

Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

Directoraat-generaal  
Koninkrijksrelaties

Contactpersoon  
(10)(2e)

Senior beleidsadviseur  
Vertegenwoordiging van  
Nederland

T +599 (10)(2e)

Datum  
25 maart 2020

**Logistieke maritieme stromen Caribisch deel Koninkrijk**

**Aanleiding**

In het onderstaande stuk wordt een overzicht gegeven van de maritieme stromen bij het vervoer van goederen in het Caribisch deel van het Koninkrijk. Daarnaast wordt ingegaan op de mogelijke risico's voor de continuïteit van deze stromen als gevolg van de uitbraak van het Coronavirus. Hierbij wordt achtereenvolgens ingegaan op:

1. Beperkende maatregelen scheepvaart
2. Belang maritiem verkeer voor de regio
3. Overzicht stromen goederen
4. Aanvoerlijnen per land
5. Huidige situatie
6. Trends & Risico's

**1. Beperkende maatregelen scheepvaart**

In een poging de uitbraak van Covid-19 op de eilanden beperkt te houden is al het scheepsverkeer op de eilanden stilgelegd, met uitzondering van het commercieel vrachtverkeer. Schepen dienen hierbij een *Health Declaration* in te vullen, waarna door de autoriteiten wordt beslist of een schip mag binnenvaren. Daarnaast mag de *crew* van de schepen niet van boord.

**2. Belang maritiem verkeer voor de regio**

De zes eilanden zijn voor hun voorzieningen vrijwel volledig afhankelijk van de import van producten. Van de import komt 85 - 90% binnen per schip. Vliegverkeer vormt derhalve slechts een beperkte aanvulling. De basisvoeding (vlees, rijst, aardappelen, blikvoer) komt vrijwel volledig binnen via scheepscontainers.

**3. Overzicht stromen goederen**

Van de import van de eilanden komt grofweg:

- 50 tot 60% uit Noord Amerika. Hierbij zijn met name de havens in Zuid Florida (Miami, Fort Lauderdale) van belang. Sint Maarten (en daarmee Saba en Statia) zijn zelfs nog iets afhankelijker van deze regio.
- 20-30% komt binnen vanuit West Europa. Met name vanuit de havens van Rotterdam en Antwerpen. Voor Sint Maarten is Le Havre in Frankrijk een belangrijke haven voor de aanvoer.
- De overige lading komt met name uit Zuid Amerika. Colombia en de Dominicaanse Republiek zijn hierbij belangrijk voor fruit en groente. Brazilië

**Datum**  
15 oktober 2019  
**Kenmerk**

voor vlees. Ook komt er periodiek vracht uit China (dit zijn met name *non-foods* als kleding).

#### 4. Aanvoerlijnen per land

In onderstaande paragraaf een korte schets van de maritieme stromen per land:

##### Curacao

Rond de acht a negen *shipping agents* varen op het eiland. Curacao krijgt hierbij wekelijks vier a vijf vrachtschepen van formaat binnen (400-500 containers). Daarnaast zijn er tussen de zes en acht rederijen actief waarop ruimte kan worden ingekocht. Reguliere leveringen:

- Op *maandag - dinsdag* doet de common carrier van CFS het eiland aan. Dit bedrijf verkoopt laadruimte aan rederijen en verbindt deze op die manier met de eilanden. Ongeveer 30-40% van de totale bevoorrading komt via CFS binnen op het eiland
- Op *woensdag*: King Ocean uit Port Everglades. Hierop zit vers fruit, tomaten, sla en andere producten uit Noord Amerika. Belangrijkste *shipping* voor met name de toko's en supermarkten op het eiland. Hamburg Sud koopt ruimte in op dit schip.
- Op *vrijdag* 1x in de twee weken: Mirent. Betreft een *multipurpose* lading, Zowel containers, als deklading als bouwmaterialen.
- Op *zaterdag-zondag*: Hapag Lloyd. Verschepen met name koele lading vanuit Europa (vlees, groente, fruit). Maar als dit niet voorhanden is ook andere producten. De markt is zeer aan deze ladingen gehecht. Met name vanwege de korte transit tijd van 12 dagen. Andere agents als Maersk en Evergreen gaan eerst via Colombia of Panama. Dat duurt rond de 30 dagen.

##### Aruba

De bovenstaande lijnen bevoorraden ook Aruba.

##### Bonaire

Alle *shipping* voor Bonaire gaat via Curacao met de Don Andres en (zusterschip) Dona Luisa I. Deze schepen varen 3-4x per week, met een vaartijd van 4 uur. Er is sinds kort ook een dienst vanuit Santo Domingo (Dom. Rep). Daarnaast komt er 1x per maand een schip met zwaar materiaal richting Bonaire uitgevoerd door de Nederlandse reder Spliethoff. Zij doen soms ook Aruba aan als er vanuit daar vraag is.

##### Sint Maarten

Er is geen direct maritiem verkeer tussen de Beneden- en de Bovenwindse eilanden. Wil je iets verschepen tussen deze regio's, gaat dat via Miami of Panama (duur: 2-3 weken). Er zijn twee grote *agents* die varen op Sint Maarten:

- Noord Amerika: Tropical lines vanuit Palm Beach.
- Europa: CMA - CGM vanuit Rotterdam.

Beide lijnen varen wekelijks en domineren vrijwel de gehele markt.

##### Saba & Sint Eustatius

Worden bevoorrad vanuit Sint Maarten met een tweetal schepen (*feeders*). Deze schepen gaan wekelijks op en neer.

**Datum**  
15 oktober 2019  
**Kenmerk**

### 5. Huidige situatie

Er wordt actief informatie uitgewisseld tussen distributeurs, rederijen en *shipping agents* om een beeld te krijgen van hoe de markt er op dit moment voor staat. Op basis van de gesprekken die wij met deze partijen gevoerd hebben is het beeld dat de logistieke lijnen richting de eilanden voorlopig zo goed als volledig intact zijn. De productie van levensmiddelen gaat door. Zowel de havens in Europa, de VS en Latijns Amerika als op de eilanden zelf zijn volledig operationeel. Er zijn geen signalen dat agents en reders verminderd inzetbaar zijn of hun frequentie van bezoek aan de eilanden willen afschalen.

Het CFS schip dat op maandag 23 maart 2020 zou komen is geannuleerd, dit vanwege wat men een *blank* noemt: er was niet voldoende lading. Dit was het gevolg van gebrek aan levering vanuit China. Daarmee is dit feitelijk het eerste schip dat niet kwam als gevolg van de crisis.

### 6. Trends & risico's

Wel zijn er een aantal eerste trends te signaleren waarvan de verwachting is dat deze in meer of mindere mate tot verstoringen gaan leiden in de bevoorrading van de eilanden:

- De markt is hoogst onzeker. Partijen kijken met grote argwaan naar elkaar en naar de ontwikkelingen wereldwijd. Zij worden geconfronteerd met een crisis van een omvang die zij in generaties niet hebben meegemaakt. Omdat de ontwikkelingen elkaar snel opvolgen kunnen de zaken er per dag anders voorstaan.
- Er is een grote kans dat er harmonica-effecten gaan optreden. De bevoorrading van de eilanden loopt via een aantal logistieke stappen. Als er ergens binnen deze keten een verstoring optreedt, krijgen de eilanden te maken met vertraagde of verminderde leveringen.
- Bepaalde producten zullen schaars worden of binnenkort niet meer te verkrijgen zijn op de eilanden. Er worden momenteel door partijen wereldwijd bepaalde levensmiddelen ingeslagen (bijv. bonen en rijst). Daarnaast is de verwachting dat landen in toenemende mate voor hun eigen markten zullen produceren, dit lijkt vooral voor verse producten te gaan spelen. Daarnaast geldt er voor bepaalde (met name hygiënische) producten een exportstop. De eilanden zullen hierdoor in toenemende mate achter het net gaan vissen.
- Prijzen zullen stijgen. Onder deze omstandigheden van schaarste op de markt is te verwachten dat de prijzen van levensmiddelen zullen stijgen. De verwachting is ook dat de prijzen van *slots* op vrachtschepen op korte termijn zullen toenemen. Tot slot wordt er een toenemend gebrek aan containercapaciteit verwacht.
- Bij nieuwe besmettingen lopen maritieme stromen gevaar. Onder de huidige omstandigheden waarbij crews niet van de schepen mogen worden er al veel van de bemanning gevraagd. Mochten bemanningsleden van de schepen besmet raken, dan raakt het personeel *overstretched* en wordt de logistieke keten ernstig verstoord. Ook besmettingen op haventerreinen en in loodsen vormen grote verstoringen. Deze bedrijven zijn zich hiervan bewust en nemen maatregelen in acht.
- Er is geen verplichting voor schepen om de havens van de eilanden aan te doen. Als het door verminderd aanbod van producten niet meer economisch

**Datum**  
15 oktober 2019  
**Kenmerk**

rendabel is om uit te varen is de verwachting dat schepen de eilanden niet meer zullen aandoen. Overheden moeten in dat geval een moreel beroep moeten doen op de relevante partijen of (financiële) afspraken maken.