

ANNUAL REPORT
European Skipper's Organisation
ESO

01/01/2023 - 31/12/2023



adopted by the General Assembly
13. June, 2024
Brussels

Index

page

<i>2</i>	<i>addresses & registrations</i>
<i>3</i>	<i>president's foreword - nl/en</i>
<i>7</i>	<i>sg's annual report 2023 - en/nl</i>

addresses & registrations

Seat: ESO vzw
Drukpersstraat/Rue de la presse 19, B-1000
Brussels

Secretariat & Administration: Sint-Pieterskaai 74,
8000 Brugge (B)
tel. : 0032 (0) 50 47 07 20

Web : www.eso-oeb.org
Mail : secretariat@eso-oeb.org

Bankaccount : KBC te Brugge
iban: BE48 7360 4797 2527

Ondernemingsnr : 0690 929 119,
Juridicial district Brussels

European Transparency Reg.: TR ID-nummer 63974235880-21



president's foreword

*Geachte dames en heren,
Geachte lezer,
Vrienden,*

Een voorwoord schrijven voor het jaarrapport van de EUROPESE SCHIPPERSORGANISATIE (ESO) VZW is en blijft steeds een mooie uitdaging voor mij als voorzitter. Ik ben dan ook bijzonder fier jullie dit verslag voor het werkjaar 2023 opnieuw te mogen presenteren!

En van uitdagingen gesproken! Ook de Europese binnenvaartsector - én meer bepaald onze zelfstandige binnenschippers/binnenvaartondernemers - staan voor enorm uitdagende kwesties in de komende jaren!

Zonder de ambitie compleet te zijn, waag ik mij hierbij toch aan een korte opsomming: energietransitie, vergroening, (nieuwe) bemanningsregelingen, personeelsgebrek, automatisering, digitalisering, enzovoort, enzoverder. Ieder bedrijf - ook buiten onze sector - wordt daar heden ten dage mee geconfronteerd!

Meer in de macro-economische sfeer dien ik daar voor wat de binnenscheepvaart betreft zeker het aspect "modal shift" aan toe te voegen. De nodige aandacht voor onze ecologische omgeving is uiteraard van (over-) levensbelang. Dit dient mijn inziens echter gepaard te gaan met een gezonde, pragmatische economische groei en dito stimulansen. ESO zal zich daar onverdroten voor inzetten!

*Dear ladies and gentlemen,
Dear reader,
Friends,*

Writing a foreword for the annual report of the EUROPEAN SKIPPER'S ORGANIZATION (ESO) VZW is and remains a great challenge for me as president. I am therefore very proud to be able to present this report to you again for the 2023 working year!

And speaking of challenges! The European inland shipping sector - and more specifically our independent inland skippers/inland shipping entrepreneurs - also face extremely challenging issues in the coming years!

Without the ambition to be complete, I will nevertheless venture a brief summary: energy transition, greening, (new) crew regulation, staff shortages, automation, digitalization, etc., etc. Every company - even outside our sector - is confronted with this today!

More in the macro-economic sphere, I should certainly add the aspect of "modal shift" as far as inland shipping is concerned. The necessary attention to our ecological environment is of course of (over) vital importance. However, in my opinion, this should be accompanied by healthy, pragmatic economic growth and incentives. ESO will work tirelessly to achieve this!

Het stemt mij hoopvol dat ik, vanuit mijn dagelijkse praktijk als accountant, mag vaststellen dat onze (Europese) achterban zich in elk van deze kwesties meer en meer aan het verdiepen is. Dienaangaande is er een zeer sterk bewustwordingsproces op gang gekomen!

Ik nodig jullie hierbij uit in dit jaarverslag, met dank aan onze gewaardeerde Secretaris-Generaal Gerard Kester, kennis te nemen van zijn meer omstandige toelichting én zoals immer, zijn kritische blik op ieder van deze onderwerpen, aandachtig ter kennis te nemen.

Niet dat ik enig pessimisme aan de dag wil leggen, maar voornoemde uitdagingen bezorgen u en mij toch enige kopzorgen. Als verantwoordelijke vertegenwoordigers van de sector is het daarom onze eerste taak, de animo voor het unieke beroep van binnenvaartondernemer niet onderuit te halen! Te veel én vaak onduidelijke wet- en regelgeving op diverse vlakken, onzekerheden inzake toekomstige vergroening, enz., irriteren onze achterban mateloos.

Onze achterban blijft het adagium 'vrijheid' in al zijn aspecten hoog in het vaandel dragen. Dit moet zeker zo in stand gehouden worden, vind ik. Ik citeer hierbij een uitspraak van een Amerikaans staatsman, Franklin Roosevelt:
“.. echte vrijheid bestaat niet zonder economische zekerheid én onafhankelijkheid..”.

It makes me hopeful that, from my daily practice as an accountant, I can conclude that our (European) supporters are increasingly delving into each of these issues. In this regard, a very strong awareness process has been initiated!

I hereby invite you to read the more detailed explanation in this annual report, with thanks to our esteemed Secretary General Gerard Kester, and to carefully read his critical view on each of these topics.

Not that I want to show any pessimism, but the aforementioned challenges do cause you and me some headaches. As responsible representatives of the sector, it is therefore our first task not to undermine the enthusiasm for the unique profession of the inland shipping entrepreneur! Too many and often unclear laws and regulations in various areas, uncertainties regarding future greening, etc., irritate our file and rank immensely.

Our entrepreneurs continue to attach great importance to the adage 'freedom' in all its aspects. I think this should certainly be maintained.
I quote in this context a statement by an American statesman, Franklin Roosevelt:
“.. real freedom does not exist without economic security and independence..”.

Vanuit de CCR wordt de sector via verschillende rapportages gedurende het jaar op de hoogte gebracht van onder meer de vervoersprestaties van de sector. In het algemeen was er in 2023 een teruggang vast te stellen van ongeveer 10 % vergeleken met 2022. Het vervoer van droge lading én containers werd het sterkst getroffen door de recessie en de zwakkere wereldhandel. Ongetwijfeld was het oorlogsconflict veroorzaakt door Rusland ten aanzien van Oekraïne, daar mede debet aan.

Ook in het voorbije jaar heeft ESO qua allerlei onderwerpen, de vinger aan de pols gehouden. De regelmatige bestuursvergaderingen en tussentijdse overleggen vroegen dan ook een serieuze inzet van alle bestuurders.

De synergie met onze Europese partner EBU, gefinaliseerd in 2017 door middel van de oprichting van het IWT- platform, krijgt meer en meer invloed op de verschillende beslissingsprocessen zowel bij de Europese Commissie als ook bij de CCR.

In oktober 2023 werd mevrouw Janeta TOMA aangesteld als Algemeen Directeur van het platform. Het is passend hier de coördinator, de heer Nik DELMEIRE, van harte te bedanken voor zijn onverdroten inzet. Van bij de oprichting heeft hij de teugels in handen genomen en voor een waardevolle uitbouw zorg gedragen. Hij zal in de loop van 2024 het platform verlaten ingevolge zijn pensionering.

De ESO, opgericht in 1975, zal volgend jaar zijn 50-jarig jubileum vieren. De nodige voorbereidingen daartoe nemen concretere vormen aan! Te

The CCNR informs the sector through various reports during the year about, among other things, the transport performance of the sector. In general, there was a decline of approximately 10% in 2023 compared to 2022.

The transport of dry cargo and containers was hit hardest by the recession and weaker world trade. Undoubtedly, the war conflict caused by Russia with Ukraine was partly to blame.

In the past year, ESO has also kept its finger on the pulse of all kinds of topics. The regular board meetings and interim consultations therefore required serious commitment from all directors.

The synergy with our European partner EBU, finalized in 2017 through the establishment of the IWT platform, is gaining more and more influence on the various decision-making processes at both the European Commission and the CCNR.

In October 2023, Ms. Janeta TOMA was appointed General Manager of the platform.

It is appropriate to thank the coordinator, Mr Nik DELMEIRE, for his tireless efforts. From the moment the platform was founded, he took over the reins and ensured a valuable expansion. He will leave the platform in 2024 following his retirement.

The ESO, founded in 1975, will celebrate its 50th anniversary next year. The necessary preparations for this are taking more concrete forms!

gepasten tijde wordt U daar verder omtrent geïnformeerd. Ook voor onze bestuurders - én mijzelf - is dit evenement een unieke en fantastische uitdaging. Wellicht zal dit ook een scharniermoment betekenen voor velen van ons! Wij kijken er naar uit!

Ter afsluiting van deze preambule wens ik echt van harte én opnieuw ALLE ESO-medewerkers, in welke hoedanigheid ook, te danken voor hun vaak belangeloze, objectieve én ongebreidelde inzet gedurende het voorbije jaar!

Proficiat dat onze particuliere schippers-ondernemers opnieuw voor de volle 100 % op jullie mochten rekenen!

VEEL LEESGENOT !

You will be further informed about this in due course. This event is also a unique and fantastic challenge for our directors and myself. Perhaps this will also be a pivotal moment for many of us! We are looking forward to it!

To conclude this preamble, I would like to sincerely thank ALL ESO employees, in whatever capacity, for their often selfless, objective and unbridled efforts during the past year!

Congratulations that our private skipper-entrepreneurs could count on you 100% again!

HAPPY READING!

Brussels, 13 May, 2024

Christiaan VAN LANCKER
president / voorzitter



annual report / jaarverslag 2023

<p>Introduction</p> <p>Below you will find the annual report of the European Skippers Organization for the year 2023.</p> <p>A more detailed overview of our activities can be found in the annual report of the 'Inland Waterway Transport Platform' that we founded in 2017 together with our colleagues from EBU.</p> <p>In all modesty I can say that it is an impressive report. It shows our commitment and not only that.</p> <p>We have taken initiatives in many areas, such as with gaseous cargo residues and a study into the human factor in relation to all the equipment and controls in the wheelhouse. The IWT Platform has taken and established its position in this area.</p> <p>Kudos to all people who made that possible.</p> <p>However, more is needed. Through the Platform, ESO and EBU will have to develop initiatives to take inland shipping to a higher level. And that is necessary where we identify three things that may offer opportunities, but at the same time can easily turn into a threat.</p> <p>Those three things are energy transition, personnel and modal shift.</p> <p><i>IWT Platform Annual Report</i> <i>For a comprehensive overview of all our activities, we refer to the annual report of the IWT Platform.</i></p> <p>Energy transition</p> <p>It is clear that the energy transition in inland shipping does not yet have a clear path for the future. Inland shipping is not unique in this respect. Of course, there are commendable initiatives, but hydrogen, methanol and electricity are far from alternatives (in terms of affordability and energy value) for the highly efficient diesel engine.</p> <p>In terms of harmful emissions (NO_x and</p>	<p>Ter inleiding</p> <p>Hierna vindt u het jaarverslag van de Europese Schippers Organisatie over het jaar 2023.</p> <p>Een uitgebreider overzicht van onze activiteiten vindt u in het jaarverslag van het 'Inland Waterway Transport Platform', dat wij in 2017 samen met onze EBU-collega's hebben opgericht.</p> <p>In alle bescheidenheid mag ik vaststellen dat het een indrukwekkend rapport is. Het laat onze inzet zien en niet alleen dat. Op vele terreinen hebben wij initiatieven genomen zoals bij de gasvormige ladingresten en een onderzoek naar de menselijke factor in relatie tot al die apparatuur en regelingen in de stuurhut. Op dat vlak heeft het IWT-Platform zijn positie ingenomen en gevestigd. Hulde aan alle mensen die dat mogelijk hebben gemaakt.</p> <p>Er is echter meer nodig. Via het Platform zullen ESO en EBU initiatieven moeten ontwikkelen om de binnenvaart op een hoger plan te brengen. En dat is nodig waar wij drie zaken identificeren die weliswaar kansen bieden, maar tegelijkertijd zomaar om kunnen slaan in een bedreiging. Die drie zaken zijn energietransitie, personeel en modal shift.</p> <p><i>Jaarverslag IWT Platform</i> <i>Voor een uitgebreid overzicht van al onze activiteiten verwijzen wij naar het jaarverslag van het IWT Platform.</i></p> <p>Energietransitie</p> <p>Het is duidelijk dat de energietransitie in de binnenvaart nog lang geen duidelijk pad voor de toekomst kent. Daarin is de binnenvaart overigens niet uniek. Natuurlijk zijn er lovenswaardige initiatieven, maar waterstof, methanol, elektriciteit, zijn nog lang geen alternatieven (qua betaalbaarheid en energiewaarde) voor de uiterst efficiënte dieselmotor.</p> <p>Die motor is qua schadelijke uitstoot (NO_x en</p>
---	---

particles), this engine can be almost completely cleaned and with the use of a high-quality biofuel (for example HVO100), this is entirely acceptable for the transition period.

At the same time, as inland shipping, we must seriously consider replacing the combustion engine and tapping into alternative energy sources. And not just thinking.

I would love it if we, as a collective inland shipping sector, could financially support initiatives of our predecessors.

Of course, they also deserve support from governments, but this will only gain in strength and scale if we as a sector take it also seriously ourselves.

In concrete terms, I therefore advocate the establishment of our own innovation fund to which every inland shipping entrepreneur contributes. If we could agree on that, we will also figure out the how and what.

Staff

We have been noticing it for several years, but it is gradually becoming dire: we have a shortage of staff. In this respect too, inland shipping is not unique, but there is no reason to give up.

Within the IWT Platform, we have therefore decided to develop a broad European campaign to interest young people and possible lateral entrants in a job in inland shipping. Working and living on board definitely has its charms.

Financially it is not bad either, it is well paid.

That's not the only thing. We should also pay attention to other developments such as remote control of ships. This may offer opportunities for interest from people who do not want to be away from home for weeks. It is certainly worth being involved in initiatives such as SEAFAR and supporting them where possible.

I would also like to mention another process here and that is amendment of the legislation regarding crew. We have been working on this for years, but unfortunately I have to say that it is going very slowly. The road to a settlement at European level is long. In my opinion, inland shipping needs rapid adaptation, partly in view of autonomous sailing, which mentioned above.

deeltjes) vrijwel helemaal schoon te maken en met het gebruik van een hoogwaardige biobrandstof (bijvoorbeeld HVO100) is dat voor de overgangperiode alleszins aanvaardbaar.

Tegelijkertijd moeten we als binnenvaart ernstig gaan nadenken over de vervanging van de verbrandingsmotor en aanboren van alternatieve energiebronnen. En niet alleen maar nadenken.

Het zou mij een lief ding zijn als we als collectieve binnenvaart initiatieven van onze voorlopers financieel kunnen ondersteunen. Uiteraard verdienen zij ook ondersteuning van overheden maar dat zal alleen maar aan kracht en omvang winnen als we het als sector ook zelf serieus nemen.

Concreet pleit ik dus voor de instelling van een eigen innovatiefonds waaraan iedere binnenvaartondernemer een bijdrage levert. Als we het daarover eens kunnen worden, komen we ook wel uit het hoe en wat.

Personeel

We constateren het al enige jaren, maar het wordt van lieverlee nijpend: we hebben een tekort aan personeel. Ook in dit opzicht is de binnenvaart niet uniek, maar geen reden bij de pakken neer te zitten.

Binnen het IWT-Platform hebben we daarom het plan opgevat een brede Europese campagne te gaan ontwikkelen om jongeren en mogelijke zij-instromers te interesseren voor een baan in de binnenvaart. Werken en leven aan boord heeft absoluut zijn charmes. Financieel is het ook niet verkeerd, het wordt goed betaald.

Dat is niet het enige. We dienen ook aandacht te geven aan andere ontwikkelingen zoals het op afstand besturen van schepen. Wellicht biedt dat kansen op interesse van mensen die niet wekenlang van huis willen zijn. Het is het alleszins waard betrokken te zijn bij initiatieven zoals van SEAFAR en dat waar mogelijk te ondersteunen.

Een ander traject zou ik hier ook willen noemen en dat is aanpassing van de wetgeving met betrekking tot de bemanning. Daar zijn we al jaren mee bezig, maar helaas moet ik vaststellen dat het zeer traag gaat. De weg naar een regeling op Europees niveau is lang. Naar mijn mening heeft de binnenvaart nood aan snelle aanpassing mede met het oog op het autonoom varen wat ik hiervoor aanhaalde.

<p>In addition, current regulations are very outdated, while ships and navigation equipment have undergone enormous development. You can simply say that on many ships in certain modes of operation there is insufficient work for the prescribed people.</p> <p>This is a problem on all sides, both financially and between people. It may be wise to adjust the arrangement on the Rhine in anticipation of a European regulation.</p> <p>Modal Shift Office Shifting transport from road to water has been a long-standing intention of national governments and the European Union. In the EU's plans in the context of climate change, they have even been made concrete by formulating an objective. However, there are no plans for content and implementation (yet). In that area too, I think it is time for inland shipping to take collective action. Of course, entrepreneurs, shipping companies, charterers and partnerships (cooperations) are busy every day, but finding new work is extremely difficult and time-consuming.</p> <p>ESO and EBU have recognized this and we will use the IWT Platform to see whether we can set up a dedicated Modal Shift Office. To achieve this, we must also be prepared to invest ourselves and this can be done, for example, with resources from the reserve fund. Money makes money, so support from national governments and even the EU is lurking. Finally, it must also be worth something to these authorities to realize policy goals. Even then, it will be quite a challenge and will often require significant investments in infrastructure, for example, to make modal shift possible. But then the choice is yours...</p> <p>ESO vzw For the fourth consecutive year, ESO functions as a non-profit association (VzW) under Belgian law. Because the non-profit organization legislation in Belgium was drastically changed, the statutes of ESO were also brought into line.</p> <p>The General Meeting of June 17, 2022, approved the final version of the amended statutes. However, the filing of the amended articles of</p>	<p>Daarnaast zijn huidige regelingen sterk verouderd terwijl de schepen en navigatiemiddelen juist een enorme ontwikkeling hebben doorgemaakt. Simpelweg kun je vaststellen dat op een heleboel schepen in bepaalde exploitatiewijzen onvoldoende werkzaamheden zijn voor de mensen die voorgeschreven zijn.</p> <p>Dat wringt aan alle kanten, zowel financieel als tussen de mensen onderling. Misschien is het verstandig om vooruitlopend op een Europese regeling een aanpassing te doen van de regeling op de Rijn.</p> <p>Modal Shift Office Verschuiving van het vervoer over de weg naar het water is al heel lang een voornemen van nationale overheden en de Europese Unie. In de plannen van de EU in het kader van de klimaatverandering zijn ze zelfs concreet gemaakt door het formuleren van een doelstelling. Plannen voor invulling en uitvoering zijn er evenwel (nog) niet. Ook op dat vlak vind ik dat de binnenvaart aan zet is om collectief actie te ondernemen. Natuurlijk zijn ondernemers, rederijen, bevrachters, samenwerkingsverbanden alle dagen bezig, maar nieuw werk aanboren is verrekte lastig en tijdrovend.</p> <p>ESO en EBU hebben dat onderkend en via het IWT-Platform gaan we kijken of we een dedicated Modal Shift Office kunnen opzetten. Daarvoor moeten we ook zelf bereid zijn te investeren en dat kan bijvoorbeeld met middelen uit het reservefonds. Geld maakt geld, dus steun van nationale overheden en zelfs de EU ligt dan op de loer. Tenslotte moet het die overheden ook wat waard zijn beleidsdoelen te realiseren.</p> <p>Dan nog wordt het een hele opgave en vaak zal het flinke investeringen in bijvoorbeeld infrastructuur vergen om modal shift mogelijk te maken. Maar dan ligt die keuze wel voor ...</p> <p>ESO vzw Voor het vierde achtereenvolgende jaar functioneert ESO als een vereniging zonder winstoogmerk (VzW) naar Belgisch recht. Omdat de vzw-wetgeving in België drastisch werd gewijzigd, werden ook de statuten van ESO in regel gebracht.</p> <p>De Algemene Vergadering van 17 juni 2022 heeft de finale versie van de aangepaste statuten geaccordeerd. De neerlegging van de gewijzigde</p>
--	--

<p>association with the registry is taking a long time and is now expected to take place in the course of 2024.</p> <p>The ESO governing body met five times during the reporting year. Participants could participate both physically and online.</p> <p>On June 23, the General Assembly met at ESO's official seat at the offices of ITB, Drukpersstraat 19 in Brussels.</p> <p>ESO chairman is Christiaan van Lancker, Messrs Gerard Kester and Piet Crielaard are secretary general and treasurer respectively. As director, Mr. Alain Devos coordinates the various committees and related matters.</p> <p>The administration is conducted from Bruges under the leadership of Mrs. Sharon Adam.</p> <p>Finally</p> <p>In 2025, some attention will be paid to the 50th anniversary of the European Skippers Organization. The ESO was founded in 1975 in the aftermath of the major blockade in the Netherlands and during the blockades in Belgium and France that autumn. The basis at the time was formed by the advocacy of the so-called "small skipper", the independent inland shipping entrepreneur who formed the backbone of inland shipping. Despite the enormous increase in scale in inland shipping, the backbone has not changed much. Still strong I would say.</p> <p>Our strength can be of great significance, especially when Europe is moving towards its own industrial and defense policy.</p>	<p>statuten ter griffie laat echter lang op zich wachten en is nu voorzien in de loop van 2024.</p> <p>Het ESO-bestuursorgaan heeft in het verslagjaar vijf keer vergaderd. Deelnemers konden zowel fysiek als online participeren.</p> <p>Op 23 juni vergaderde de Algemene Vergadering op ESO's officiële zetel ten kantore van ITB, Drukpersstraat 19 te Brussel.</p> <p>ESO-voorzitter is Christiaan van Lancker, de heren Gerard Kester and Piet Crielaard zijn respectievelijk secretaris-generaal en penningmeester. De heer Alain Devos coördineert als directeur de verschillende commissies en aanverwante zaken.</p> <p>De administratie wordt vanuit Brugge gevoerd onder leiding van mevrouw Sharon Adam.</p> <p>Tot slot</p> <p>In 2025 zal er enige aandacht besteed gaan worden aan het 50-jarig bestaan van de Europese Schippers Organisatie. De ESO is in 1975 opgericht in de nasleep van de grote blokkade in Nederland en tijdens de blokkades in België en Frankrijk in dat najaar. De basis destijds werd gevormd door belangenbehartiging van de zogenaamd "kleine schipper", de zelfstandige binnenvaartondernemer die de ruggengraat vormde van de binnenvaart. Ondanks de enorme schaalvergroting in de binnenvaart is die ruggengraat niet veel veranderd. Nog altijd sterk zou ik willen zeggen.</p> <p>Zeker wanneer Europa op weg gaat naar een eigen industrie- en defensiepolitiek kan onze sterkte van grote betekenis zijn.</p>
---	--

Gerard Kester, secretary general