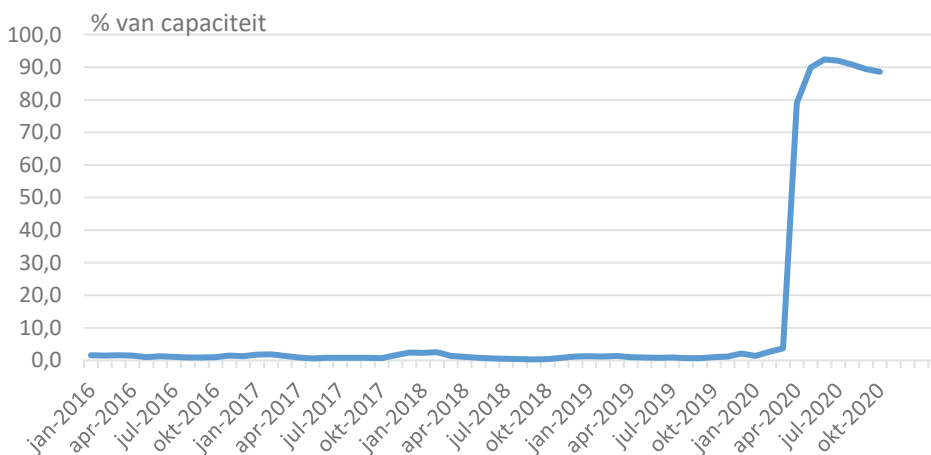
¹¹ Bron: Clarksons Research. Clarksons prijsindex nieuwbouw omvat een ruime selectie aan nieuwbouwprijzen uit de bulkschepen-, tanker-, containerschip- en gastankersectoren en andere drogeladingsectoren, gewogen naar hun omvang in DWT. januari 1988=100.



8. CRUISES & PASSAGIERSVERVOER: GROTE IMPACT & FINANCIËLE STRESS VOOR CRUISESCHEPEN, GROTE IMPACT VOOR VEERBOTEN MAAR LICHT HERSTEL

Voorafgaand aan de uitbraak van COVID-19 bevond de mondiale cruisemarkt zich in een sterke groeifase, waarin zij 30 miljoen passagiers per jaar bediende en de vloot zich verder uitbreidde dankzij een recordnieuwbouwprogramma, dat bouw op voornamelijk Europese scheepswerven omhelsde. Europa heeft zo'n 25% van de mondiale cruisemarkt in handen, met 7,5 miljoen passagiers in 2019 tegenover vijf miljoen passagiers tien jaar eerder. Gemeten naar havenaanlopen daalde de activiteit van EU-cruiseschepen met ongeveer 85% in 2020 en met meer dan 90% in het tweede kwartaal, met name als gevolg van COVID-19. Ruim 90% van de vloot kwam stil te liggen (terwijl dat percentage aan het begin van het jaar op 2% lag en aan het eind van 2020 nog steeds op 88%). Het herstelpotentieel is tot op heden zeer beperkt. Ongeveer 30% van de mondiale cruisevloot vaart onder een EU-28-vlag (27% wanneer het VK buiten beschouwing wordt gelaten) en zo'n 18% is in handen van EU-bedrijven (waarbij de nationaliteit van de moederonderneming leidend is).

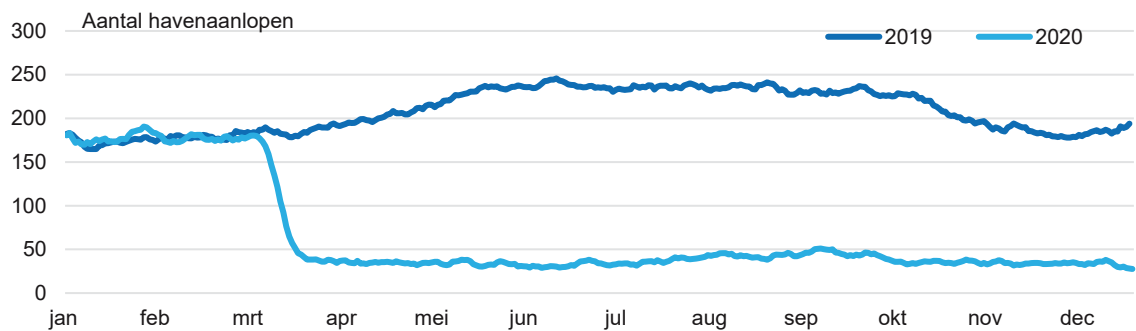
De COVID-19-pandemie heeft een ongekennde verstoring veroorzaakt op de mondiale markt voor veerboten, zij het niet zo ernstig als in de cruisesector, en vertoonde al in een eerder stadium enkele tekenen van herstel. Ook in deze sector zijn schepen die eigendom zijn van een in de EU-28 gevestigde onderneming of schepen die onder de vlag van een van deze staten varen, oververtegenwoordigd, met zo'n 50% van de mondiale veerbotontonnage. De activiteit van veerboten in de EU, gemeten in havenaanlopen, daalde met 19% in 2020, maar de verstoring bereikte in het tweede kwartaal een piek bij -36% ten opzichte van datzelfde kwartaal in het voorgaande jaar; in het vierde kwartaal verbeterde de situatie naar een daling van -10%.



Figuur 9: Onbenutte cruise capaciteit als percentage van de vloot¹²

¹² Bron: Clarksons Research.

Schepen die passagiers vervoeren (cruiseschepen, passagiersschepen en ro-ro-/passagiersschepen) zijn het hardst geraakt door de pandemie. Het rapport laat zien dat het aantal personen aan boord van cruiseschepen vanaf het tweede kwartaal van 2020 geleidelijk aan begon af te nemen en op een zeer laag niveau bleef steken, waarbij het uiteindelijk hoofdzakelijk bemanningsleden waren die aan boord van de schepen bleven. Iedere grote cruisemaatschappij in de wereld schortte half maart, toen de uitbraak van het coronavirus verergerde, vertrekdata op, waarna op een beperkt aantal schepen en in een beperkt aantal gebieden de activiteiten min of meer werden hervat.



Figuur 10: Mondiale aanlopen van cruiseschepen, 2019-2020, voortschrijdend gemiddelde over 7 dagen¹³

Dit rapport bevestigt dat de cruisesector, en meer in het algemeen het vervoer van passagiers, de sectoren zijn die het zwaarst zijn getroffen door COVID-19. Ook andere sectoren werden getroffen, maar in het algemeen stopte de handel niet. Ondanks de problemen bleven commerciële scheepsactiviteiten, havens en andere sectoren van het zeevervoer operationeel, waarmee ze de verplaatsing van goederen waarborgden en het strategisch belang van de zeevervoerssector voor burgers onderstreepten.

9. VEILIGHEIDS- EN MILIEU-INSPECTIES

Uit havenstaatcontroles (Port State Control, PSC) door de EU-landen van het Memorandum van Parijs en door de leden van het Memorandum van Tokio in de periode tussen 2016-2020 blijkt dat er een flinke daling was in het aantal inspecties tijdens het tweede kwartaal van 2020. In het derde en vierde kwartaal keerde het aantal inspecties van schepen die onder de vlag van een EU-28-lidstaat voeren echter weer terug naar een vrijwel normaal niveau. Tegelijkertijd kan worden opgemerkt dat het aantal aanhoudingen niet is gedaald in 2020, met als gevolg dat een hoger percentage inspecties tot een aanhouding leidde. Dit zou bewijs zijn voor het feit dat er meer inbreuken of schendingen van de bepalingen van de internationale verdragen inzake scheepvaart hebben plaatsgevonden.

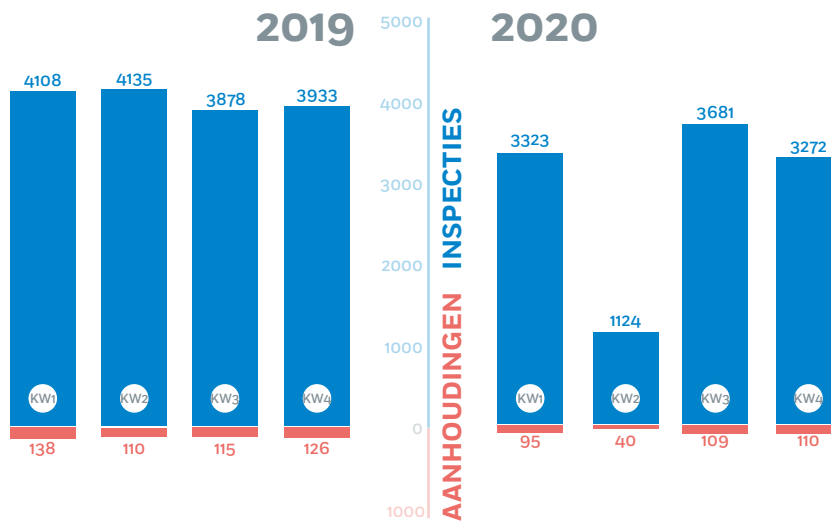
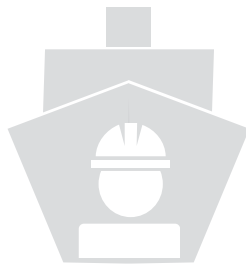
Het aantal inspecties, uitgevoerd door de EU-lidstaten die onderdeel zijn van het Memorandum van Parijs, dat leidt tot aanhoudingen lijkt vrij stabiel over de afgelopen vijf jaar, hoewel de trend op de lange termijn voor de schepen die onder een vlag van een EU-28-lidstaat varen negatief is. Er is met name sprake van een stijging in het percentage aanhoudingen in 2020, die niet zichtbaar is bij schepen die ten tijde van de inspectie niet onder een vlag van een staat van de EU-28 voeren. Maar zelfs tijdens de periode van verslechtering in 2020 doen schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen, het nog steeds beter dan schepen die onder de vlag van een ander land varen.

¹³ Bron: Clarksons Research. Havenaanloopgegevens op basis van gegevens over scheepsbewegingen
Havenaanloopgegevens op basis van alle gevallen waarin een schip een bepaalde haven in- of uitvaart, met uitzondering van gevallen waarin het schip niet is geregistreerd met een vaarsnelheid van minder dan 1 knoop, en combinaties van meerdere opeenvolgende gevallen in dezelfde haven, waarbij het schip een gebufferd gebied rond de haven niet, of niet binnen dezelfde dag, heeft verlaten (in bepaalde scheepssectoren).
Havenaanlopen gedateerd op de datum waarop het schip de havenlocatie binnenvaart.

Uit deze analyse blijkt duidelijk dat de pandemie ook een nadelige invloed heeft gehad op de mogelijkheden tot havenstaatcontroles door zeevaartautoriteiten in het onder het Memorandum van Tokio vallende gebied. Vermeldenswaardig is dat het aantal inspecties het hele jaar door negatief werd beïnvloed en dus niet alleen in het tweede kwartaal van 2020, zoals het geval was in de EU.

Verder moet ook worden opgemerkt dat, in tegenstelling tot wat in de EU gebeurde, er in 2020 aanzienlijk minder inspecties tot aanhoudingen leidden van schepen die onder een vlag van de EU-28 voeren. Over het algemeen is het aantal inspecties dat tot aanhoudingen leidde vrij laag in vergelijking met soortgelijke cijfers uit de EU-havenstaten (1,5% voor inspecties in het kader van het Memorandum van Tokio versus 3% voor inspecties in het kader van het Memorandum van Parijs die worden uitgevoerd door EU-lidstaten).

INSPECTIES EN AANHOUDINGEN DOOR EU-HAVENSTAAT



Figuur11: Inspecties en aanhoudingen door de EU-havenautoriteiten

De inspectie-inspanning door de EU-havenautoriteiten wordt gereguleerd door het 'eerlijke aandeel' of 'jaarlijkse inspectieverplichting' zoals bepaald in Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole. De verplichting wordt jaarlijks overeengekomen, en de lidstaten voldoen door het jaar heen aan het gestelde doel. Tijdens het tweede kwartaal van 2020 heeft een groot aantal nationale gezondheidsautoriteiten een verbod ingesteld op het uitvoeren van inspecties, wat heeft geleid tot een sterke algehele teruggang in de aantallen. In het derde kwartaal is het verbod deels opgeheven, en begonnen verscheidene lidstaten weer met inspecties, waarbij zij zelfs de oorspronkelijk overeengekomen verplichting overschreden. Dit resulteerde in een vergelijkbare algehele inspanning, maar ook tot een andere verdeling van inspecties tussen de lidstaten. In het vierde kwartaal werd in alle lidstaten weer gestart met de inspecties, en werd bijna hetzelfde niveau bereikt als voorafgaand aan de pandemie. Evengoed is de impact, ook nog aan het eind van 2020, aanzienlijk.



Informatie over afgifte van wettelijk voorgeschreven en klassecertificaten door de organisaties die erkend zijn in overeenstemming met Verordening 2009/391 (EU) inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties, is opgeslagen in EMSA-toepassingen en is geanalyseerd. Uit de gegevens blijkt dat 2020 werd gekenmerkt door een stabiele afgifte van nieuwe klassecertificaten, waarbij klassecertificaten staan voor de afronding van (speciale) herinspecties. Dit wijst erop dat de activiteiten niet al te veel hebben geleden onder de pandemie. In het laatste kwartaal van 2020 was er echter sprake van een daling in het aantal schepen waarvoor een nieuw klassecertificaat werd afgegeven. Dit kan worden verklaard door een grotere mondiale impact van de pandemie of kan te wijten zijn aan het feit dat het werk op een eerder moment in het jaar is uitgevoerd.



EMSA heeft ook gekeken naar statistieken van ongevallen en incidenten op zee die vallen onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/18/EG en die aan EMCIP zijn gemeld tussen 2016-2020. De EMCIP-gegevens laten een daling zien in de totaalcijfers van ongevallen en incidenten in 2020 in vergelijking met de gemiddelden van 2016-2019. De daling lijkt niet homogeen voor alle scheepstypen, waarschijnlijk als gevolg van de verschillende typen diensten die ze verlenen, en de activiteiten die ze ondernemen. In dit verband laten passagiersschepen de grootste daling in het aantal ongevallen zien, wat kan worden verklaard door het grootschalig stopzetten van de activiteiten van cruiseschepen. Voor vrachtschepen lijkt er in het derde en vierde kwartaal een duidelijker daling te hebben plaatsgevonden. Vissereschepen lieten in het derde kwartaal een scherpe stijging zien in het aantal ongevallen. Het type ongeval vertoont ook een gemengd beeld; in het algemeen nam het aantal navigatieongevallen in de desbetreffende periode af, terwijl andere typen ongevallen in bepaalde kwartalen van 2020 toenamen (bijvoorbeeld onbestuurbaarheid en contactverlies in het eerste kwartaal, brand in het derde kwartaal en wateroverlast/zinken van het schip in het vierde kwartaal).



Het aantal zwavelinspecties in de EU uitgevoerd in 2018-2019 (gemiddeld) is vergeleken met dat van 2020. Tijdens de maanden januari en februari van 2020 bleef het aantal inspecties ongeveer op hetzelfde niveau als in 2018 en 2019. Maar sinds maart 2020 vond er een daling plaats in het totale aantal inspecties. Meer in het bijzonder vond in maart 2020 slechts 43% van de inspecties plaats die in de vergelijkbare periode in 2018/2019 waren uitgevoerd. In april 2020 was dat slechts 10% van de inspecties. Vanaf juni werd echter een herstel zichtbaar, en in september 2020 werden 5% meer inspecties uitgevoerd dan in 2018-2019.

In termen van het totale aantal inspecties per zeeregio, is de grootste daling in het totale aantal inspecties (vergeleken met voorgaande jaren) waargenomen in de Noordzee, gevolgd door de Oostzee en in mindere mate buiten de beheersgebieden voor SO_x-emissie ('Sulphur Emission Control Areas', SECA's). De resultaten van de analyse van brandstofmonsters die zijn genomen tijdens de zwavelinspecties laten zien dat, hoewel er sinds 2018 een geleidelijke stijging in nalevingsniveaus waarneembaar is, deze stijging in 2020 duidelijker zichtbaar is. Wat betreft scheepstypen werden in vergelijking met het voorgaande jaar belangrijke dalingen waargenomen in het totale aantal in 2020 uitgevoerde inspecties op passagiersschepen (de categorie die voor wat betreft zwavelstatistieken vooral overeenkomt met inspecties op cruiseschepen). Dit werd gevolgd door dalingen bij stukgoedschepen en bulkschepen. Inspecties op containerschepen en RoPax-schepen ondervinden daarentegen minder gevolgen van de COVID-19-situatie.



OVER HET EUROPEES

AGENTSCHAP VOOR MARITIEME VEILIGHEID

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid is een van de gedecentraliseerde agentschappen van de Europese Unie. Het in Lissabon gevestigde agentschap heeft tot taak te zorgen voor een hoog niveau van maritieme veiligheid, maritieme beveiliging, preventie en bestrijding van verontreiniging door schepen, alsmede bestrijding van mariene verontreiniging door olie- en gasinstallaties. Het algehele doel is het bevorderen van een veilige, schone en economisch levensvatbare maritieme sector in de EU.



Neem contact op voor meer informatie

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lisboa
Portugal

Tel. +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Europees Agentschap voor maritieme veiligheid 2021

Fotocredits: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTravel/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.