



aangesloten bij:  
International Federation of  
Shipmasters' Associations (IFSMA)  
Confederation of European  
Shipmasters' Associations (CESMA)

verschijnt 5 maal per jaar



## INHOUD

Van de voorzitter.....	02
Ongezoute(n) meningen .....	04
Zoute lucht gesnoven.....	09
Het redden van mensenlevens op zee, anno 2010 .....	11
Report CESMA Annual General Assembly 2010 .....	13
Tuchtcollege voor de Scheepvaart van start .....	15
IMO diplomatic conference on STCW in Manila .....	17
Kick-off Zeebenen in de Klas. ....	19
Tramp to Queen (boekbespreking) .....	21
Van de redactie .....	23
Bestuur en leden / Convocatie Ledenvergadering 08-12-2010 .....	25
Van het Bestuur .....	26
Netjournaal / Vergaderschema 2011 .....	27
Verenigingsgegevens .....	29

Hoofdredacteur: F.J.vanWijnen

Redactiecommissie: W. W. Thumann, J.C. Ulrich, H.A. L'Honoré Naber

*Overname van artikelen of gedeelten is toegestaan, mits de bron is vermeld. ISSN: 1571-9111. Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat, kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.*

## VAN DE VOORZITTER

We naderen het eind van het jaar 2010 en is goed om stil te staan bij het afgelopen jaar. Ook in 2010 hebben wij diverse kapiteins kunnen ondersteunen in hun werk. Dit varieert van adviezen geven op het gebied van operationele maar ook andere zaken. Bovendien kwamen wij in een groot aantal commissies en klankbordgroepen op voor de belangen van onze leden

Dankzij uw steun aan het bestuur was het mogelijk dit vele werk te doen. Graag wil ik u hiervoor danken en u en de uwen vanaf deze plaats een gezond 2011 toewensen en ik hoop u te kunnen ontmoeten op onze nieuwjaarsbijeenkomst.

Ook wil ik graag stilstaan bij deze uitgave van onze verenigingsblad "Notices to Master Mariners". Deze uitgave is de laatste die ons bestuurslid en hoofdredacteur F.J. van Wijnen heeft verzorgd. Hij heeft besloten om na 12 jaar het blad gemaakt te hebben, hiermee te stoppen. Van de oorspronkelijke "Mededelingen voor de Gezagvoerder", is het blad onder zijn inspanning geworden tot een kwalitatief goed verenigingsblad "Notices to Master Mariners" dat aanzien geniet bij onze leden maar zeker ook daarbuiten. Een woord van dank namens het bestuur en de leden is hier zeker op zijn plaats. Hoofdredacteur F.J.van Wijnen heeft toegezegd zijn bijdrage te blijven leveren.

We wensen de nieuwe hoofdredacteur en de redactiecommissie veel succes toe met het voortzetten van de "Notice to Master Mariners". Het zal een uitdaging inhouden. Gelijktijdig is een onderzoek gestart om te kijken of er een meer efficiënte wijze mogelijk is om het verenigingsblad uit te geven waarbij het kwaliteit/kostenaspect zal worden geëvalueerd.

Momenteel zijn wij druk bezig om over te gaan naar een volledig digitaal kantoor. In dit kader hebben wij ons archief, tot 1985, overgedragen aan het NIMH (Nederlands Instituut voor Militaire Historie). Het is u mogelijk bekend dat het vroegere Nederlands Instituut voor Maritieme Historie is opgegaan in het huidige NIMH. Het NIMH beheert ook het zogenaamde Londense archief waarin alles opgeslagen is over zeevarenden die in de 2<sup>e</sup> wereldoorlog op Nederlandse schepen gediend hebben. Voor geïnteresseerden is het mogelijk deze gegevens in te zien na een bericht aan: [NIMH@mindef.nl](mailto:NIMH@mindef.nl)

Het NIMH zal het NVKK archief ordenen en opslaan en aldus het archief voor het nageslacht bewaren. Het archief zal voor een ieder toegankelijk zijn.



Tijdens de laatste Jaarvergadering in april in Breukelen werd een beroep gedaan op de aanwezige leden om zitting te nemen in een "beleggingscommissie" om te bezien hoe de financiële reserves van de vereniging het best kunnen worden belegd. Er werd toen een toezegging gedaan door twee leden. Ondertussen hebben deze zich teruggetrokken, reden om u te vragen zich alsnog beschikbaar te stellen voor deze commissie. Uw medewerking zal op hoge prijs worden gesteld.



## ONGEZOUTE(N) MENINGEN

### THE NECESSITY OF VOYAGE PLANNING

**I do not question the necessity of voyage planning, but the way it has to be done.**

Passage planning in a separate report is an excellent example of an interpretation of the ISM code imposing an additional administrative burden on the crew, instead of improving safety: voyage planning has to be done at a time the crew is usually already (over)stressed by cargo operations going on, so that safety may again suffer as a result of excessive time taken up by voyage planning. Or safety may suffer if only by not allowing the navigation officer to catch up on rest instead of doing paperwork

What is the use of looking at a chart, writing down the names of all buoys, landmarks and then adding routing instructions (courses, waypoints, distances off etc.), then later during the voyage reading the passage plan and look at the chart in order to visualize all the information. Sounds ridiculous? To me it does.

What better passage plan is there than a chart? You can write all the information you wish on it, at the exact place where it is relevant, and have it at hand in a very visual form during the voyage. But it can be done much faster than when having to write down all the names of the buoys, lighthouses, depths etc. A passage planning report has only been asked for just because you may have to convince PSC officers or ISM auditors that you have done it, and to prove that you have done it on last voyage as well, and the one before, and so on. But would the charts of the actual voyage just undertaken, not prove exactly the same, provided they are not cleaned up before the end of the voyage? Does a written report prove that the passage plan was made on beforehand? Only if it was forwarded to the office before departure, and proof of receipt exists (e.g. a fax transmission report including (part of) the report). But then again, is this fraud proof? Fax machines and word processors can easily be tampered with, as far as date and time is concerned.

Another aspect is that for pilotage waters, the pilot may have a completely different approach to the passage as far as courses are concerned, fully based on his local knowledge. Most information of this nature is simply not available to the Master from the charts or from the Pilot books. It is exactly what you pay the pilotage fee for: specialized local knowledge. I can see accidents happening due to distraction during the discussion between the master and the pilot when the latter wishes to do it another way than as described in the vessel's passage plan! Moreover, the passage plan for pilotage waters can take an awful lot of time to make, when rivers or other inland waterways are involved.

I would therefore suggest that the burden of making a passage plan for pilotage waters is shifted from the vessel to the pilots. They can make a much more appropriate plan for the vessel, based on their local knowledge and experience with the type of vessel involved.

It would not be a heavy burden to them, because they have it available and just have to fill in the tidal and traffic information etc. for the date concerned. Provide them on beforehand with the vessel's handling characteristics for its actual loading condition. Then, let the pilots revert with a passage plan well before arrival at the pilot station, so that no time is lost discussing all these matters after boarding and before proceeding. Any difference of opinion could be resolved on beforehand. In these days of modern communications, that should not be a problem. The chart will then be the Master's ideal tool for following up the vessel's passage. And for those areas of the world where the pilots do not yet dispose of appropriate communications systems; the charts will have to do the trick once again. Please, let's keep it practical.

But then it is also necessary to make sure that PSC officers and ISM auditors are aware that charts and the information inserted on them *do* constitute documentary evidence of the last voyage or of the voyage to be undertaken. The absence of, or an uncorrected chart constitutes evidence of a failure of the passage plan just as well!

**A file holder with the written voyage plans of past voyages is just a piece of unnecessary ballast, and excellent documentary evidence of a waste of resources!**

Y. Beeckman, lid nr. 2485



## WINDMOLENS

Over energie gesproken. De windmolens komen meer en meer in beeld. En velen zijn erop tegen. Argumenten als horizonvervuiling en andere onzin worden op tafel gelegd om ze maar niet te laten verrijzen. Vele woorden en vergaderingen moeten ook nog belegd worden om maar goed te definiëren wat de juiste locatie is en dergelijke. En dat is toch echt wel noodzakelijk omdat er nogal wat partijen zijn die meespelen in deze wereld. Straks zijn de oliebronnen op en leeg. Mits de technieken niet verbeteren en we nog dieper in onze aardkloot kunnen gaan boren. De kernenergie is een alternatief die onbeperkt lijkt te zijn. De wind energie is een alternatief die maar een paar procent van de behoefte kan behappen. Maar ook redelijk onbeperkt. Er is altijd wel wind !

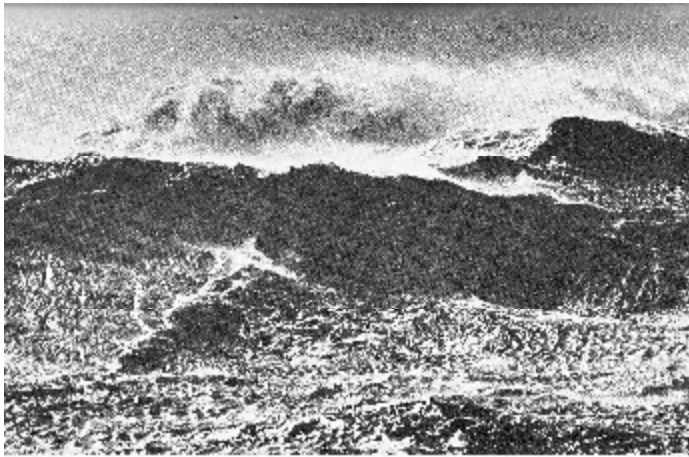
Ik ben in de Kinderdijk geboren. Ik heb in Kinderdijk op klompen leren lopen vanaf mijn geboorte. En zo ongeveer alle molens van binnen en van buiten bezocht in mijn jonge jaren. Daar staan vele molens, die allen op de Unesco Wereld erfgoed lijst zijn gezet. Die dingen mag je alleen nog maar naar kijken; en het kan je misschien wel bekoren. Molens die sinds de 15 eeuw zijn geplaatst om het land droog te houden. Daar waar toen de hennep teelt levendig tierde. Het was hennep telen zonder meer. En ook zonder beperkingen. Geen vergunningen werden vereist. Geen verbod werd er opgelegd. De grond moest droog blijven en hennep moest geteeld worden. Noeste arbeid was het devies voor de mensen die geloofden in hetgeen jaren later de heer Calvijn propageerde als een goede en correcte levenswijze voor de mensen. Er zullen wel mensen geweest zijn die het hennep toentertijd ook rookten. Maar die hennep was niet om verstookt te worden ter verrijking en verruiming van de geest, maar bedoeld en ingezet als onderdeel van noeste vlijt. Men bracht het bij de touwslager. Die had een touwbaan en touwen werden gemaakt voor de zeilschepen die uit Rotterdam vertrokken. Die vertrokken toen ook uit Rotterdam. Het is niet voor iedereen te begrijpen dat die stokoude molens en bijbehorende gebouwen moeten blijven bestaan en in stand gehouden moeten worden. Op last van de wetgever en de regelgeving.

Dat kost ook nog veel geld. Terwijl de zo nuttige energie opwekkende en winstgevende windmolens op zee en op land, aan zulke protesten onderhevig moeten zijn omdat mensen de smaak hebben dat het horizon vervuiling is. Stokoude molens wekken nostalgie op? Er is al weinig ruimte voor de vele schepen op de kust. Nu die windmolens er nog bij, dan wordt het nog lastiger. Doch het levert wel veel werk op voor de constructeurs en bedenkers. En..... wie van ons laat de energie zitten. Wie van ons doet afstand van auto, trein en vliegtuig? Terug naar het rijtuigje met paard en wagen op een mooie Pinksterdag? Wie van ons wilt geen asfalt meer op de wegen, maar terug naar de kinderhoofdjes? Terug naar de romantiek van hard werkende mensen zonder machinerieën om op een andere manier een hoop comfort en voorspoed te bewerkstelligen. Terug naar het slapen in de bedstee en de kolenkachel. Terug naar de bacteriële ziekten in de bedstee en stof door kolengruis in de kamer. Terug naar het hakken van een wak in het ijs in de wintermaanden om water te kunnen halen. Hebben we nog hout om het fornuis op te stoken? Wie is de eerste?? Er zullen weinig volgen.

L.C. den Hartog



## FREAK WAVES



Staat u mij toe, dat ik in gedeelten de informatie die ik heb, aan u doorstuur. Ik ben al vele jaren vertrouwd met het verschijnsel roque or freak wave. Ik versta persoonlijk hieronder een golf met een hoogte van ongeveer vier keer de gemiddelde golfhoogte met een laten we zeggen agressief karakter, dus zeer steil aan de lijkant. Zelf heb ik in de winter Noord Atlantic ook wel golven meegemaakt van plus 20 meter, maar ik noemde dit geen rogue waves omdat deze een normaal patroon hadden. Ik stuur u apart een foto, die ik heb gescanned uit het 40-jaar oude boek

"Het varen in zwaar weer met kleine schepen" van Frank Robb. Op blz. 50 staat een "monster golf" genomen vanaf de Duitse slagkruiser "Admiraal Scheer". Dit moet in de laatste jaren van voor de Tweede Wereldoorlog zijn. (J.M.Kooijman)



## PASSENGERSHIP SAFETY

**British government regulations require that large passenger ships must conduct a safety and life jacket drill for all passengers before the commencement of each voyage. Most other governments enforce similar regulations.**

Experience as a passenger of various companies carrying out those drills, suggests that most take place immediately before departure. In response to the sounding of an emergency signal, all passengers are required to muster in designated assembly spaces, taking with them the life jackets supplied in each cabin. Each of these spaces becomes packed with people who then listen to a recorded broadcast of safety instructions and then are directed to don their lifejackets. Each space is supervised by crewmembers, frequently from the ship's entertainment or catering department. There are very few seamen and those available are often junior ratings. The procedure for moving to boats or liferafts is glossed over or not mentioned at all.

It is noteworthy that the lifejackets, issued to the passengers and crew, appear to have changed little from those used in the "Titanic", with the possible addition of a saltwater operated light. Each lifejacket, perhaps better described as a buoyancy aid, consists of four bulky fabric covered blocks of cork placed over the neck of the wearer and strapped around the chest. This is over the top of clothing and will be worn by a variety of body shapes, ages, states of fitness or infirmity. Specifically there is no crotch strap or other means of preventing the life jacket from slipping over the head of the wearer once everything is soaked. Modern cruise ships carry up to 4.000 passengers and in relation to this, very few deck officers or seamen. There at least 30 large cruise ships operating from British ports all year round and many more elsewhere. Experience suggests that sooner or later a serious accident will occur. Perhaps it is time to review briefing and preparation for safety at sea of the passengers and crew of these ships.

**Capt. J.A. Holt, MBE, FCMI, MNI Commander Royal Navy (Retired).**  
(From Seaways (NI) August 2010)

*Ongezoute(n) meningen behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat, kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.*

## ZOUTE LUCHT SNUIVEN.....

Op maandag 27 september 2010, verzamelden zich 16 deelnemers voor een tripje zoute lucht snuiven. Op initiatief van de NVKK en in samenwerking met rederij Stena te Hoek van Holland was een arrangement gemaakt voor leden van de NVKK en KNVOV voor een reis Hoek van Holland – Harwich vv. Het bijzondere hiervan was dat deze reis werd gemaakt met de "Stena Hollandica", de nieuwste aanwinst van de rederij.



Na ons te hebben verzameld in de vertrekhal te Hoek van Holland, werden wij opgehaald om aan boord te gaan door kapitein Laas van der Zee. Aan boord werden de chipkaarten voor de hutten overhandigd en gelijk wachtte ons een verrassing, prachtige buitenhutten, op dek 10 met grote patrijspoorten en van alle gemakken voorzien inclusief beeldbreed tv scherm. Inmiddels naderde het tijdstip van vertrek en werden wij uitgenodigd dit gebeuren op de brug te aanschouwen. Voor hen die nog een staartje van de evolutie op bruginnovatie en ergonomie hebben meegemaakt, was het enigszins een vertrouwd beeld, ofschoon ook hier de technologie van de laatste jaren zeer nadrukkelijk aanwezig was. Veel beeldschermen, computers, etc. Het gemak waarmee het schip vanaf de console op de brugvleugel kan worden beheerst, werd duidelijk met de wijze waarop de gezagvoerder dit ten uitvoer bracht. Heel geconcentreerd en toch ontspannen, manoeuvreerde hij het schip vanaf de ligplaats rond richting zee. En daar gingen wij, met een vaart van ca. 14 knopen het laatste stukje Waterweg af en daarna volle kracht richting de West, MW 3.

Het schip vertrok stipt op tijd en naar verwachting zou het ook stipt op tijd aankomen in Harwich. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door het schip de juiste vaart/koers te geven om de route in een bepaalde spanne tijd te volbrengen.

Een computer verzamelt alle gegevens die voor deze prognose van belang zijn, t.w. windrichting en kracht, stroomrichting en kracht, diepgang van het schip, trim. Daar deze waarden variabel zijn, wordt het systeem voortdurend up to date gehouden.



navigatie/controle console bb-deel

De console in het midden van de brug doet gauw denken aan een cockpit van een Jumbo vliegtuig. Twee grote radarbeeldschermen met elektronische zeekaart, welke desgewenst alle denkbare gegevens betreffende het te bevaren zeegebied kan oproepen. Aparte schermen welke de situatie voor en achter het schip in beeld brengen, etc.



manoeuvrerconsole bb wing

Na aankomst te Harwich wachtte ons een voortreffelijk diner in het à la carte restaurant. Uiteindelijk om ca.23:45 werd, na wederom een bezoek aan de brug bij vertrek Harwich, de kooi opgezocht. Onze nachtrust was van korte duur daar om 07:00 alweer Hoek van Holland werd aangelopen. Te 08:00 lag het schip weer goed gemeerd bakboord voor de wal aan de ro-ro steiger te Hoek van Holland.



**een der dieselmotoren**

Enige specificaties van het schip: Gebouwd: 2010 Wadan Yards te Wismar (Duitsland). Lengte 240m, Breedte 32,0 m, Holte 15,50 m, diepgang 6,40 m., BRT. 62.000, NRT. 36.870, Voortstuwing totaal 33600 KW/ 46.000 apk geleverd door 2 MAN diesels type 8L48/60CR en 2 MAN diesels type 6L48/60R. Dienstvaart 22 knopen. Capaciteit: 1.200 passagiers, 438 hutten (2 pers.), 100 hutten (5 pers), 230 auto's, 300 vrachtwagens. Stroomvoorziening d.m.v. twee asgeneratoren. Brandstof voor de hoofdmotoren:

zware olie, met de mogelijkheid tot manoeuvreren op zware olie. Hulpmotoren op diesel. Het schip is geschikt gemaakt voor walstroomaansluiting. Of die er komt, is nog niet zeker, daar de overheid ook hier weer een graantje van mee wil pikken door allerlei belastingen etc. aan de rederij te heffen indien van walstroom gebruik gemaakt gaat worden. Het is dan nog de vraag of dit voor de rederij rendabel is. Het brandblussysteem in het schip is d.m.v. een uitgebreide sprinklerinstallatie onder zeer hoge waterdruk. De installatie is te activeren in alle ruimten. Dus geen CO-2 batterijen meer. Wel zijn de nodige brandblussers voor eerste actie aanwezig in de diverse ruimten. Warm water wordt opgewekt via ondermeer de afvoergassen van de voortstuwingsinstallatie en boilers.

Ondanks het bestaan van de Kanaaltunnel, blijkt deze manier van transport voor vooral het vrachtverkeer, ideaal. Chauffeurs, die er al 10 uur op hebben zitten, kunnen gedurende de wachttijd in afwachting van het laden al enige rust genieten en tijdens de 7 uren durende overtocht eveneens. Bij aankomst kan men dus gelijk naar de plaats van bestemming rijden. In Harwich is hier strenge controle op, middels de aanwezige tachometers in de vrachtwagen-cabine. De mogelijkheid om via twee 'linkspans' het vracht- en personenautovervoer te behandelen, leidt tot een snelle omkeertijd.

**W.W.Thumann**



# HET REDDEN VAN MENSENLEVEN OP ZEE

## ANNO 2010

Tijdens de laatste Jaarvergadering van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij april j.l. vond een lezing plaats over dit onderwerp. Sprekers waren de heren David Torres, Sales Director en Harry Klaverstijn, Technical Manager van de firma Schat Harding te Utrecht, onderdeel van de UMOE Group. De heer Harry Klaverstijn is tevens lid van de Nederlandse IMO delegatie bij Design & Equipment.

### mega reddingboot van Schat Harding

Schat Harding is leverancier van de grootste reddingsboten ter wereld. Ze hebben een catamaran romp en zijn geschikt voor 370 opvarenden. Tevens leveren zij vrijeval reddingsboten geschikt voor een wereldrecord vrijeval van 55 meter! , dat is de helft van de lengte van de Domtoren in Utrecht.

De vraag is: **Wie moet gered worden?**

Normaliter zijn zeeschepen uitgerust om de eigen opvarenden te redden, maar niet voor het redden van vluchtelingen of schipbreukelingen van andere schepen.

Om de veiligheid op zee te verbeteren beijvert Schat Harding zich voor een beter ontwerp, betere training en goed onderhoud van de reddingsmiddelen. Zo bepleiten zij bij de IMO om de "on-load release hook" te standaardiseren. Tevens zetten zij vraagtekens bij de verplichte val preventie uitrusting.

Volgens de medewerkers van Schat Harding zijn er vele manieren om de reddingsmiddelen efficiënter en beter te maken. Daar hangt echter wel een prijskaartje aan en de internationale maritieme organisaties zien tot nu toe geen reden de bestaande voorschriften te wijzigen.

Ook constateren zij dat er geen standaard is voor onderhoudsbedrijven op dit terrein. Zij pleiten dan ook voor internationale eisen waar deze bedrijven aan moeten voldoen.

### "Reddingsboot ongeschikt als M.O.B. boot"

In de afsluitende discussie kwam duidelijk naar voren dat deze reddingsbotenbouwer, de gewone reddingsboten absoluut ongeschikt acht om als man over boord boot (MOB) dienst te doen. De problemen zijn genoegzaam bekend. Ze zijn ongeschikt om mensen uit het water op te pikken en zijn moeilijk terug aan boord te nemen, vooral bij veel zeegang of deining. Dit geldt speciaal bij gesloten reddingsboten.

**J.C. Ulrich**





## **REPORT ON THE CESMA 15TH ANNUAL GENERAL ASSEMBLY IN HOTEL PALACIO DE LA LLORENA IN GIJON SPAIN ON 19<sup>th</sup> MAY 2010.**

The Assembly was chaired by CESMA President Captain Wolf van Pressentin



**New board: VanWijnen/VonPressentin/Ribaric**

Resolutions adapted by the previous General Assembly are the guidance for the policy followed by CESMA during the running year. During the 15<sup>th</sup> Annual General Assembly these resolutions were reviewed for the progress made. On the Master/Pilot relationship it was noted that an important issue had not been resolved so far, that is the language to be used by pilots and VTS personnel. The Assembly agreed that in principle English should be used as maritime language. It also agreed that in some countries safety of navigation was better served if pilots used their native language in the communication with other vessels and landbased stations. The master of the vessel should however be kept informed at all times, in understandable English, of their intentions and manoeuvres.

On the piracy issue, the Assembly repeated its view that no arms should be used on board, not by the crew, nor by military or private armed security teams. It was also noted that the after-care of seafarers, once they returned home after being held hostage for some time by pirates, left to be desired in many cases. National administrations should safeguard a proper follow-up, physically and mentally of piracy victims.

It was noted with great concern that evacuation of passengers and crew from a large passenger cruise liner in case of a calamity could cause serious problems for which no efficient solutions are available. The Assembly was of the opinion that cruise operators should guarantee that all masters and officers receive adequate crisis management training.

As far as the relationship of CESMA with the European Maritime Safety Agency (EMSA) is concerned, CESMA was invited to attend the opening of the new EMSA premises in Lisbon, Portugal. During this occasion we had the possibility to visit the newly installed LRIT (Long Range Identification and Tracking) centre. The system mainly aims at tracking polluting vessels in European waters but can even be useful in the follow-up of hijacking cases in the Gulf of Aden.

CESMA is participating in SAGMAS (Stakeholders Advisory Group on Maritime Security), a forum which can express its views while assisting the Regulatory European Governmental Committee on Maritime Security, MARSEC. One of the objectives is to implement EU legislation to enhance security of ports and ships in the face of threats of international unlawful acts including piracy and armed robbery at sea. The outcome of the discussions is to be regarded as confidential. The Assembly was of the opinion that an important issue is the identification of seafarers serving on board in order to shut out people with wrong intentions.

The Assembly again noticed with concern that little or no progress was made with regard to the fatigue problem on board certain types of vessels such as the smaller coastal ships with the six-on / six-off watch system. The Assembly reconfirms its full support for the joint proposal of IFSMA/ITF, requiring at least three certified bridge watchkeepers on each seagoing vessel of over 500 GT. CESMA not only emphasizes the serious threats posed to safety of navigation by watchkeepers suffering from fatigue, but also ask attention to the longtime consequences of fatigue with regard to the health of the seafarers concerned.

As far as the review of the STCW95 Code is concerned. CESMA awaits the outcome of the relevant diplomatic conference to be held in Manila in June 2010.

It has been noted that abnormal freak waves do not only occur in the Indian and Pacific Oceans. They have also recently been observed in the North Sea and other European waters. As freakwaves cannot (yet) be forecasted, masters are advised to be cautious at all times and are invited when observing the phenomenon to report to the local meteorological offices and CESMA, so experiences can be shared with colleague shipmasters.



It has also been noticed that many vessels are in violation with Colregs, posing a serious threat to navigation, yet go unpunished. CESMA calls for an international system with stricter controls in this respect and sanctioning of vessels violating the Colregs.

Every year thousands of containers, cars and trucks are lost or damaged at sea. Apart from economical damage, lost containers often remain afloat for weeks, posing a serious threat to navigation. MARIN, a maritime research institute in the

Netherlands, has recently concluded a research project aimed at scrutinizing lashing systems and observing behaviour of (larger) container vessels in extreme sea conditions. Container lashings disengaging during the voyage can be attributed to twisting of the vessel in heavy seas and/or incorrect loading condition due to incorrect container weights. Masters are advised to exercise greater attention in this respect whenever possible and report findings which may contribute to improvement of container lashing systems.

Still many accidents occur during lifeboat exercises, some even with fatal consequences. The Assembly is of the opinion that lifeboat release systems should be serviced and tested by certified and competent service personnel, preferably from the manufacturer. It has also been noticed that, in some cases, liferafts failed to work properly after being serviced ashore. CESMA calls upon all parties concerned to guarantee that liferafts are properly serviced as human lives may depend on them.

The 15<sup>th</sup> Annual general Assembly was concluded with the invitation of Captain Slobodan Vrdoljak, representing the Croatian Masters' Association ZHUPK, to organise the 16<sup>th</sup> CESMA AGA in Zadar, Croatia.

**(F.J.van Wijnen)**



## TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN START

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart is per 1 januari 2010 ingesteld en heeft vanaf die datum de tuchtrechtelijke taak van de Raad voor de Scheepvaart overgenomen. Het college is gehuisvest in de lokalen van de Raad in de Beurs van Berlage te Amsterdam en de openbare zittingen vinden ook daar plaats. Het college functioneert op basis van hoofdzakelijk art. 55 van de Zeevaartbemanningwet. Het is samengesteld uit een voorzitter, 2 plaatsvervangers en 24 (plaatsvervangende) leden. Deze leden hebben of hadden een functie in de maritieme wereld. Onder de knop "**samenstelling**" vindt u een lijst van de personen die thans deel uitmaken van het college.

De wetgever is bezig met het ontwerpen van de 'Kaderwet tuchtrechtspraak' die ervoor moet zorgen dat het wettelijk geregeld tuchtprocesrecht van alle beroepsbeoefenaren (advocaten, notarissen, artsen, notarissen ect.) wordt geharmoniseerd. De verwachting is dat deze wet in 2012 van kracht wordt. Een aantal artikelen uit de Zeevaartbemanningwet komt bij inwerkingtreding van deze Kaderwet te vervallen. Onderworpen aan tuchtrechtspraak in de zeescheepvaart zijn scheepsofficieren (kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, maritiem officieren (marof's) en radio-operatoren van schepen die onder de Nederlandse vlag varen.

Het tuchtcollege behandelt zaken op basis van klachten die door middel van een klaagschrift bij het tuchtcollege kunnen worden ingediend door belanghebbenden. Of een klager zichzelf terecht als belanghebbende heeft aangemerkt, wordt beoordeeld door het college zelf. Te denken valt aan bijvoorbeeld: bemanningsleden, reders, passagiers en verzekeraars. U kunt een klaagschriftformulier downloaden, inclusief een aparte leidraad voor het invullen daarvan, onder de knop '**klaagschrift**'. Daarnaast kan de Minister van Verkeer en Waterstaat bij het college een zaak aanhangig maken door het indienen van een verzoek. Criterium om al dan niet tot het uitspreken van een tuchtmaatregel te komen is of de betreffende scheepsofficier heeft gehandeld (of heeft nagelaten te handelen) in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. **De volgende tuchtmaatregelen kunnen worden uitgesproken: een waarschuwing, een berisping, een geldboete van ten hoogste 4.500 euro en de schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van ten hoogste twee jaar.**

De uitspraken van het tuchtcollege worden geanonimiseerd gepubliceerd op de eigen website [www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl](http://www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl). Uitspraken van het tuchtcollege zijn ook te vinden op de website [www.tuchtrecht.nl](http://www.tuchtrecht.nl), onderdeel van de site [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl). Onder de knop '**werkwijze**' vindt u een beknopte samenvatting die aangeeft hoe het Tuchtcollege voor de Scheepvaart functioneert. In deze werkwijze wordt u de gelegenheid geboden een document te downloaden om te zien hoe de procedures van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart wettelijk zijn geregeld.

**Hoewel er nog geen zaken zijn behandeld door het Tuchtcollege, willen wij u, als varende leden van de NVKK, er op wijzen dat het belangrijk is om ons tijdig te melden indien u in aanmerking zou kunnen komen voor een onderzoek door het Tuchtcollege. Alleen dan kunnen we tijdig reageren om uw verdediging grondig voor te bereiden en uw eventuele zaak naar behoren voor het college te kunnen bepleiten.**

# IMO DIPLOMATIC CONFERENCE STCW IN MANILA



## Inleiding

Van maandag 21 tot en met vrijdag 25 juni 2010 vond in Manila, de Filippijnen, een diplomatieke conferentie plaats voor de vaststelling van een pakket van omvangrijke wijzigingen van de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (IMO STCW-verdrag). De conferentie werd voorgezeten door de heer Neil Ferrer uit de Filippijnen. Het inhoudelijke deel van de vergadering (Committee of the Whole) werd voorgezeten door de heer P.Brady uit Jamaica, met de heer Sibrand

**S.Hassing, V&W** Hassing uit Nederland als eerste vice voorzitter.

De heer Hassing zat twee ad-hoc werkgroepen voor. Namens de KVNR werd door de heer T.W.A. Westra aan deze vergadering deelgenomen, als lid van de delegatie van de International Shipping Federation (ISF). De Nederlandse delegatie bestond uit S. Hassing, R. de Bruijn en J.W. Verhoeff.

## Vaststelling wijzigingen en inwerkingtreding

Het proces tot wijziging van het STCW-verdrag werd in 2007 aangevangen. In de periode 2008-2010 werden de wijzigingen besproken tijdens drie vergaderingen van het IMO Sub-Committee on Standard of Training and Watchkeeping (STW39, STW40 en STW41) en twee tussentijdse werkgroepvergaderingen (STW ISWG1 en ISWG2). Bij aanvang van de conferentie bestond over het grootste deel van de wijzigingen al overeenstemming. Onderwerpen waarover in de conferentie overeenstemming werd bereikt waren onder meer een harmonisatie van de normen voor rusttijden in het STCW-verdrag met die uit de ILO Maritime Labour Convention en het opnemen van (globale) minimumcriteria voor de medische keuring van zeevarenden. Het totale pakket van wijzigingen, waarnaar zal worden verwezen als "The Manila Amendments", werd op vrijdag 25 juni 2010 formeel aangenomen. De wijzigingen zullen op 1 januari 2012 in werking treden. Voor het aanpassen van de certificering van zeevarenden zal een overgangstermijn gelden tot 1 januari 2017. Opleidingen die op of na 1 juli 2013 aanvangen zullen moeten voldoen aan de nieuwe normen.

## Wijzigingen

Hieronder volgt een korte opsomming van een aantal belangrijke wijzigingen:

- Een eenduidige definiëring van de begrippen "Certificate of Competency" (vaarbevoegdheid officieren), "Certificate of Proficiency" (vaarbevoegdheid gezellen en cursuscertificaten) en "Documentary evidence" (*Regulation I/1*).
- Een aanscherping van de verplichting dat verificatie van de echtheid van documenten dient plaats te vinden voordat tot erkenning kan worden overgegaan. Ter ondersteuning van de verificatieplicht dienen partijen de betreffende informatie per 1 januari 2017 volgens elektronische weg beschikbaar te kunnen maken (*Regulation I/2*).
- Harmonisatie van de normen van afgifte van geneeskundige verklaringen aan zeevarenden en de opname van globale minimumcriteria voor de medische keuring van zeevarenden (*Regulation I/9*).
- Aanbevelingen met betrekking tot de inhoud van de "documentary proof" dat een aanvraag voor erkenning van een vaarbevoegdheid in ontvangst is genomen. Het betreft hier de documentatie die in de praktijk vaak wordt aangeduid met het Certificate of Receipt of Application (CRA). Specifiek is in de aanbeveling opgenomen dat het schriftelijk bewijs via de elektronische weg beschikbaar mag worden gemaakt. (*Regulation 1/10* en *Section B1/10*).
- Het opnemen van normen voor de opleiding en certificering van de Able Seafarer Deck (*Regulation II/5*) en de Able Seafarer Engine (*Regulation III/5*).
- Het opnemen van normen voor de opleiding en certificering van de Electro-technical officer (*Regulation III/6*) en de Electro-technical rating (*Regulation III/7*).

- Het benadrukken dat de cursussen Basic Training (BT), Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat (PSCRB), Advanced Fire Fighting (AFF) and Medical First Aid (MFA) onderdeel uitmaken van de normen voor het opleiden van stuurlieden (Regulation *II/1*) en werktuigkundigen (Regulation *III/1*)
- Het opnemen van de aspecten "teamwork" en "leadership" in de opleidings-normen voor stuurlieden (Chapter *II*) en werktuigkundigen (Chapter *III*). Kennis van de aspecten "Bridge resource management" en "Engine resource management" gaat onderdeel uitmaken van de opleidingsnormen voor respectievelijk de wachtstuurman (Section *A-III/1*) en de wacht-werktuigkundige (Section *A-III/1*).
- Toevoegen van het aspect "marine awareness" aan de opleidingsnormen voor stuurlieden en werktuigkundigen op wachtniveau (Section *A-II/1* resp. Section *A-III/1*).
- Het opnemen van het kunnen werken met ECDIS in de opleidingsnormen voor stuurlieden (Chapter *II*)
- De toepassing van competentietabellen bij de normen betreffende trainingen voor het dienstdoen aan boord van tankers, met een duidelijke definiëring van de twee niveaus: "basic training" en "advanced training" (Chapter *V*). Regulation *V/1* betreft de training voor olie- en chemicaliëntankers en Regulation *V-2* die voor gastankers.
- Het samenvoegen van de opleidingsnormen voor het dienstdoen aan boord van passagiersschepen en ro-ro passagiersschepen. (Regulation *V/2*)
- Voor de cursussen Basic Training, Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat, Fast Rescue Boat en Advanced Fire Fighting gaat gelden dat met uitzondering van enkele element, vaartijd alleen, niet volstaat voor het aantonen van het behoud van vaardigheden. In de praktijk zal dit betekenen dat behoud van vaardigheden zal moeten worden aangetoond door assessment, al dan niet in combinatie met refresher training.
- De invoering van een "security related familiarization" en "security awareness training" voor alle bemanningsleden met specifieke taken op het gebied van security. Deze trainingen omvatten ook de aspecten "piracy" en "armed robbery" (Regulation *VI/6*).
- Harmonisatie van de normen voor rusttijden met die uit de ILO Maritime Labour Convention (Regulation *VIII/1*)
- Het opnemen van normen ter voorkoming van misbruik van alcohol. Voor bemanningsleden die taken verrichten op het gebied van veiligheid, beveiliging (security) of de bescherming van het milieu, wordt een limiet gesteld van 0,05 pm alcohol in het bloed (BAC) of 0,25 mg/l alcohol in de adem (Regulation *VIII/1*)
- Het opnemen van de elementen "bridge resource management" en "engineer room resource management" in de normen voor wachtlopen (Regulation *VIII/2*)
- Het opnemen van aanbevelingen voor training voor het dienstdoen aan boord van offshore supply schepen met daarbij ook specifieke aandacht voor "anchor handling operations" (Section *B-V/f*).
- Het opnemen van aanbevelingen voor training met betrekking tot "Dynamic Positioning" (Section *B-V/f*)
- Het opnemen van aanbevelingen betreffende training voor het dienstdoen aan boord van schepen die varen in Arctische en Antarctische wateren (Section *B-V/g*)

Bron: KVNR



## KICK-OFF ZEEBENEN IN DE KLAS GROOT SUCCES



In onze vorige email nieuwsbrief van 2010 hebben we u geïnformeerd dat de landelijke uitrol van het project Zeebenen in de klas op 23 september 2010 van start gaat. Welnu, de kick-off in groep acht van de basisschool Groen van Prinsterer te Capelle aan den IJssel kunnen we met recht een geslaagde tewaterlating noemen. Na het openingswoord door directeur André Bloot en het vertonen van een trailerfilm over de actie Zeebenen in de klas heeft TAZ voorzitter Tineke Netelenbos de leerlingen van groep acht uitgelegd dat een carrière op zee zo gek nog niet is.

Met het luiden van een scheepsbel door de scholieren werd de echte openingshandeling verricht. Hierna begon de presentatie door de heren senior en junior Pannekoek, respectievelijk kapitein en stuurman, waar groep acht en de aanwezigen geboeid naar luisterden.

De kick-off was een groot succes met voldoende aandacht van de schrijvende pers en veel cameraploegen. 's Avonds waren de beelden al te zien op diverse tv-programma's van de NOS, SBS, RTL tot en met het Jeugdjournaal. Dat het project zeebenen in de klas ook aanslaat bij de basisscholen, blijkt wel uit de bijna 400 aanmeldingen. Om deze scholen allemaal te bezoeken kunnen wij nog meer ambassadeurs gebruiken. **Wellicht kent u collega zeevarenden welke geïnteresseerd zijn om in het project mee te draaien.** Deze kunnen zich bij Nautilus International via [infol@nautilusint.org](mailto:infol@nautilusint.org) aanmelden.



Met vriendelijke groet, projectgroep Zeebenen in de klas.





## BERICHT VAN DE "EENDRACHT"

Ben jij geïnteresseerd om vrijwillig **stuurman** te worden aan boord van zeilschip Eendracht?



De "Eendracht" is 365 dagen per jaar actief vanuit thuishaven Rotterdam, Europa en in de wintermaanden vanuit het Caribische gebied. De doelstelling van de Eendracht is om het schip maximaal in te zetten voor jongeren maar, iedereen kan mee! De "Eendracht" vaart dagtochten, meerdaagse reizen en neemt deel aan nationale en internationale evenementen. Het schip wordt gevaren door ruim 300 vrijwilligers en 5 vaste bemanningsleden.

### Vrijwillig stuurman, waar moet ik aan voldoen?

- Je bent in bezit van vaarbevoegdheid en de bijbehorende trainingen (of in gelegenheid deze te halen)

- Je bent tussen de 18 en 65 jaar.
- Je bent minimaal 10 dagen per jaar inzetbaar als vrijwilliger.
- Je bent sociaal en communicatief ingesteld.
- Je hebt affiniteit met zeezeilen.
- Je bent bekend met de doelstelling van de Eendracht en bent bereid je hiervoor in te zetten.

### Wat krijg je er voor terug?

Wij bieden jou een leuke en leerzame tijd aan boord van de grootste driemastschoener van Nederland, de Eendracht. Je ontmoet veel enthousiaste mensen en ziet op een ontspannen manier iets van de wereld. Je verblijf is op basis van kost en inwoning en je krijgt de kans om op een unieke en sportieve manier iets van de wereld te zien. Wij bieden een regeling aan (Seamiles) om de eventuele transferkosten van en naar het schip te vergoeden.

Wil jij in aanmerking komen voor een vrijwillige functie aan boord en voldoe je minimaal aan bovenstaande eisen, stuur dan je motivatie en cv op naar [info@eendracht.nl](mailto:info@eendracht.nl).

Tel: 010-4486186

Website: [www.eendracht.nl](http://www.eendracht.nl)

A promotional graphic for the Eendracht sailing club. It features a stylized map of the world with water droplets, a blue sailboat, and the word 'EENDRACHT' in large blue letters. Below this, there is contact information for the Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' and a blue banner with the text 'Eendracht; Thuis in de Caribbean! Bekijk het complete Winterprogramma op www.eendracht.nl en boek uw warme winterreis!'.

Stichting 'Het Zeilend Zeeschip'  
Lloydstraat 300, 3024 EA Rotterdam  
Postbus 63140, 3002 JC Rotterdam

T +31 (0) 10 448 6186  
F +31 (+) 10 448 6185  
E [info@eendracht.nl](mailto:info@eendracht.nl)  
W [www.eendracht.nl](http://www.eendracht.nl)

**EENDRACHT**

Eendracht; Thuis in de Caribbean!  
Bekijk het complete Winterprogramma op [www.eendracht.nl](http://www.eendracht.nl) en boek uw warme winterreis!

## Boekbespreking

**Titel:** Tramp to Queen  
**Auteur:** Captain John Treasure Jones  
**Uitgever:** [www.thehistorypress.co.uk](http://www.thehistorypress.co.uk)  
**ISBN:** 978-0-7524-4625-7  
**Prijs:** £ 17,99  
**Omvang:** 160 blz geïllustreerd

In 1905 werd op een boerderij in Wales, John Treasure Jones geboren. Ruim 60 jaar later kreeg hij enige bekendheid als laatste gezagvoerder van het mooiste passagiersschip dat ooit de oceanen bevoer: de "Queen Mary".



De kroon op zijn carrière, die begon aan boord van een 'tramp', een schip van de wilde vaart. Niet lang geleden werden de persoonlijk opgetekende memoires gevonden van deze bijzondere zeeman in hart en nieren. Zijn schoonzoon, Richard Tennant, heeft met deze memoires als uitgangspunt, een prachtig boek samengesteld. Deze bestaat grotendeels uit de verhalen die zijn schoonvader heeft opgeschreven, maar is met veel zorg en liefde waar nodig aangevuld en uitgebreid met allerhande informatie, appendices en een fantastische verzameling foto's die de verhalen goed illustreren. Daarnaast is er een fraaie collectie afbeeldingen opgenomen van de beroemdste *Cunard White Star Liners* waar Treasure Jones op heeft gevaren.

John Treasure Jones had een makkelijke pen. Zijn talloze anekdotes beginnen bij zijn zorgeloze jeugd en geven op schilderachtige wijze een beeld van het leven in zijn geboortestad Haverfordwest in Wales in het prille begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw. De fascinatie voor de zee ontstond op zijn negende tijdens een vakantie bij zijn grootouders in Barry. Daar zag hij voor het eerst in de baai voor Bristol Channel de grote schepen en besloot hij later kapitein te willen worden en de wereld te zien, het liefst op een passagiersschip.

John begon, nog net geen 16, als *apprentice* op een 'tramp', een stoomschip dat afwisselend kolen en koren vervoerde. Hij genoot van het avontuur. Op zijn achttiende trad hij aan bij de Royal Naval Reserve en deed erna afwisselend ervaring op bij Marine en Koopvaardij. Zijn eerste grote reis op een passagiersschip maakte hij toen hij 25 was. Door de recessie stuurde de maatschappij hem weer naar de Marine, waar hij het nodige meemaakte. Hij trouwde in 1933, klom geleidelijk op in rang, keerde weer terug op passagiersschepen van de Cunard Line, om als marineofficier in de 2e Wereld Oorlog alle oorlogsjaren actief op zee te dienen, o.a. in de Slag om de Atlantische Oceaan. Deze ervaringen heeft hij zeer uitvoerig beschreven; ze lezen als een spannend boek. Interessant is de periode vlak na de oorlog tot maart 1947 waarin John door de *Admiralty* gevraagd werd om *Divisional Sea Transport Officer* te worden en wel in de *South East Asia Command* onder admiraal Mountbatten. Hiervoor verbleef hij in Batavia en was verantwoordelijk voor het regelen van transport voor troepen en (Nederlandse) gevangenen uit Japanse kampen.

Na maart '47 kon hij weer de draad oppakken bij Cunard en in '48 zette hij voor het eerst voet aan boord van een Queen: de "Queen Elisabeth". Hierna klom hij geleidelijk op tot gezagvoerder van o.a. de "Mauretania", "Queen Elisabeth" en uiteindelijk de "Queen Mary", tevens zijn laatste plaatsing. Zijn reiservaringen (w.o. vele ontmoetingen met beroemdheden als leden van het Koninklijk Huis, Churchill, prins Akihito) maar vooral ook die over de allerlaatste reis van de "Queen Mary" naar Californië, waarbij zijn vrouw hem mocht vergezellen, zijn een plezier om te lezen. Dit (Engelstalige) boek is zowel voor koopvaardij als marine personeel een echte aanrader!

Z. Borgeld-Guman





## (ADVERTENTIE)

### ADVERT FOR (JUNIOR) STS SUPERINTENDENTS

#### JUNIOR STS SUPERINTENDENTS

SafeSTS is a new & exciting company based in Norfolk (UK), specialising in the co-ordination & logistics of ship-to-ship (STS) oil and gas transfers.

We have an ongoing requirement for STS Superintendents who are willing to work in both the UK & various worldwide locations on an adhoc / self-employed basis.

Minimum qualifications & experience required as follows:

- STCW Certification as Master Unlimited
- Dangerous Cargo Endorsements for oil and / or gas
- Proven ability in ship manoeuvring
- Command experience preferred
- Medical Certification ENG 1 or equivalent standard
- Previous experience as an STC Superintendent is preferable

Pay & benefits will be discussed at interview stage.

If interested in the role, please send CV with covering letter to  
Captain Bob Gilchrist – e-mail: [bob.gilchrist@safests.com](mailto:bob.gilchrist@safests.com)

All applications received will be logged on our database and we will contact you if your application is successful. No agencies please

### ADVERT FOR STS SUPERINTENDENTS

#### STS SUPERINTENDENTS

SafeSTS is a new & exciting company based in Norfolk (UK), specialising in the co-ordination & logistics of ship-to-ship (STS) oil and gas transfers.

We have an ongoing requirement for experienced STS Superintendents who are willing to work in both the UK & various worldwide locations on an adhoc /self-employed basis.

Minimum qualifications & experience required as follows:

- STCW Certification as Master Unlimited
- Dangerous Cargo Endorsements for oil and/or gas
- Proven ability in ship manoeuvring
- Medical Certification ENG 1 or equivalent standard
- Previous experience as an STS Superintendent is essential

Pay & benefits will be discussed at interview stage.

If interested in the role, please send CV with covering letter to:  
Captain Bob Gilchrist – e-mail: [bob.gilchrist@safests.com](mailto:bob.gilchrist@safests.com)

All applications received will be logged on our database and we will contact you if your application is successful. No agencies please.

## VAN DE REDACTIE

- Het Havenbedrijf Rotterdam heeft op een nieuwe verkeerscentrale geopend. In de nieuwe centrale in de Botlek worden twee units samengevoegd, waardoor het scheepvaartverkeer efficiënter kan worden begeleid. Naast de verkeerscentrale in de Botlek, moderniseert het Havenbedrijf ook een centrale in Hoek van Holland. In het verleden kende de haven, die een gebied van 100 kilometer bestrijkt, vijf bemande verkeerscentrales. Door die te vervangen door twee grote verkeerscentrales, is minder menskracht nodig.
- Op 30 september heeft classificatie bureau Lloyd's Register haar 250 jarig bestaan gevierd met een groot galadiner in de Cruise Terminal in Rotterdam. Vele prominenten uit de Nederlandse maritieme cluster waren hierbij aanwezig.
- De Nederlandse rederij Flinter heeft plannen een nieuw soort schip te laten bouwen dat geschikt wordt gemaakt om onderdelen van windmolens te vervoeren. Zij speelt hiermee in op de toenemende activiteit om op deze wijze energie op te wekken. Een probleem is de toenemende afmetingen van de bladen van de windmolens.
- Meer dan 90 procent van de ondervraagden zijn bezorgd over de criminalisering van het maritieme beroep. Dat bleek uit een enquête uitgevoerd onder 600 leden van de vakbond Nautilus International. Deze viel samen met de instelling van de Seafarer's Rights International (SRI). Deze nieuwe organisatie zal zich inzetten om bemanningsleden te beschermen tegen oneerlijke en onjuiste wetgeving waar ook ter wereld.
- Een nieuw onderzoek onder 30.000 volwassenen heeft aangetoond dat een tekort aan nachtrust het risico van hartproblemen vergroot. Kort slapen kan o.a. in verband staan met veranderingen in de hormonenhuishouding. Door dit soort onderzoeken wordt het belang van projecten zoals HORIZON weer eens aangetoond.
- Onlangs hebben de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en rederij Spliethoff Bevrachtingskantoor BV een convenant gesloten. Met dit convenant leggen beide partijen afspraken vast over het structureel op orde houden en waar mogelijk verbeteren van de naleving van de wet- en regelgeving in combinatie met een vermindering van de toezichtlast van IVW. Een zaak van vertrouwen dus.
- De gezamenlijke actie "Stop piraterij nu" heeft 920.000 handtekeningen opgeleverd. Deze werden ter gelegenheid van World Maritime Day overhandigd aan Secretaris Generaal Mitropoulos van de IMO. Gevreesd moet worden dat deze oproep weinig zal uitrichten omdat de werkelijke macht om maatregelen te treffen ligt bij de regeringen van de diverse landen die het meest te maken hebben met piraterij.
- Het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart is vanaf 1 januari aan de slag gegaan. Er zijn momenteel vier zaken in onderzoek. Over het verdere verloop houden wij u op de hoogte.

## **BESTUUR EN LEDEN**

### **a. NIEUWE LEDEN:**

2640 Kapitein H. Eijkenaar	Flinter	28-08-2010
2641 Kapitein P. Roomans	Flinter	23-08-2010
2642 Kapitein L.P.V. van de Wardt	Stena Line	01-10-2010

### **b. OVERLEDEN:**

* 2068 Kapitein C.J. Clarisse	Shell	27-03-2008
* 1541 Kapitein C. Vriend	Shell	02-09-2010
* 1371 Kapitein G. Klun	Nedlloyd	12-10-2010
* 2059 Kapitein R. Valk	Nedlloyd	15-10-2010

\*

## **CONVOCATIE VAN DE LEDENVERGADERING**

**08 december 2010**

**Locatie NVKK kantoor Den Haag  
Aanvang 13:30 uur**

**De agenda vermeldt o.a.**

**Radio Medische Dienst  
Windparken  
Symposium 2011  
CESMA/IFSMA  
Orkaan Navigatie  
Quick Reference Guide  
BPFK  
Bestuurswisseling  
De Unie (rechtskundig advies)**

**Gaarne aandacht voor de Nieuwjaarsreceptie op 19 januari 2011 in  
Hotel van der Valk in Breukelen.**

**(zie bijgesloten uitnodiging)**

**Op woensdag 24 november a.s. houden we weer een ledenbijeenkomst van de NVKK regio -  
Noord te Leeuwarden. Plaats: Café Wouters te Leeuwarden (recht tegenover CS).  
Aanvang: 13.00 uur (Kapitein L.J.H. Geenevasen, vertegenwoordiger NVKK,**

## VAN HET BESTUUR

Sinds de verkiezing tijdens de ALV op 21 April 2010 in Breukelen, is het vernieuwde Dagelijks Bestuur aan de slag gegaan. Het DB heeft binnen haar mandaat bekeken wat er nodig is om de vereniging bestuurlijk het beste toekomstbestendig te maken. De aangedragen voorstellen zijn door de Bestuursvergadering van 7 September bekrachtigd, en geaccordeerd door de Ledenvergadering van 15 September 2010. Enkele delen van het betreffende Beleidsplan 2010-2012 vindt u hieronder verwoord.

### Uit het Beleidsplan 2010 – 2012:

De NVKK is een actieve, moderne, goed bereikbare vereniging die de kapitein op Nederlandse schepen ondersteunt. We merken een toenemende belangstelling en waardering voor de NVKK in maritieme kringen. De herkenbaarheid van de NVKK is de laatste jaren toegenomen door het organiseren van goed bezochte symposia met aansprekende onderwerpen, door het 5 keer per jaar uitgeven van de "Notices to Master Mariners" met een uitstekende content, en door een deskundige kennis inbreng van actieve NVKK leden in nationale en internationale overlegstructuren. Door deze positieve profilering in maritieme kringen, weten externe partijen steeds vaker de weg naar de NVKK te vinden met adviesvragen. De financiën van de vereniging komen steeds meer onder druk te staan. Daarom moet het Bestuur proactief maatregelen blijven nemen. Op dit moment doet het Dagelijks Bestuur (DB) onderzoek naar de inrichting van een digitaal kantoor: het DB is namelijk van mening dat ze beter kan functioneren wanneer de DB-leden digitaal vanuit huis en vanaf hun werkplek kunnen werken. Het DB adviseert nadrukkelijk om de mogelijkheid tot vergaderen in Den Haag bij de KVMO niet op te heffen, maar wel om te besluiten het fysieke kantoor in Den Haag op korte termijn op te heffen. Voor de postverzorging blijft handhaving van het huidige postadres echter gewenst. Ondanks de negatieve ontwikkeling van het ledenaantal door voornamelijk demografische omstandigheden, ziet het Bestuur de toekomst van de NVKK met vertrouwen tegemoet. Het leveren van kwaliteitsproducten zoals de "Notices to Master Mariners" en het jaarlijkse symposium, het vervullen van waardevolle adviesfunctie posities binnen nationale en internationale fora, en het blijven benutten van de aanwezige hoogwaardige maritieme kennis binnen de vereniging, zullen de kernpunten van de toekomstvisie van het Bestuur moeten zijn. Alles bij elkaar genomen, maken de genoemde kernpunten de NVKK tot een factor van belang binnen maritiem Nederland.

Het bestuur heeft op voordracht van het DB enkele vergaande reorganisatie voorstellen aangenomen die op korte termijn gerealiseerd zullen worden. Deze voorstellen zijn het gevolg van de digitale communicatie mogelijkheden die ons ter beschikking staan, de noodzaak tot verdere kosten besparingen, en de wil om de bestuursstructuur meer eigentijds te modelleren en effectiever te maken. Onder meer zijn we als DB het afgelopen half jaar druk geweest met de overstap van een fysiek naar een digitaal kantoor en met een herstructurering van de informatiestromen vanuit het maritieme veld richting de vereniging en haar bestuursleden. Speerpunten waren daarbij het opzetten van een digitale archiveringsstructuur, de beëindiging van het hebben van een permanent bureau waar nauwelijks iemand achter zat, het houden van DB vergaderingen via Skype sessies vanaf ieders huisadres, en de daarmee gepaard gaande besparing aan reiskosten en huurkosten van het kantoor. De varende leden van het DB zijn dagelijks bereikbaar voor overleg per mobiele telefoon of e-mail. Hun vaarschema is zodanig, dat ze ook redelijk in staat zijn om vergaderingen en andere overleg- structuren tijdens hun verlof bij te wonen. Tot op heden zijn alle betrokkenen enthousiast over de effectiviteit van deze nieuwe manier van besturen van de vereniging en we hopen dat de leden ons enthousiasme daarin willen ondersteunen.

In de bestuursvergadering van 7 september j.l. heeft een discussie plaatsgevonden met betrekking tot onze overeenkomst met Unie Services (voorheen UnieFacet).

Het bestuur heeft op basis van voortschrijdend inzicht besloten deze overeenkomst te beëindigen. De betrokken leden zijn reeds individueel hiervan op de hoogte gesteld.



## NETJOURNAAL (05-2010)

Wij waren bij de volgende gebeurtenissen vertegenwoordigd:

30 aug	Alphen a/d Rijn	Overleg VTL genomineerden Maritiem Leerbedrijf
01 sep	Rotterdam	Bestuursvergadering BPFK
02 sep	Rotterdam	Opening wereldhavendagen
06 sep	Rotterdam	Vergadering SWZ Maritime
13 sep	Rotterdam	Visitatiecommissie/Accreditatie STC
15 sep	Rotterdam	Beroepenveld commissie
17 sep	Terschelling	Diploma uitreiking MIWB
22 sep	Rotterdam	Visitatiecommissie/Accreditatie STC HBO
22 sep	Leeuwarden	Bijeenkomst Regio Noord
23 sep	Capelle a/d IJssel	Kick off "Ambassadeurs van de Zeevaart" *)
24 sep	Rotterdam	Bijeenkomst Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden
28 sep	Den Haag	Overdracht NVKK archief aan NIMH *)
27-29 sep	Noordzee	Minicruise Stena Hollandica "zoute lucht snuiven" *)
29 sep	Rotterdam	Bestuursvergadering BPFK
01 okt	Rotterdam	Vergadering Maritieme Kring Nederland
05 okt	Dordrecht/R'Dam	Jury bezoek Maritiem Leerbedrijf van het jaar
06 okt	Beverwijk	Jury bezoek Maritiem leerbedrijf van het jaar
07 okt	IJmuiden	Overleg Radio Medische Dienst
08 okt	Amsterdam	Symposium NVKK/OKF: "Eerst leren dan varen?"
12 okt	Rotterdam	Vergadering Shore Support
14 okt	Den Haag	Vergadering KNV "Onze Vloot"
14 okt	Rotterdam	Themabijeenkomst ver. Bedrijfstak pensioenfondsen
15 okt	Rotterdam	Bestuursvergadering BPFK
21 okt	Rotterdam	Opening Verkeerscentrale Rotterdam *)
30 okt	Amsterdam	ALV KNV "Onze Vloot"
01 nov	Nieuwegein	VTL Prijsuitreiking Maritiem Leerbedrijf van het jaar
02 nov	Rotterdam	BPFK Verantwoordingsorgaan- en deelnemersvergadering
03 nov	Amsterdam	Breed Maritiem Onderwijs overleg
03 nov	Den Haag	Windparken Noordzee
05 nov	Almere	Jaarvergadering Nautical Institute (NB)
08 nov	Den Haag	Windparken Noordzee
08 nov	Rotterdam	BPFK Bestuurs- en Deelnemersraadsvergadering
10 nov	Rotterdam	Maritime Awards Gala
11 nov	Rotterdam	Jaarvergadering KVNR

\*) Zie verder deze Notices

### LEDENVERGADERINGEN 2011

20 april Breukelen (Algemene Leden Vergadering)

06 oktober (onder voorbehoud) n.n.a Symposium + Ledenvergadering

08 december n.n.a Ledenvergadering + voordracht

Aanleveren van kopij Notices uiterlijk zes (6) weken voor ledenvergadering

## VERENIGINGSGEGEVENS

adres: Wassenaarseweg 2 2596 CH s'Gravenhage  
telefoon: 070-3836176 fax: 070-3835911 e-mail: [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)  
website: [www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)

**Perscontact: Kapitein A.van Binsbergen 06-20611420**

Dagelijks bestuur met telefoon nummers:

<u>Voorzitter:</u>	<b>A. van Binsbergen</b>	tel: 06-20611420 e-mail: <a href="mailto:nvkk@introweb.nl">nvkk@introweb.nl</a>
<u>Vice-voorzitter</u>	<b>R.J.Gutteling</b>	tel: 06-24346243 e-mail: <a href="mailto:nvkk@introweb.nl">nvkk@introweb.nl</a>
<u>Secretaris</u>	<b>G.J.Hulsebos</b>	tel: 06-42224904 e-mail: <a href="mailto:nvkk@introweb.nl">nvkk@introweb.nl</a>
<u>Penningmeester</u>	<b>D.J.van Dijk</b>	tel: 06-51711102 e-mail: <a href="mailto:nvkk@introweb.nl">nvkk@introweb.nl</a>
<u>Hoofdredacteur "Notices to Master Mariners":</u>		tel: 0182-613231 e-mail: <a href="mailto:cesma.vanwijnen@planet.nl">cesma.vanwijnen@planet.nl</a>
	<b>F.J.van Wijnen</b>	

**Regio :**

**L. Geenevasen** tel: 0512 - 510528 (Vert. Noord-Nederland)

### **Contributie per 1 januari 2011:**

Varende kapiteins	Euro 165,- per jaar
Varende wettelijk voorgeschreven plaatsvervanger	Euro 110,- per jaar
Internationale leden (varend)	Euro 120,- per jaar
Introductieleden (max. 2 jaar)	Euro 75,- per jaar
Leden, Vereniging van Overzeeloodsen	Euro 90,- per jaar
Leden, Registerloodsen	Euro 90,- per jaar
Leden, gepensioneerd voor 01.01.82	Euro 25,- per jaar
Leden, gepensioneerd na 01.01.82	Euro 60,- per jaar
Leden, ex-varend, met walfunctie	Euro 60,- per jaar
Buitengewone leden (indien niet honorair benoemd)	Euro 60,- per jaar

Leden ontvangen, op verzoek, het tijdschrift "SWZ/MARITIME" tegen een gereduceerd tarief van Euro 35,- per jaar.

Alle contributies zijn "tenminste". Betalingen d.m.v. automatische overschrijvingen of een machtiging aan NVKK . Verzoeken bij betalingen uw **lidmaatschapnummer** achter uw naam te vermelden. Ook betaling d.m.v. **VISA creditcard** is mogelijk voor in het buitenland verblijvende collega's .

**Betalingen: Postgiro 24 65 314** t.n.v. Penningmeester Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij" te Rotterdam of **ABN-AMRO bank**, Vasteland, Rotterdam: **Rek. Nr. 503 415 057**

Het **verenigingsinsigne**, prijs euro 7,- is verkrijgbaar op het secretariaat of door overschrijving van euro 7,- (franco thuis) op giro 24 65 314 t.n.v. de Penningmeester. **Verenigingsdas** euro 15,-, franco thuis euro 16,- (betaling als boven).

Varende leden worden bij calamiteiten in het buitenland ondersteund door collega kapiteins van bij IFSMA en CESMA aangesloten verenigingen.

De NVKK is aangesloten bij:



**INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**  
202 LAMBETH ROAD  
LONDON SE1 7JY / UNITED KINGDOM  
GENERAL SECRETARY: CAPTAIN R. MACDONALD  
TEL: +44 20 7261 0450 FAX: +44 20 7928 9030 E-MAIL: [HQ@ifsma.org](mailto:HQ@ifsma.org)  
WEB SITE IFSMA: <http://www.ifsma.org>

IFSMA das euro 15,- of euro 16,- franco thuis en het IFSMA-vignet als heraldisch embleem op mahoniehouten schild: euro 15,- of euro 20,- franco thuis. Ook verkrijgbaar op het Secretariaat van de NVKK.



**CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**  
WASSENAARSEWEG 2  
2596 CH THE HAGUE  
THE NETHERLANDS  
GENERAL SECRETARY: CAPTAIN F.J.VAN WIJNEN  
TEL + FAX: +31 70 3836176 / 3835911  
E-MAIL: [cesma-eu@introweb.nl](mailto:cesma-eu@introweb.nl)  
WEB SITE CESMA: <http://www.cesma-eu.org>

CESMA shield: te verkrijgen op het Secretariaat: EURO 20,-

CESMA das : " " " " " " : EURO 15,-

