



Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij

## EXTERNE JAARREDE 2011

***“Het beste hulpmiddel voor de navigatie is naar buiten kijken door het raam”***

Het is al jarenlang een goede gewoonte, dat de voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij tijdens de Algemene Ledenvergadering terugblijkt op het afgelopen jaar. Ik hou die traditie graag in ere.

### <<Het jaar van de zeevarende>>

Het jaar 2010 werd door de IMO uitgeroepen tot “Het jaar van de Zeevarende”. De initiatienemer, Secretaris-Generaal, Efthimios Mitropoulos heeft daartoe de IMO opgeroepen om de zeevaart bij het grote publiek onder de aandacht te brengen.

Dat initiatief lag helemaal in lijn met de inspanningen van IMO om meer mensen enthousiast te maken voor een carrière op zee. Een voorbeeld hiervan is de campagne “Go To Sea”

Laten we, nu 2010 achter ons ligt, toch nog eens even stilstaan bij het beroep van en de inspanning die de zeevarende verricht;

Van de wereldhandel wordt 90 % over zee vervoerd.

De vitaliteit van de wereldeconomie bestaat dankzij het vervoer over zee. Ja het functioneren van de wereld hangt daarvan af. Natuurlijk wordt deze inspanning in gezamenlijkheid met de walorganisatie vorm gegeven maar het is zeeman die dit op een veilige, schone en efficiënte manier uitvoert.

Hij moet in zijn werk vele gevaren trotseren en uitdagingen aangaan.

Om er maar een paar te noemen:

Zeeroverij, terrorisme, criminalisatie, weer en wind

Maar over deze onderwerpen later meer.

- *Door zijn werk ver op zee en achter de horizon, is hij voor velen niet zichtbaar en hebben veel mensen geen besef van wat hij allemaal doet, om een bijdrage te leveren aan een ongestoorde volkshuishouding in de gehele wereld. Daarom mag eigenlijk wel weer eens gezegd worden, dat hij veel respect en waardering verdient.*

Het jaar 2011 is overigens door de IMO uitgeroepen tot het jaar van de aandacht voor de gevaren van de zeeroverij.

## <<Positie Nederlandse kapitein>>

Uit de Nederlandse Maritieme Cluster monitor 2010 van Nederland Maritiem Land blijkt dat ook in 2009 het aantal Nederlandse kapiteins afgenomen is. Dit is een voortzetting van de tendens sinds 2006.

Het valt op de Nederlandse vloot het aantal EU kapiteins gelijk blijft en aantal niet EU kapiteins sterk toeneemt.

Het aantal NL stagiaires op de Nederlandse vloot is licht toegenomen en het aantal EU en niet EU stagiaires is sterk gestegen. De maritieme sector verricht veel inspanning om de jeugd geïnteresseerd te krijgen voor een maritieme loopbaan.

Dit gebeurt via:

De Taskforce jongeren van Nederland Maritiem Land, de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ), snuffelstages, promotie van het zeevaartonderwijs en de inzet van ambassadeurs voor de zeevaart.

400 basisscholen hebben een aanvraag voor maritieme voorlichting ingediend en inmiddels hebben 123 scholen kennis gemaakt met echte "zeebenen voor de klas".

De KVNR, Vereniging van Waterbouwers en de Eendracht bieden een 1 ½ dag meevaren op de Eendracht aan.

De KVNR geeft ondanks de moeilijke economische situatie een stage en baangarantie voor schoolverlaters.

We zijn een vereniging van en voor kapiteins, maar toch willen we meedoen met de inspanningen om jongeren naar zee te krijgen. Geen "instroom" betekent op den duur geen Nederlandse kapiteins meer.

- *De NVKK participeert in de TAZ en levert Ambassadeurs voor de Zeevaart voor "zeebenen voor de klas";*
- *De NVKK zal haar praktische expertise ter beschikking stellen aan het onderwijsveld.*

## <<Criminalisering van zeevarenden>>

Jaarlijks overkomt het zeevarenden dat ze onterecht worden vastgehouden en veroordeeld voor vermeende misdaden. Het onderwerp criminalisering van zeevarenden komt daarom ook in elke jaarrede weer terug.

De maritieme sector maakt zich zorgen over de instroom van jonge mensen in het zeevarend beroep.

Er zijn veel initiatieven om het beroep aantrekkelijk te maken. Maar er zijn ook zorgen over het imago. Criminalisering van zeevarenden draagt niet bij tot een positief beeld.

Criminalisering van zeevarenden is in tegenspraak met de principes, die zijn vastgelegd in Marpol, de United Nations Convention on the Law of the Sea en de IMO/ILO Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers.

Het is niet fair dat tijdens het uitoefenen van hun beroep, in het belang van de wereldhandel, scheepsbemanningen worden blootgesteld aan de willekeur van lokale autoriteiten. Vooral niet, als incidenten niet aan hen te verwijten vallen.

De vastgelegde principes in Marpol en ITLOSS en de IMO/ILO Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers zouden leidend moeten voor een nationale wetgeving, die hieraan aangepast dient te zijn.

Als neveneffect ga je natuurlijk krijgen, dat de bereidwilligheid van scheepsbemanningen heel klein is, als het gaat om openheid van zaken. Dat dient een onderzoek niet.

Zeelieden hebben recht op een eerlijke behandeling. Waar ze zich ook bevinden En deze behandeling moet overeenstemmen met internationaal gemaakte afspraken.

Het kan niet zo zijn, dat zeevarenden, die hun werk zo goed mogelijk proberen te doen, speelbal worden van politieke of financiële belangen of van juridische touwtrekkerij.

Het is verheugend, dat nu de onafhankelijke organisatie Seafarers's Right International haar werkzaamheden gestart is.

Deze organisatie zal o.a. onderzoek doen, gevallen analyseren, voorlichting geven, bevorderen dat nationale en internationale wetten aangepast worden en dat zeelieden beschermd worden tegen juridische willekeur.

De NVKK heeft contact opgenomen met Seafarers Right International om te toetsen of hetgeen onder De NVKK mening:

- ITLOSS sectie E art 110 "Prompt release of vessels and crews"

genoemd wordt inderdaad een krachtig middel is dat gehanteerd kan worden. Dit is bevestigend beantwoord. Speerpunt van Seafarers Right International is dat internationale afspraken worden nageleefd.

*De NVKK is van mening dat het van het grootste belang is, dat:*

- *In een geval van criminalisering na een incident, de vlaggenstaat, de eigenaar, de verzekeraar, de scheepsagent, het consulaat, de redersverenigingen, de vakbonden en beroepsorganisaties, gezamenlijk optreden. En niet maar afwachten in de veronderstelling, dat het door een van de genoemden alleen wel opgelost kan worden.  
ITLOSS sectie E art 110 "Prompt release of vessels and crews" is een krachtig middel ter ondersteuning van de zeevarende in het geval van criminalisering.*
- *Het is van belang dat er een "no blame culture" ontstaat. Dit komt zowel een onderzoek als de behandeling van scheepsbemanningen ten goede. En er ontstaat ook een positiever beeld van de zeevaart.*
- *De NVKK pleit voor een platform, geleid door de overheid, waarin alle voornoemde betrokkenen zitting hebben teneinde nationaal sterk te staan bij ieder geval van criminalisering.*
- *De NVKK roept zeevaartscholen op, veel aandacht aan dit onderwerp te geven.*
- *De NVKK volgt de verrichtingen van Seafarers' Rights International op de voet.*

## <<Zeeroverij 2010>>

Helaas was de zeeroverij in 2010 niet minder dan in de voorgaande jaren. We blijven een toename zien van de incidenten, waarvan het grootste deel kan worden toegeschreven aan de Noord Indische Oceaan. Helaas ook neemt de gewelddadigheid alsmat toe. Er zijn gevallen bekend van schijnexecuties, martelingen en zelfs kielhalen. Bekend is ook dat de Somalische kapers een businessmodel hebben ontwikkeld, wat inhoudt, dat het losgeld wordt verlaagd, om zo de omloopsnelheid van gekaapte schepen, die worden vrijgelaten, te verhogen. Zelfs vlak voor Straat Hormuz en dicht bij de kust van India en Sri Lanka worden tegenwoordig schepen gekaapt. Men maakt gebruik van gekaapte grote koopvaardij schepen, die als moederschepen fungeren. In uitgave 1 van dit jaar van de Notices hebt u veel over dit onderwerp kunnen lezen. Bijvoorbeeld, hoe hoopvol de conclusie van de Adviesraad Internationale Vraagstukken is. Maar ook, hoe de Nederlandse politiek met het onderwerp omgaat. Wij moeten helaas constateren, dat het kennisniveau van politici niet verder reikt dan de horizon. Men schijnt zich niet te realiseren dat 90% van alles wat in de wereld wordt vervoerd, over zee gaat. Men beseft blijkbaar niet, dat één van de slagaders van onze energie door de Noord Indische Oceaan en de Golf van Aden loopt. Men is blijkbaar even kwijt, dat Nederland voor 75% afhankelijk is van de wereldhandel, dat Nederland de 9<sup>e</sup> exportnatie is en op de 16<sup>e</sup> plaats staat van wereld-economieën. Om dan al helemaal maar niet te spreken over het begrip "Mare Liberum". De zee, die vrij zou moeten zijn voor iedereen.

Dat alles vertaalt zich in moeizaam overleg over militaire bescherming van koopvaardij schepen en de onbegrijpelijke inkrimping van de Koninklijke Marine.

Wat is het gevolg daarvan? Inhuur van Private Security Companies, of zelfs zeevarenden die zich zelf maar gaan bewapenen, zoals we een paar weken geleden in het actualiteitenprogramma Nieuwsuur konden zien. En de kapitein staat daar tussen in. Hij blijft verantwoordelijk voor alles wat er op zijn schip gebeurt.

- *De NVKK volgt de ontwikkelingen op de voet. Zij realiseert zich goed, dat er nu eindelijk oplossingen moeten komen. Samen met de Redersvereniging en Nautilus wordt nauw overlegd over de mogelijkheden die openstaan.*
- *Voor de NVKK staat bovenaan, dat de rechtspositie van de kapitein niet in het geding mag komen en dat het loerende gevaar van criminalisering wordt uitgesloten.*

## <<Project Shore Support>>

In het kader van het Project Shore Support kreeg TNO de opdracht, de veiligheid aan boord van shortsea schepen te meten bij de nieuwe manier van werken met shore support. Bij het project wordt er vanuit gegaan dat alle technische zaken vanuit walondersteuning geregeld worden. De ervaringen met conventionele bemanningen (met HWTK) en een bemanning volgens SHORE SUPPORT werden naast elkaar gezet.

De veelheid van waarnemingen garandeert een goede indruk van de bevindingen aan boord. De algemene indruk is, dat SHORE SUPPORT geen nadelige gevolgen heeft voor de veiligheid aan boord. Als groot voordeel van het werken met SHORE SUPPORT wordt gezien, het verminderen van fatigue aan boord, vooral voor wachtlopers. Dit wordt als een belangrijk veiligheids bevorderend aspect beoordeeld.

Het TNO-rapport zal onderdeel vormen van het pleidooi van de Nederlandse overheid om het varen onder Shore Support officieel door de IMO goedgekeurd te krijgen. Tot nu toe is het nog steeds een proefneming onder een equivalente regeling. Nu is het aantal deelnemende schepen 25. Gepoogd zal worden, het aantal schepen dat met SHORE SUPPORT mag varen, uit te breiden naar meer dan 25. De voorstellen zullen ter tafel worden gebracht op de volgende STW vergadering van de IMO.

Het SHORE SUPPORT-project wordt nauwlettend door de overheid geobserveerd en begeleid. Op dit moment overweegt men het project uit te breiden met schepen die grotere vermogens hebben.

- *de NVKK is deelnemer aan het project geweest en heeft een positief kritische input geleverd. Deze deelname werd vorm gegeven door de inzet van actieve en inactieve leden*

### **<<Raad Voor De Scheepvaart en Onderzoeksraad Voor de Veiligheid>>**

De OVV is in 2010 gestart met haar werkzaamheden op het gebied van de zeescheepvaart. Door het bijwonen van diverse zittingen van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart blijft de NVKK op de hoogte van onderzoeken en uitspraken.

Ook nu het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart van start is gegaan, zal de NVKK een raadsman leveren.

Naast het College verricht nu ook de Onderzoeksraad Voor de Veiligheid onafhankelijk onderzoek naar oorzaken of vermoedelijke oorzaken van 'voorvallen' en categorieën voorvallen.

De Raad brengt de leerpunten uit het onderzoek in kaart, doet aanbevelingen voor verbetering van de veiligheid aan verantwoordelijke partijen zoals overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties en houdt de opvolging van aanbevelingen bij. Dit laatste is van groot belang omdat de vinger aan de pols gehouden wordt.

- *De NVKK zal desgewenst de OVV en de Tuchtraad waar nodig terzijde staan.*

### **<<Maritiem Arbeids Verdrag 2006>>**

De International Labour Organisation wil met de invoering van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 een duidelijk en eenduidig instrument opzetten. Het MAV is de 4<sup>e</sup> zuil naast SOLAS, STCW 95 en Marpol.

Het MAV is van groot belang om wereldwijd een "level playing field te creëren voor zeevarenden en aldus oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

Het doel was om internationaal het Maritiem Arbeids Verdrag eind 2011 van kracht te laten zijn. Vele landen zijn nog niet zover dat ze het verdrag kunnen ratificeren. Nederland hoopt in 2011 gereed te zijn. De implementatie van het verdrag is inmiddels bij de 2<sup>e</sup> kamer ingediend.

Als midden 2011 minimaal 30 landen het verdrag geratificeerd hebben, kan het op zijn vroegst in 2012 van kracht worden.

- *De NVKK is van mening dat het van groot belang is dat het verdrag spoedig geratificeerd wordt zodat er een “Level playing field” ontstaat voor de Nederlandse reders en dus voor de Nederlandse zeevarenden.*

### <<Fatigue>>

Het onderwerp fatigue blijft de gemoederen bezig houden. En terecht.

Op dit moment loopt een groot Europees project, dat men “Project Horizon” heeft genoemd. Gedurende 30 maanden zal daarbij, onder gecontroleerde omstandigheden, onderzocht worden wat de effecten van fatigue zijn op het functioneren aan boord.

Van onze kapiteins horen wij met regelmaat dat met name in de korte vaart in het schema “6 op 6 af”, fatigue kan voorkomen.

- *De NVKK zal het “Project Horizon” met grote belangstelling volgen. Hopelijk zullen de resultaten door alle partijen gedragen en uitgevoerd worden.*
- *Gebleken is dat het project Shore Support geleid heeft tot vermindering van fatigue met name voor het brugpersoneel.*
- *Het stroomlijnen van de inspecties aan boord van schepen, zoals dat nu in Nederland met het convenant “Vernieuwing toezicht” gestalte heeft gekregen, moet tot verlichting van de werkdruk aan boord leiden. Ook het Port State Control- regime zal in 2011 risico gebaseerd worden en moeten gaan bijdragen tot vermindering van deze werkdruk.*

### <<Windparken op zee>>

In het afgelopen jaar heeft de NVKK, in de Scheepvaart Adviesgroep Noordzee, veelvuldig overleg gehad met Ministerie van Infrastructuur en Milieu over de locatie van windparken op de Noordzee. De SAN (Scheepvaart Advies Groep Noordzee) heeft in 2010 gesteld dat alleen medewerking verleend wordt aan de door haar ingediende variant 3B. Deze variant is “IMO proof” en de scheepvaartsector zal dan ook alleen meewerken aan de indiening bij IMO van deze variant m.b.t. tot noodzakelijke wijzigingen van verkeersscheidingstelsels voor de Nederlandse kust.

In tegenstelling tot enkele ons omringende landen is er nu een goed overleg tussen de overheid en betrokkenen teneinde gezamenlijk tot een veilige inrichting van de Noordzee te komen.

- *Door het deelnemen aan de SAN geeft de NVKK invulling aan haar doelstelling “het bevorderen van de veiligheid op zee en aan boord” en “het ter beschikking stellen van specifieke expertise”.*

### <<Maritieme sector>>

Het laatste jaar wordt veel geschreven over het belang van het Maritieme cluster voor Nederland. Opvallend is het gezamenlijk optreden van de nautische sector. Dat juichen we toe.

Een goed voorbeeld van dit gezamenlijk optreden is een brief die de sector nautisch onderwijs, zeehavens, zeescheepvaart (waaronder de NVKK), sociale partners en bestuurders hebben geschreven aan de Vaste Kamercommissie van Financiën. De inhoud van deze brief gaat over de belangen van de maritieme cluster. De zeescheepvaart neemt hier een prominente plaats in en levert ook kennis en kunde voor de hele maritieme cluster.

Dat dit actueel is blijkt uit het uitvlaggen van rederijen waarbij arbeidsplaatsen van Nederlandse zeevarenden verloren gegaan zijn.

Ook de TAZ is een goed voorbeeld van deze samenwerking.

- *De NVKK is een groot voorstander van gezamenlijk optreden van de maritieme sector, de belangen zijn groot en er dient gezocht worden naar “ dat wat verbindt en niet naar dat wat verdeeld”*

### <<STCW>>

Op 25 juni 2010 zijn de “The Manilla Amendments” van het STCW formeel aangenomen.

De wijzigingen gaan in op 1 januari 2012

Het is goed om te constateren dat Leadership en Teamwork voor kapitein, eerste stuurman, hoofd-, tweede- en wachtwerktuigkundige aandacht heeft gekregen en opgenomen wordt in de opleidingsnorm.

Ook is het goed, dat in de Special training requirements for persons on certain types of ships en de Training requirements for Arctic and Antarctic waters helderheid is verkregen over aanvullende eisen.

Het aspect “Marine Awareness” krijgt nu ook aandacht. Het is bijzonder eervol voor Nederland dat de IMO op 27 januari 2011 de door haar ingediende cursus “Marine Environmental Awareness” geaccepteerd heeft als Internationale standaard.

In Manilla is besloten dat de dag van aanname van de “Manilla Amendments” uit te roepen tot de jaarlijkse “Day of the Seafarer”

Spijtig is te constateren dat er geen overeenstemming is bereikt over de harmonisatie met betrekking tot het minimum aantal uren rust uit het ILO Maritiem Arbeidsverdrag.

- *De NVKK is van mening dat elke 5 jaar vastgesteld zou moeten worden of de zeevarende voldoet aan het afgegeven vaarbevoegdheidsbewijs. Als eerste stap zou het goed zijn de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen te toetsen .*

### <<Symposia>>

In 2010 hebben we in samenwerking met het Ouderkerkfonds, dat haar 25 jarig jubileum vierde, het symposium georganiseerd: “Eerst leren en dan varen” Dit symposium was goed bezocht en de reacties waren zeer positief. Dit jaar zullen we een symposium organiseren over het redden van mensenlevens op zee onder de naam: “SOS Safe our Souls”.

Een van de sprekers zal ons lid Martin Remeus zijn, die in de Adriatische zee met de Momentum Scan de redding van 226 vluchtelingen voor zijn rekening nam.

- *De NVKK zal zich inspannen om elk jaar een symposium te organiseren over een actueel maritiem onderwerp.*

### <<Orkaannavigatie>>

In 2011 zal de NVKK het boekwerk “ Evasion of Tropical Cyclones” opnieuw uitgeven. De laatste uitgave was van 1972 door het Koninklijk College Zeemanshoop..

Ons lid L.W.Naudts heeft deze nieuwe uitgave tegen het licht gehouden en geactualiseerd.

- *De NVKK gaat nationaal en internationaal aandacht vragen voor deze uitgave*

### <<Zeevaartonderwijs>>

De NVKK voelt zich zeer betrokken bij het zeevaartonderwijs. Wij proberen daaraan een bijdrage te leveren door deelname aan het BMO (Breed Maritiem Onderwijs overleg), beroepenveld en vaststellingcommissies en examencommissies.

Als een van de sprekers op ons laatste gezamenlijke symposium heeft de NVKK haar standpunt over het zeevaartonderwijs. Ik laat u daarvan nog eens de belangrijkste punten horen:

- *Het onderwijs niveau dient minimaal aan het STCW verdrag te voldoen.*
- *De NVKK is een voorstander van een verticaal schoolsysteem, waarin leerlingen in staat worden gesteld om door te leren voor de hoogst haalbare vaarbevoegdheden en zeevaartopleidingen*
- *Het gehele onderwijstraject, inclusief examinering en de daarop volgende afgifte van het vaarbevoegdheid bewijs, zou onder één vakministerie moeten vallen. Dat geldt ook voor de Scheepsmanagementcursus*  
*Het bevreemdt de NVKK dat maritieme opleidingen aan hogescholen qua opleidingsstructuur worden beoordeeld door één ministerie, terwijl vervolgens door een ander ministerie op basis van een administratieve handeling en zonder inhoudelijke eindtoets wordt beslist over de afgifte van het vaarbevoegdheidbewijs.*
- *Ter voorkoming van kwaliteitsvermindering is de NVKK een voorstander van centrale examinering onder toezicht van het vakministerie. Beroepsgerichte vakken dienen bij examens met een voldoende te worden afgesloten*
- *Mentoren moeten aan boord de tijd worden gegund om de stagiaires te ondersteunen en te helpen met kennisuitbreiding.*
- *De scholen moeten intensief samenwerken, om een zoveel mogelijk gestandaardiseerd curriculum aan te bieden.*
- *De NVKK is er voorstander van dat zeevarenden in de gelegenheid worden gesteld om hun vakkennis op peil te houden via bijvoorbeeld nascholing, E-learning of Computer Based Training (CBT).*



- *Simulatortraining verhoogt niet alleen de aantrekkingskracht van de opleiding voor jong geïnteresseerden, maar is naar mening van de NVKK een goed instrument om op een hedendaagse wijze competenties te verwerven en te toetsen. De Simulatortijd mag daarbij tot op bepaalde hoogte in mindering gebracht worden op de vaartijd, mits het niveau van de Simulatortraining gewaarborgd en geverifieerd wordt door Overheid en Beroepenveld.*
- *Het verbaast de NVKK dat het rapport Peters, over het Nederlandse zeevaartonderwijs, nog niet openbaar is*

### << De NVKK >>

De NVKK is een actieve, moderne, goed bereikbare vereniging die de kapitein op Nederlandse schepen ondersteunt. We zien een toenemende belangstelling en waardering in maritieme kringen voor de NVKK

. 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 "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 partijen steeds vaker de weg naar de NVKK te vinden met adviesaanvragen.

Het is van belang dat wij ons goed bewust blijven van onze kerntaak :

- *"Het ondersteunen van de kapitein en zijn plaatsvervanger in de ruimste zin van het woord".*

Collega's, ik hoef u niet te vertellen dat varen een geweldig beroep is, waar veel levenservaring opgedaan wordt en waar men op de proef gesteld wordt.

Het is niet voor niets dat zeevarenden aan de wal graag geziene werknemers zijn. Ze kunnen improviseren, geven niet op en hebben geen 9-5 mentaliteit.

**Ik dank u voor uw aandacht.**