

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



Zeevaartbemanningswet

Jammers en Spoofers

Etniciteit aan boord

Fatigue



Kapiteins voor Ship Deliveries



Ship Deliveries: Gevarieerde reizen en verrassende bestemmingen met allerlei type schepen van sleepboten tot passagiersschepen.

TOS is op zoek naar kapiteins - HWTK's

Bent u flexibel inzetbaar, wilt u graag afwisselend werken, in een klein team van gemotiveerde mensen, dan is TOS op zoek naar u! Ook als u ander (tijdelijk) werk zoekt, voor langere of kortere periode, in binnen- of buitenland, bent u welkom bij één van onze vestigingen. TOS heeft doorlopend vacatures voor diverse functies. Schrijf u in via de website, bel ons of bezoek onze vestiging in Rotterdam of Vlissingen.



Transport & Offshore Services

Rotterdam Waalhaven O.Z. 77 (+31)10 - 436 62 93

Vlissingen Boulevard Bankert 308 (+31)118 - 44 09 11

TOS is ook gevestigd in Polen, Tsjechië en Oekraïne. **E-mail** info@tos.nl



www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA International Federation of Shipmaster's Associations CESMA Confederation of European Shipmaster's Associations.

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij,
Wassenaarseweg 2,
2596 CH 's-Gravenhage

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

A.van Binsbergen, voorzitter

Tel: 06-20611420

J.P. Bosma, vice-voorzitter

Tel: 06-13827308

G.J.Hulsebos, secretaris

Tel: 06-42224904

D.J. van Dijk, penningmeester

Tel: 06-51711102

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

L.J.H. Geenevasen

Tel: 0512-510528

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK

Rotterdam

Bankrekening

ING 24 65 314

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,

J.C. Ulrich

J.P. Bosma

C.J.W. Herfst

Redactieadres:

via postadres NVKK of

e-Mail: nvkk.notices@gmail.com

Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

Editoo

Schaapsdrift 49

6824 GP Arnhem

www.editoo.nl

ISSN 1571-9111.

Overname van artikelen of gedeelten ervan is slechts toegestaan na toestemming van de auteur en vermelding van de bron.

Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender c.q. auteur.

Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

Bijeenkomst Regio Noord 11 april 2012

Op woensdag 11 april 2012 houden we weer een bijeenkomst van de NVKK regio Noord.

Plaats: Café Wouters

Sophialaan 5

Leeuwarden(recht tegenover CS Leeuwarden)

Aanvang: 13.00 hrs

Ik hoop u daar te zien.

Kapitein Leo Geenevasen

vertegenwoordiger NVKK, regio Noord

ALGEMENE LEDEN VERGADERING

26 april 2012

Op 26 april is onze Algemene Leden Vergadering

Locatie: Hotel Breukelen te Breukelen

Aanvang: 13.00

OP DE VOORPAGINA

De **Allure of the Seas** en de **Oasis of the Seas**,

beide van Royal Caribbean International

na vertrek van Port Everglades, Florida in november 2010

(foto Royal Caribbean Cruises Ltd.)

QUOTE

De belangrijkste problemen kunnen niet worden opgelost binnen hetzelfde kader, waarin ze gecreëerd zijn (Albert Einstein)

"The Master's Voice"



In dit voorwoord wil ik stilstaan bij de scheepsramp van de Costa Concordia.

We zijn geschokt dat ondanks alle opleidingen, trainingen, technologie en hulpmiddelen bij de navigatie, dit heeft kunnen gebeuren.

De NVKK is door de media benaderd om commentaar te geven over de ramp. Dat is gebeurd in diverse krantenartikelen en televisieprogramma's. Het is te betreuren dat de media vooral willen horen dat de kapitein schuldig is aan de ramp en dat hij gestraft moet worden.

Helaas heeft ook de rederij direct afstand van de kapitein genomen en hem al veroordeeld voordat zelfs maar een voorlopig onderzoek heeft plaatsgevonden. Dit is een flagrante schending van het beginsel van Fair Treatment of Seafarers, zoals aangenomen door de IMO in april 2006.

Onze reactie is steeds geweest dat het onderzoek eerst afgewacht moet worden voordat dergelijke uitspraken kunnen worden gedaan.

De NVKK maakt zich zorgen over de toenemende grootte van schepen. We hebben dit in ons voorwoord van de Notices nummer 3 uit 2008 reeds uitgedragen.

In 2011 heeft de NVKK over dit onderwerp een druk bezocht symposium georganiseerd, genaamd "Save Our Souls". Het verslag daarvan heeft in de Notices nummer 4 van 2011 gestaan.

Wij wensen alle organisaties die zich over deze scheepsramp zullen buigen, wijsheid toe en het niet te laten bij de technologische aspecten, maar zich vooral te buigen over de menselijke factor.

Alex van Binsbergen

Voorzitter



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
De ramp met de Costa Concordia	6
Master Mariner Project	9
High Voltage Training Facility	11
Conclusies Project Horizon	13
Kort Maritiem Nieuws	17
Jammers and Spoofers	19
Reddingboot Brandaris	20
Zeevaart Bemanningswet en Manila Amendments	22
Etniciteit aan boord	24
Lezersreactie	27
Van het Secretariaat	28
Agenda Algemene Leden Vergadering 26 april 2012	30



KUNNEN ZE OOK OP JE VERTROUWEN BIJ EEN ZICHT VAN 50 METER?

De laatste 500 meter naar de kade zijn vaak hachelijker dan 500 mijl op volle zee. Als registerloods zorg je ervoor dat schepen veilig en vlot in en uit de haven geloodst worden. Over soms moeilijk bevaarbare waterwegen, op elk mogelijk tijdstip en onder alle weersomstandigheden. Je vaart niet op één maar op vele honderden schepen. Je adviseert kapiteins

uit de hele wereld. Voordat je dit beroep kunt uitoefenen, volg je een intensieve opleiding die slechts is weggelegd voor ervaren stuurlieden en kapiteins. Uitdagend en afwisselend werk, een onafhankelijk beroep, uitstekende voorwaarden en je werkplek op rijafstand van huis. Ben jij toe aan een uitdaging? Kijk op www.loodswoorden.nl

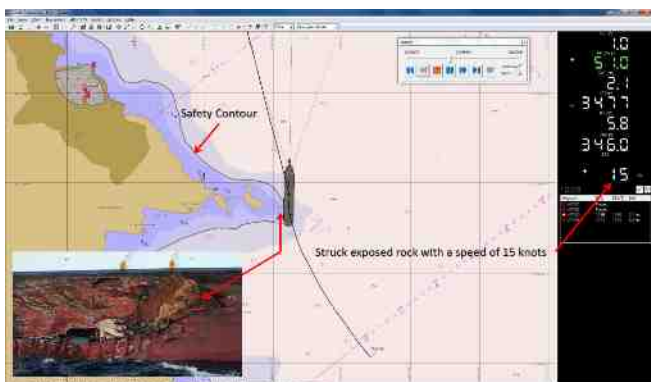


De ramp met de Costa Concordia

Op vrijdag 13 januari j.l. werd de wereld verrast met het afschuwelijke nieuws dat de Costa Concordia in nood verkeerde. Juist in het jaar dat we terug denken aan het zinken van de Titanic een eeuw geleden.

Een ieder, vooral uit de maritieme wereld, zal de opvolgende gebeurtenissen met grote interesse hebben gevolgd.

De volgende morgen werd de kapitein reeds aangehouden en in staat van beschuldiging gesteld. Het Italiaanse Openbaar Ministerie reageerde mogelijk overhaast, maar zeker voor er ook maar enig onderzoek naar de oorzaak van de ramp was gedaan. Ook hier helaas een voorbeeld waar een scheepsongeval direct en voorbarig aan het strafrecht getoetst zou dienen te worden.



In de daarop volgende dagen kwamen niet alleen veel feiten in het nieuws, maar aan de andere kant eveneens ook wilde verhalen. Het gebruik van sociale media heeft de nieuwsgaring uiteraard in een stroomversnelling gebracht. Binnen een maand is er al een documentaire samengesteld en uitgezonden over de loop van de rampzalige gebeurtenissen.

Er zijn legio vragen die om opheldering vragen hoe het tot een ramp van deze omvang heeft kunnen komen.

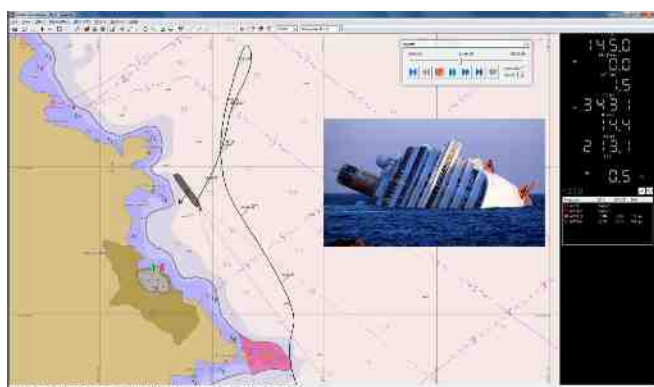
In de cruise wereld wordt voor de aanvang van elk traject een Bridge Resource Management (BRM)-briefing gehouden. Hierin wordt het brugteam geïnformeerd over het ontmeren uit de haven van vertrek, de te varen koersen en snelheden, de eventuele obstakels en de daarbij in acht te nemen veilige afstanden, te markeren in de kaart door parallel-index lijnen, de milieu regels met bijbehorende maatregelen zoals het sluiten van bepaalde overboord stromen, wie te waarschuwen volgens de standaard orders van de kapitein en de instructies voor de aankomst in de volgende haven.

Eveneens kort voor het vertrek worden de passagiers, nadat ze op het boatdeck zijn verzameld, ingelicht over de procedure ingeval men het schip dient te verlaten. Mochten er toch nog passagiers na deze briefing aan boord komen, dan worden ze de volgende morgen op de hoogte gebracht van de noodprocedures.

Nu zal uit onderzoek moeten blijken welke details zijn besproken tijdens de BRM-briefing over de zogenaamde zeemansgroet aan het eilandje Giglio.

In het onderzoek door de Italiaanse equivalent van de Ongevalse raad voor de Scheepvaart zal ook de organisatie en de daadwerkelijke uitvoering van de noodprocedures aan de orde dienen te komen. De volgende prangende vragen dringt zich op:

- is er niet te veel en onnodig tijd verloren gegaan alvorens tot "general alarm" over te gaan;
- hoe en welke informatie vanuit het schip en met name de engine control room, is er over de mate van de schade en de toestand van het schip op de brug doorgelopen;
- Is er wel voldoende en adequaat naar passagiers en bemanning gecommuniceerd;



In het nieuws zijn tot nu toe o.a. enkele discussies via de VHF tussen de kustwacht en de kapitein van het schip naar buiten gebracht, die zeker opgehelderd zullen moeten worden. De documentaire laat ook zien hoe opvarenden, bemanningsleden van het entertainment departement en enkele passagiers, deze fase hebben ervaren. Heel lang is volgehouden dat er niets aan de hand was en dat er gewerkt werd aan een technische storing waardoor het licht uitgevallen was. Alles was onder controle volgens de scheepsleiding. Dit weerhield de door paniek gedreven passagiers niet uit eigen beweging al met zwemvest om naar het boatdeck te gaan. Zij werden aangeraden weer terug te gaan naar hun hut of de publieke ruimtes. Vrijwel op dezelfde tijd hoorde een danseres van haar vriend uit de machinekamer dat het water daar al tot zijn middel stond en dat het er slecht uit zag.



Beelden uit het nieuws lieten tevens beelden zien, welke opnames duidelijk waren gemaakt met een smartphone en toonden dat de kapitein nogal uitvoerig telefonisch in contact zou zijn met het hoofdkantoor van Costa. Aandrag van een van de officieren aanwezig op de brug om "general alarm" te maken en daarmee alle opvarenden naar het boatdeck te dirigeren, werd om onduidelijk redenen tegen gehouden, met de opmerking nog even te wachten.

Duidelijk is wel dat van geluk mag worden gesproken dat het schip dicht tegen het eiland tot stilstand is gekomen en is blijven hangen halverwege de oppervlakte.

In alle andere denkbare gevallen was het schip gezonken als een baksteen en zouden er veel meer slachtoffers te betreuren zijn geweest.

Echter een heel belangrijk facet met betrekking tot de noodprocedures, waar zelfs een eeuw na de Titanic ramp, niet aan voorbij mag worden gegaan en waar meer aandacht voor nodig is, is de ongebreidelde schaalvergroting van de cruise schepen. Ambitieuze scheepsbouwers zijn onder druk van rederders, welke in het algemeen niet maritiem zijn opgeleid, steeds maar weer grotere schepen gaan ontwerpen. Het motief voor de schaalvergroting is voornamelijk economisch te verklaren. Niet alleen het feit dat hoe groter de schepen worden, hoe minder havens er zijn om aan te lopen, maar belangrijker dan dat zijn naast een grotere kwetsbaarheid voor de natuurkrachten onder slechte weersomstandigheden, de toegesneden noodprocedure met daarbij benodigde veiligheidsvoorzieningen voor het enorm toegenomen aantal opvarenden.



Heeft men tot op heden, mogelijk gemakshalve of economisch gedreven, slechts aantallen van kleinere schepen geëxtrapoleerd en aangenomen dat het schip verlaten binnen de SOLAS--tijdslijm haalbaar zou zijn?

Een nadere diepgaande en realistische beschouwing van de noodprocedures met bijbehorende veiligheidsmiddelen is noodzakelijk.

Zijn de huidige reddingsboten voor zulke aantallen opvarenden nog wel het meest geschikt?

Innovatieve ideeën zijn niet alleen welkom, maar zonder meer noodzakelijk.

Was het een eeuw geleden eigenlijk niet een overmoedige menselijke opstelling, dat een schip onzinkbaar te maken was? Dit heeft als startpunt gediend voor de SOLAS.

In deze situatie van de Costa Concordia heeft mogelijk ook een menselijke fout, door teveel risico te nemen, een ramp veroorzaakt. Is dit meer een opleiding of selectieprobleem?

Ongewild is dit wel de gelegenheid om de huidige noodprocedure en de beschikbare veiligheidsmiddelen eens goed tegen het licht te houden op bruikbaarheid tijdens ongewenste omstandigheden.

Kapitein P. Visser

Kapitein Pieter Visser heeft na zijn loopbaan van 35 jaar als zeeofficier bij de Koninklijke marine de overstap gemaakt naar de koopvaardij. In 2000 heeft hij de vereiste aanvullende vakken op S1 niveau voltooid aan de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam. Na een stage periode a/b van Ro-Ro ferries van rederij Bore en het doorlopen van de voorgeschreven serie STCW-cursussen werd in januari 2001 de vaarbevoegdheid master all ships toegekend. Sinds oktober 2001 heeft hij gevaren in dienst van de Holland Amerika Lijn, waarvan sedert 2003 als kapitein op verschillende cruiseschepen van de rederij.

Noot redactie: Over de ramp met de Costa Concordia is inmiddels heel veel geschreven.

Interessante animaties kunt u o.a. vinden op YouTube:

Costa Concordia AIS-track: <http://www.youtube.com/watch?v=YZ4LCVa2ts0>

Populair: <http://www.youtube.com/watch?feature=fvwp&NR=1&v=9bCiCup47Uk>

3D animatie : <http://www.youtube.com/watch?v=uEVypPTXDxs&feature=related>

Populaire animaties : <http://www.youtube.com/watch?v=rutzgkilesKQ&feature=related>

<http://www.youtube.com/watch?v=c6PsiDBsj3w&feature=fvwp&NR=1>

Berging animatie : http://www.youtube.com/watch?v=e1_EfSU5pE8&feature=related



Nelieke Allersma, 'Stuurlieden op de brug', brons

S T U U R M A N S K U N S T

Feederlines verstaat de kunst om ook in tijden met economische tegenwind de juiste koers te zetten.

Met een moderne, wereldwijd opererende vloot van voornamelijk multi purpose schepen en een gemotiveerde groep medewerkers pakt de rederij haar kansen.

Door de uitbreiding van de vloot in de komende jaren bestaat er een behoefte aan zeevarenden die beschikken over de juiste stuurmanskunst.

Wilt u meer weten over uw varende mogelijkheden bij Feederlines; bezoek dan onze website www.feederlines.nl of neem contact op met Jetse Stienstra, hoofd bemanningszaken, via crewing-dpt@feederlines.nl of per telefoon op 050 5887777.



C I R C U L A R

01/2012

MV Costa Concordia – Prejudgment of Shipmaster without Evidence?

The Skagerrak Foundation** has raised concern over Carnival and Costa Cruises' treatment of Costa Concordia's master, Francesco Schettino, and has urged the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control to investigate the company's safety system.

WHO IS RESPONSIBLE?

The foundation said it was alarmed that Carnival and Costa Cruises had issued public statements and drawn conclusions publicly blaming the master without acknowledgement of the company's responsibility or reference to the International Safety Management Code, before any investigation and maritime inquiry.



Source: www.eluniversal.com

The plea from the Skagerrak Foundation comes at the same time that a public relations company working on behalf of Costa Cruises released an interview with chairman and managing director of Costa Cruises Pier Luigi

** Source: <http://www.skagerrak.org/skagerrak/maritimv/>

Foschi, who said the firm was suing Captain Schettino and would not pay his legal fees!

It is clear that Captain Schettino made a bad error and none of us wishes to end up in a situation like this. But isn't it possible that Captain Schettino might also be a victim of COSTA's "salut" marketing strategy? So many open points and questions!

But what we know is that without Captain Schettino's decision to turn the ship around and manoeuvre as close as possible to the coast and beaching the vessel, the number of casualties would have been much higher.

There are many stories and interviews published and of course a lot will follow, and there are many storytellers "on board" as media driven allocation of blame to the master.

The fact is that masters are obviously not covered under P&I insurance in cases like this and that professional legal advice could be of help for the Captain.

What we see in this particular case is a prejudgment of the shipmaster without evidence, but we need to know what really happened to prevent it happening again. Just to blame the shipmaster and throwing him in jail is not a

solution at all.

Benefits for Masters - at a glance

- ★ Stand alone cover for the Master, not necessary to rely on P&I insurance
- ★ Full coverage of defence and legal costs in criminal / civil proceedings up to EUR 1,000,000
- ★ Employment disputes (defence, counter claims, security for costs) up to EUR 20,000
- ★ Jail arrest wages (wage continuation of up to EUR 150,000 for a maximum of 12 months)
- ★ Bail securities
- ★ No withdrawal of cover for a binding judgement
- ★ Tort claims against members
- ★ Reference jurisdiction

MasterMarinerProtect | c/o Zeller Associates Management Services GmbH | Van-der-Smissen-Str. 1 | 22767 Hamburg, Germany | T: +49 40 3890 739-0 | F: +49 40 3890 739-70 | E: mmp@master-benefits.com

MasterMarinerProtect is part of the MasterMarinerBenefitProgram™. The MasterMarinerBenefitProgram™ benefits scheme is officially provided by International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA). In combination with the abovementioned products and services, Zeller Associates Management Services GmbH acts as third party administrator/agent only.

More information about MasterMarinerProtect and the MasterMarinerBenefitProgram™ is available online:

www.master-benefits.com





135 jaar...

Voldoet aan 'DNV Rules for
Maritime Academies, Simulator Centres', Simulator
Systems en draagt 'Waterbouw predikaat VBKO'



Hogere Zeevaartschool

Alle HAVO/VWO profielen toelaatbaar, HBO opleidingen in deeltijd mogelijk

HBO Marof met specialisaties: sleepoppertechniek en offshore operations

Nieuwe uitstroom vaarbevoegdheden: stuurman, scheepswerktuigkundige

HBO Ocean Technology

Maritiem Simulator Training Centrum

Simulatoren voor scheepsbrug, machinekamer, ladingbehandeling, sleepopperzuiger, DP/DT, communicatie/GMDSS, fastferry, radar navigatie

Cursussen

Waaronder: Management trainingen, DP Induction, DP Simulator, ECDIS, Radar (waarnemer en navigator)
NIEUW: DP Seatetime Reduction



Voor informatie: Postbus 26, 8880 AA Terschelling West
Telefoon: 0562-446600, Fax: 0562-446601, Internet: www.miwb.nl, E-mail: miwb@mi.nhl.nl
Het Maritiem Instituut Willem Barentsz maakt deel uit van de NHL Hogeschool

NHL
HOGESCHOOL

Maritiem Instituut Willem Barentsz start unieke 'high voltage training facility'

Het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling versterkt haar opleidingsaanbod met nieuwe Elektrotrainingen. Deze kunnen gegeven worden dankzij de nieuwe aanwinst van het MIWB: de 'High Voltage Training Simulator'. Het MIWB is trots op het feit dat zij voor de maritieme sector het eerste trainingscentrum in Nederland is dat hiertoe doelgericht opleidt met een daadwerkelijke scheepsinstallatie.

Het hoofdspanningsbord, afkomstig van firma Bakker Sliedrecht, bestaat uit twee segmenten met gescheiden bus en is ontworpen voor 6600 Volt bij 1250 Ampère nominale stroomsterkte bij een frequentie van 60 Hz. De afgaande trafogroepen verdelen zich naar dubbele voortstuwing en distributie. Binnen een aanrakingsveilige omgeving zullen hiermee proceduretrainingen worden gegeven voor het veilig bedienen van een high voltage installatie, veilig af en opschakelen van servicedelen, uitrijdprocedure van de breakers, toepassing meetlans/spanningloos maken Trafo's, aarding en persoonlijke beschermingsmiddelen. Dit alles geschiedt binnen een realistische omgeving met een daarvoor ontworpen hoogspanningsinstallatie voor een DP schip. Hiernaast zal een verdiepende 'high voltage' cursusweek worden aangeboden, die voldoet aan de eisen die het STCW in de Manila amendments aan de ETO (Electrotechnical Officer) stelt. Complex schakelen van verschillende inkomende en afgaande groepen vanuit een SCADA omgeving en omgaan met voormagnetiseren zijn in de oefeningen praktisch gericht. Verder wordt er een verdiepend theoretisch gedeelte aangeboden. Diverse storingen passeren de revue tijdens de trainingen, waar doelmatig en accuraat op zal moeten worden ingegrepen door de aankomende ETO's. Het beroepenveld is vertegenwoordigd in een klankbordgroep om de trainingen zo educatief en realistisch mogelijk te maken.

Het unieke van de training is het duurzame karakter ervan, omdat alle belastingen tijdens de proceduretraining worden teruggeleverd aan de main busbar middels een gelijkstroomtussenkring, ofwel DC bus. Er treden dus alleen rendementsverliezen op gedurende de trainingen.

Met deze nieuwe ontwikkeling anticipeert het MIWB tijdig op een groeiende vraag naar ETO's, zodat kan worden voorzien in onderwijs dat voldoet aan de aanvullende regelgeving van het STCW verdrag, de zgn. Manila amendments, die vanaf 1 januari 2012 van kracht zijn.

De Nederlandse wet implementeert deze amendments per 1 juli 2013. De Elektrotechnische Officieren zullen de komende jaren in toenemende mate worden ingezet op de grote waterbouwschepen, offshore installaties en cruise schepen. MAROF-technische- studenten zullen door deze nieuwe ontwikkeling in staat worden gesteld in de nabije toekomst hun ETO-certificering te behalen. De high voltage trainingen worden vanaf het najaar 2012 aangeboden.



Up to 45% of watchkeepers fall asleep on the job

by David Osler, from Lloyd's List, Tuesday 31 January 2012 (Source: <http://www.lloydslist.com>)

90 volunteer seafarers joined a study into fatigue at sea at Göteborg and Southampton.

Study reveals that seafarers working six-on, six-off watches fear worst for sleep.

UP TO 45% of watchkeepers doze off at least briefly while on watch during a normal working week, according to experiments conducted in a major research project into fatigue at sea.

The findings will be unveiled tomorrow with the publication in London of a report called Project Horizon, a Wake-up Call. The report is sponsored by bodies including classification society Bureau Veritas, the Standard P&I Club, the Maritime and Coastguard Agency, the Marine Accident Investigation Branch, Warsash Maritime Academy and seafarer union Nautilus International. The shore-based exercise recorded scientific measures of fatigue in various realistic seafaring scenarios, using bridge, engine room and cargo simulators, to assess its impact on decision-making performance. Some 90 volunteers, all experienced deck and engineering officers, took part in the programme at Chalmers University in Göteborg and Warsash Maritime Academy in Southampton. The participants worked on simulators for between 64 and 90 hours, spread over seven days. In all four groups of watchkeepers, seafarers fell asleep, mainly during night and early morning watches. On some teams, up to 45% of the volunteers experienced at least one incident of microsleep, defined as falling asleep for up to 30 seconds. Analysis of sleeping patterns showed that results were relatively normal for seafarers working on a four-on, eight-off watchkeeping pattern. Those who worked a six-on, six off shift got markedly less sleep, divided between two periods.

Seafarer fatigue has been named as a causal factor in numerous casualties, including the Exxon Valdez oil spill in Alaska in 1989 and grounding of bulk carrier Shen Neng 1 on the Great Barrier Reef in April 2010.



Monster aan voor een wereldbaan

Redwise zoekt enthousiaste maritieme professionals voor ship delivery-opdrachten, maritiem uitzendwerk en crew management op uiteenlopende scheepstypen.

Monster vandaag nog aan op
crewing@redwise.nl


Redwise
GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING

CONCLUSIES PROJECT HORIZON



Het Europese onderzoek "Project Horizon, a Wake-up call" naar fatigue in de zeescheepvaart werd op 31 januari j.l. beëindigd met een presentatie op de Warsash Maritime Academy in Southampton. Aan het project hebben 11 Europese partners meegedaan waaronder de Europese Redersvereniging ECSA. CESMA heeft het onderzoek gevolgd als observer en was als zodanig uitgenodigd om de presentatie in Southampton bij te wonen. De presentatie was een onderdeel van een bijeenkomst van de Human Element Advisory Group van de Engelse Maritime & Coastguard Agency (MCA), dat zich steeds een warm voorstander van dit onderzoek heeft getoond, dit in verband met een aantal ongelukken in Engelse wateren die aan fatigue konden worden toegeschreven.

Het onderzoek is verricht in nauwe samenwerking tussen de Warsash Maritime Academy en de Chalmers University in Gothenburg, Zweden. Eerder had ook de Cardiff University een onderzoek verricht naar de gevolgen van fatigue in de scheepvaart. Hiertoe werd een film vervaardigd die te downloaden is op www.seafarersfatigue.com. Deze werd ook vertoond tijdens de bijeenkomst in Southampton.

Bij het Project Horizon werd voor het eerst simulatie toegepast om de gevolgen van fatigue te meten. Brug, machinekamer en lading simulators werden gebruikt om wetenschappelijk de gevolgen van fatigue in realistisch geënceneerde omstandigheden te meten. Aan het onderzoek deden 90 gediplomeerde dek- en machinekamer officieren mee op vrijwillige basis. Zij mochten tijdens de testen het terrein van de universiteiten niet verlaten. Zelfs de leef- en slaap faciliteiten waren enigszins aangepast om de omstandigheden aan boord zo goed mogelijk na te bootsen. Het voornaamste scenario betrof een 40.000 tons productentanker gedurende twee rondreizen tussen Fawley (nabij Southampton) en Rotterdam. Daarbij werden alle toestanden van slaperigheid en verrichtingen gedurende de gebruikelijke wachsystemen gemeten. Warsash deed onderzoek naar het zes-op, zes-af wachstelsel terwijl Chalmers University ook het vier op, acht af systeem in de onderzoeken opnam. Niet alleen normaal wachtlopen werd gesimuleerd, ook calamiteiten zoals breakdowns werden opgenomen.

De meest opmerkelijke bevinding van het onderzoek was dat tot 45% van alle wachtlopenden wel eens korte tijd indutten tijdens de wacht gedurende een normale werkweek. Deze z.g. mini-slaap duurt tot ongeveer 30 seconden en wordt mede veroorzaakt door gebrek aan beweging tijdens het zitten op de comfortabele brugstoel. De deelnemers aan het project bezetten de simulators gedurende 64 tot 90 uur verspreid over zeven dagen. Waargenomen werd dat de deelnemers die in slaap vielen, dit voornamelijk deden tijdens de nacht- en vroege ochtend wachten.

Analyse van de slaappatronen liet zien dat de resultaten relatief normaal waren voor die zeevarenden die werkten in vier-op, acht-af wachsystemen. Diegenen die werkten in een zes-op, zes-af systeem kregen opmerkelijk minder slaap in de periode tussen de twee wachten.

Veelvuldig voorkomend slaapgebrek veroorzaakt duidelijk achteruitgang in functioneren en besluitvorming. Dit heeft het Project Horizon duidelijk aangetoond.

Er volgden ook een aantal aanbevelingen om fatigue aan boord te voorkomen. Dit was een van de voorwaarden voor het opstarten van Project Horizon. Eén van die aanbevelingen betreft het vooraf plannen van het werk en het handhaven van een Fatigue Risk Management System (FRMS) als een onderdeel van Safety Management System (SMS). Ook kan men gebruik maken van z.g. predictive fatigue models om het gevaar van fatigue tijdig te kunnen inschatten. Dit model zal verder worden uitgewerkt in het MARTHA project. Iedereen die in het Project Horizon heeft meegewerkt hoopt daarom dat het een vervolgtraject zal krijgen, afhankelijk van de financiële steun door de Europese Commissie. Feit is en blijft wel dat de oorzaak van fatigue dikwijls te wijten is aan het feit dat er teveel werk is voor het aantal opvarenden aan boord, dit inclusief het wachtlopen. Eventuele administratieve werkzaamheden i.v.m. het voorkomen van fatigue moet worden afgeraden. Het zou alleen de werkdruk voor met name de kapitein verder verhogen. Hiervoor is in Southampton ook aandacht gevraagd.

Fred van Wijnen



The Netherlands ratifies the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)

The Netherlands becomes the sixth EU member state, after Spain, Bulgaria, Denmark, Latvia and Luxembourg to ratify the landmark convention.

News item | 13 December 2011

GENEVA (ILO News) – The Director of the International Labour Standards Department, Ms. Cleopatra Doumbia-Henry, received today the instrument of ratification of the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) from Mr. Wim Bel, Deputy Director for International Affairs of the Dutch Ministry for social Affairs and Employment. The Netherlands becomes the sixth EU member state, after Spain, Bulgaria, Denmark, Latvia and Luxembourg to ratify the landmark Maritime Labour Convention, 2006.

In receiving the instrument of ratification, Ms. Doumbia-Henry stated: “The ratification of the MLC, 2006, by The Netherlands reflects the country’s long standing maritime and hydraulic engineering tradition and its commitment to provide the world’s seafarers with fair working and living conditions while creating an equal level-playing field for shipowners. With the port of Rotterdam – the biggest port in Europe – The Netherlands is a major transportation hub which provides access through its waterways to the European hinterland. I am sure that the ratification will further strengthen the image of The Netherlands as a maritime nation and benefit its economy. In ratifying the MLC, 2006, The Netherlands becomes the sixth EU member State to implement the EU Council Decision of 2007 authorizing member States to ratify the MLC, 2006 in the interest of the European Community. This ratification proves that there is a strong momentum in Europe for the ratification and

implementation of this significant instrument and signals to the remaining 21 EU members to come on board.”

In depositing the instrument of ratification, Mr. Bel stated: “The Netherlands with its long standing maritime and hydraulic engineering tradition has always been committed to a level playing field in the maritime sector and decent work for seafarers. Therefore, the Dutch government and social partners in the maritime sector have been working very closely together to ratify and implement this landmark convention, which will further strengthen the image of the Dutch Flag as a quality flag. Therefore I am very honoured to present this instrument of ratification to you.”

The Netherlands has approximately 1,300 vessels with a total tonnage of 6.9 million gross tons registered under its flag. The port of Rotterdam, the world’s fourth largest and the largest in Europe, plays a major role in the Dutch economy with an annual throughput of approximately 430 million tons.

With the ratification of the MLC, 2006 by The Netherlands, 21 ILO member States, representing over 55 per cent of the world gross tonnage of ships, are now parties to the Convention. Of the twenty-one ratifications, ten have been received in 2011 with the majority of these received in the last six months, which shows that national ratification efforts are now nearing completion in many countries in all regions. It is expected that the additional 9 ratifications will be obtained in the following three to six months making it possible for the MLC, 2006 to enter into force in early 2013.

source: www.ilo.org



Comfortabel naar Groot-Brittannië, Ierland of Scandinavië



Hoek
van Holland
Harwich
v.a. **€69,-**
bestuurder
+ auto



Denkt u aan een autovakantie naar Groot-Brittannië, Ierland of Scandinavië? Kies dan Stena Line! Onze **nieuwe Superferry's** brengen u rechtstreeks naar uw bestemming, bijvoorbeeld onze route Hoek van Holland naar Harwich: zonder omrijden comfortabel oversteken. Aan boord verwennen wij u met de beste service. Bezoek onze website om uw overtocht te boeken en kijk ook naar onze speciale aanbiedingen. U kunt ons natuurlijk ook direct bellen: 0900-8123 (€ 0,10 p.m.). **Welkom aan boord!**

www.stenaline.nl


Stena Line
Making good time™


OPNIEUW UITGEROEPEN TOT:
BESTE FERRYMAATSCHAPPIJ



Yacht Management

Nautical & Technical Management, Crew management, Compliance, Finance & Accounting



Wij zijn op zoek naar meerdere kandidaten voor de functie van:

Kapitein

Het betreft een flexibele aflokskapitein's positie (periodes in overleg) aan boord van een zeegaand commercieel charter jacht welke actief is in de 'high-end' luxe chartermarkt. Het vaargebied bevindt zich voornamelijk in het West-Middellandse zee gebied. De rederij Q-Shipping BV is verantwoordelijk voor het beheer van het schip en zoekt gemotiveerde kandidaten.

Wat zijn de vereisten?

- Goede leiderschapsvaardigheden;
- Beschikking over goede sociale en communicatie vaardigheden;
- Uitstekende beheersing van de Engelse taal in woord en geschrift;
- In staat om te werken in een team aan boord met de bemanning, maar ook met het shore-based management team;
- Flexibel, stressbestendig en klantgericht;
- Accuraat en discreet;
- Goede technische kennis over varen en veiligheid;
- Alle mogelijke periodes bespreekbaar.

Geïnteresseerd?

Stuur uw CV + begeleidende brief naar
crew@q-shipping.nl ter attentie van mevrouw I. Wegman

KORT MARITIEM FEBRUARI 2012

Ø DFDS Seaways is op 11 januari j.l. uitgeroepen tot "Leading Ferry Operator of the World". Dit is voor de eerste keer dat DFDS Seaways een prestigieuze World Travel Award in de wacht sleept. Andere genomineerden uit Nieuw Zeeland, de Baltische staten en andere Europese landen hadden het nakijken. Een uitstekende klantenservice en een uitgebreid route netwerk speelden een belangrijke rol in het succes van DFDS.

Ø Israël bestudeert momenteel de aanleg van 350 km spoorlijn tussen Eilat, Tel Aviv en de havens van Ashdod en Haïfa. Deze spoorlijn zal belangrijk worden voor het vervoer van goederen en als zodanig een concurrent kunnen worden van het Suez Kanaal. De maximale snelheid van de treinen zou 170 km per uur worden en de aanleg zou vijf jaar in beslag nemen.

Ø De IMO heeft als thema voor World Maritime Day gekozen voor "Honderd Jaar na de Titanic". Deze tragische gebeurtenis in 1912 was aanleiding om het AMVER systeem in het leven te roepen ten einde de positie van schepen nabij een in nood verkerend schip in de Noord Atlantic vast te kunnen stellen i.v.m. reddingsoperaties.

Ø The Maritime Labour Convention (IMO/ILO), die in 2006 in Genève werd aangenomen, zal vermoedelijk in 2013 wereldwijd worden ingevoerd, 12 maanden nadat 30 landen, die tenminste 33% van de wereld scheepstonnage vertegenwoordigen, de conventie hebben geïmplementeerd. Op dat moment treedt ook de nationale wet- en regelgeving in werking. De MLC regelt internationaal de leef- en werkomstandigheden aan boord van zeeschepen.

Ø De Italiaanse regering heeft bekend gemaakt dat de mega brug tussen het vasteland en het eiland Sicilië niet gebouwd zal worden wegens verregaande overheidsbezuinigingen. Het al gereserveerde bedrag van 1,6 miljard euro voor het prestige object van ex President Berlusconi wordt besteed aan andere meer urgente voorzieningen.

Ø Tijdens een bijeenkomst van de Human Element Groep van de Maritime Coastguard Agency (MCA) in Southampton (U.K.) zijn de resultaten van het Horizon Project gepresenteerd. Het project heeft d.m.v. simulatie een studie verricht naar fatigue aan boord van zeeschepen.

Ø De strafzaak tegen de kapitein en stuurman van de RENA, het containerschip dat nabij de kust van Nieuw Zeeland op een rif is gelopen en gebroken, krijgt steeds meer het aanzien van een heksenjacht tegen onze collega's. Vast staat dat er fouten in de navigatie zijn gemaakt, maar ook andere beschuldigingen stapelen zich op, vooral nadat er olie is gaan lekken en de natuur gevaar loopt waardoor de publieke opinie verder is gemobiliseerd.

Ø Binnenkort zal een privé marine van kogelvrije kleine kanonneerboten gaan patrouilleren om schepen te begeleiden en beschermen tegen piraten aanvallen op schepen die de Golf van Aden passeren. Er wordt circa US\$ 30.000 gerekend per schip. De schepen varen in konvoien van ongeveer vier schepen gedurende drie of vier dagen.

Ø De Engelse krant The Guardian heeft gemeld dat onlangs de Ierse kust nabij Donegal getroffen werd door een monstergolf van 67 voet. De hoogte van de golf werd gemeten door een speciale boei 60 mijl uit de kust, tijdens een hevige storm.

Ø De Veiligheidscommissie van de Europese Unie heeft volgens nieuwsbronnen de wens uitgesproken dat de EU missie Operatie Atalanta zeeroovers niet alleen op zee maar ook op de stranden van Somalië moet gaan bestrijden. De regering van Somalië heeft toegezegd dergelijke acties daadwerkelijk te zullen steunen.

Ø Het is Malta gelukt opgenomen te worden in de witte lijst van vlagstaten van Port State Control. Schepen uit landen die op de witte lijst staan, krijgen met minder intensieve controles te maken dan schepen uit landen die op de grijze of zware lijst staan. Op de witte lijst staan 30 landen waaronder ook België en Nederland.

BRIL NIET VERGETEN !

De kapitein van de Costa Concordia kon de route niet goed controleren, want hij had zijn leesbril niet op. Dit zegt zijn advocaat tijdens de zitting over het gekapzeide schip.





RELIABLE STRENGTH



For over 40 years Jumbo has built its worldwide reputation of engineered, safe solutions for the full range of heavy lift transportation; by sea and over land, from fabrication yard to jobsite, from 10ts to 1800ts. With a fleet of 14 in-house designed heavy lift vessels (two of which are equipped with DP2), with cranes that lift up to 1800ts and manned with highly trained crews, Jumbo serves a variety of markets including the Oil & Gas and Power Industries. From general cargo to genuine heavies, your cargo gets the JUMBO attention it deserves.



WWW.JUMBOSHIPING.NL

Visit us at: Breakbulk Transportation Conference & Exhibition
Ernest N. Morial Convention Center / New Orleans, Louisiana / October 13 - 15, 2009 / Booth #107

GPS users, beware of jammers and spoofers

Source: Reuters / BusinessTimes, 23 Feb 2012

Threats to maritime industry, financial markets highlighted

(LONDON) Satellite navigation systems are at risk from criminals, terrorists or even just bored teenagers, with the potential to cause major incidents from maritime disasters to chaos in financial markets, leading experts warned yesterday.

From maps on car dashboards and mobile phones, to road tolls, aviation and marine navigation systems and even financial exchanges, much of modern life relies on Global Navigation Satellite Systems (GNSS) that use satellite signals to find a location or keep exact time. The Global Positioning System (GPS) set up by the US government, and Glonass, a similar Russian system, were both built for military purposes but are now available to anyone with a device that can receive a signal.

Experts are worried about havoc that could be caused if GNSS signals were illegally jammed, said Bob Cockshott, a director at Britain's ICT Knowledge Transfer Network - an initiative funded by the UK's national innovation agency - which was hosting a conference in London yesterday.

The problem was illustrated in 2009 when navigation systems at Newark Airport in the United States began suffering daily breakdowns brought about by a truck driver with just a cheap, low-powered jammer in his vehicle going by on a nearby road. 'We have moved on from a potentially threatening situation to a real danger that we must address now,' Mr Cockshott said. Widely available on the Internet, jammers are not illegal to own but are illegal to use. Just how widespread they are is unclear but research to be unveiled at the London conference will reveal monitors at one location in Britain recorded 60 individual jamming incidents over six months. Criminals have also embraced the technology, Mr Cockshott said, with cases where thieves had hijacked vans carrying high-value goods after jamming their GPS and cell-phone systems. 'Certainly toughening the law to make it illegal to possess one is certainly a step that can be taken. But before that, we need to know just how many of them there are and how widespread the problem is,' Mr Cockshott said. Some devices confiscated by police possessed 'monstrous' transmission power when compared with the weak signal emitted by satellites and that had serious implications, he said.

Researchers in 2010 issued low-level jamming from the coast to see the effect on shipping in the English Channel, one of the world's busiest shipping lanes. They noted that ships veered off course without their knowledge, gave out false readings to other vessels about their position so risking collisions, and caused communications systems to fail, preventing crew talking to coastguard. Mr Cockshott said there were now serious concerns 'that we are going to see a disaster' in the Channel within the next decade. Nor do the jammers require great expertise to make. 'You could imagine the bored teenager, hacker personality builds one of these things just to see what would happen,' he said. While jamming poses an immediate threat, a potentially more serious risk is posed by 'spoofing' - creating false GPS signals to alter users' perceptions of time or location. Until recently, while theoretically possible, such technology was not seen as viable or affordable. However, Todd Humphreys, a specialist in GPS technology from the University of Texas, told Reuters he had developed the first GPS civilian spoofer, a 'very powerful' device which cost under US\$1,000 to assemble. He said spoofers could be attractive to anyone who could make money from fooling GPS systems, from fishermen wanting to work in forbidden waters, motorists dodging road charges to those wanting to cheat the world's financial trading markets.

Meer info: http://arstechnica.com/business/news/2012/02/uk-research-measures-growing-gps-jamming-threat.ars?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+arstechnica%2Findex+%28Ars+Technica++Featured+Content%29



A GPS and cell phone jammer, for sale on the Internet.





NIEUWSBRIEF REDDINGBOOT BRANDARIS

Nr. 3, januari 2012,

Aan al onze sponsors, subsidiegevers, pers en overige relaties,

In oktober hebben we u kunnen melden dat de restauratie van de “Brandaris” in gang is gezet. Deze zal in een aantal fases worden uitgevoerd, afhankelijk van de vorderingen met de financiering. Dat gaat gelukkig de goede kant op. Medio januari hadden we van de herziene begroting van € 225.000 vrijwel € 196.000 met toezeggingen gedekt en al grotendeels in kas. We hebben nog een aantal verzoeken uit staan, maar de laatste loodjes wegen letterlijk en figuurlijk wel zwaar. Toch is het bestuur optimistisch en heeft ze verschillende scenario's achter de hand.

Restauratie

Op Scheepswerf Talsma in Franeker is het meeste sloopwerk inmiddels verricht en is men begonnen met het eerste restauratie werk. De rubberen fenders rond het schip zijn weggenomen en de gecorrodeerde scheepshuid achter deze fenders moet worden bijgewerkt.. Inmiddels zitten de dekbalken voor het nieuwe achterdek er in. Een ernstige tegenvaller is de slechte conditie van de motoren. Inspecties door verschillende experts wezen allemaal in dezelfde richting: revideren heeft nauwelijks zin. Als we daar al aan zouden beginnen zou dat een ferme kostenpost opleveren. Daarvoor ontbreken echter de middelen. Een bittere pil! Aan sloopwaarde zouden de motoren slechts een luttel bedrag opleveren. Er is echter besloten de motoren ter beschikking te stellen van het Nationaal Reddingmuseum ‘Dorus Rijkers’ in Den Helder. Voor de gerestaureerde reddingboot “Insuline” met dezelfde motoren vormen ze nog een welkome bron voor reserve onderdelen. Inmiddels staan de motoren in Den Helder. Talsma zal in het dek van de motorkamer luiken maken zodat er ooit weer motoren in het schip geplaatst kunnen worden. Het bestuur beraadt zich op de aanschaf van vervangende motoren, maar voorlopig ontbreken daarvoor de middelen.

Stuurkap

Begin februari zal het metaalverwerkingsbedrijf Bram Visser Special Metal Products uit Harlingen de stuurkap van de “Brandaris” verwijderen uit het Reddingmuseum in Den Helder. Dat heeft heel wat voeten in de aarde, want de kap staat gemonteerd op een fundering die hydraulisch kan bewegen. Middels projectie van film, wordt het varen in zwaar weer gedemonstreerd. Bram Visser zal de kap zodanig losbranden dat op de resterende rand op de hydroliek weer een vervangende kap kan worden geconstrueerd. De verwijdering van de originele kap van de bovenverdieping is nog een hele specialistische klus. In de werkplaats van Visser in Harlingen zal de kap worden bijgewerkt. Daarna gaat ze op transport naar Franeker, waar de werf de bevestigingsconstructie kan maken en de montage volgt.

Ankerlier

De elektrische ankerlier die nu op het schip staat moet worden vervangen door een handmatige lier uit de jaren twintig. Bij Strikwerda Scheepslieren in Schraard is zo'n exemplaar gevonden en gekocht. Helaas bleken de kettingen van de Brandaris daar niet op te passen. Ook daar wist Strikwerda raad op; hij levert gebruikte passende kettingen en neemt de elektrische ankerlier in. Een en ander moet zijn beslag in februari krijgen.

Verhalen

Het sluitstuk van het hele restauratieproces is het gebruik van de reddingboot als locatie voor het houden van verhalen over reddingen, bergingen en de zee rond Terschelling. Dat zal vooral bedoeld zijn voor de jeugd tot 16 jaar. Natuurlijk in de eerste plaats voor de eigen eilander jeugd om hen vertrouwd te maken met de maritieme geschiedenis van het eiland en het werk van hun voorvaderen. De grootste belangstelling wordt echter verwacht van de jeugd aan boord van de charterschepen en de duizenden jachten die de haven van

West Terschelling aandoen. Op jaarbasis zijn er zo'n 4.000 aankomsten van charterschepen. Kinderen tot 16 jaar worden in de kroegen geweerd en hangen vaak doelloos in het dorp rond en veroorzaken maar al te vaak overlast. Door kleine groepjes jeugd aan boord uit te nodigen hopen we iets aan de bestrijding van die hinder te kunnen doen.

Inmiddels hebben we 65 verhalen geselecteerd. Met behulp van de medewerkers van het museum 't Behouden Huys gaan we deze structureren en uitwerken.

Financiers

De volgende instellingen en personen hebben tot dusver financiën voor dit project bijeen gebracht:

Provincie Fryslân, gemeente Terschelling, Prins Bernhard Cultuurfonds, Stichting Woudsend Anno 1816, VSB Fonds, SNS reaal Fonds, Familiefonds Vereniging Eschauzier, Dorus Rijkers Fonds, de heer Klaas van Urk (kleinzoon eerste schipper Brandaris), de Ottema-Kingma Stichting, het dr. Hendrik Muller Vaderlandsch fonds, de ANWB, Mentz Fonds, Van Dieren Fonds, Spliethoff's Bevrachtingskantoor BV, de heer en mevrouw J.P. Eschauzier, het Coöperatiefonds van de Rabobank Noordwest Friesland-Leeuwarden, de Rotaryclub Leeuwarden en Kern met Pit van de Kon. Ned. Heidemaatschappij.

Overige steun: Biopower International BV, Stichting Zeevaartschoolbelangen Terschelling (stuurkap), Museum 't Behouden Huys.

Comité van Aanbeveling:

De heer J.A. Jorritsma, commissaris van de Koningin in de provincie Fryslân

Mr. J.M. Visser, burgemeester van Terschelling

De heer R. Boogaard, directeur van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

Mr. J.P. Eschauzier, nazaat van de voormalige burgemeester Eschauzier van Terschelling

De heer P. Melles, directeur Rederij Doeksen

De heer K. van Urk, vm wethouder gemeente Terschelling

Bestuur Stichting Behoud:

Drs. M.J. Kusters, voorzitter, J.H. Heuff, secretaris, W. van Schoonhaven R.A., penningmeester, Mw. J. van Berkel lid, M. Hartlief, lid, E. Jaarsma, lid, P. Smit lid, G. de Weerdt, lid

Scheepsbouwkundige adviseurs: de heren J.C. Swart en H. Pottinga



Brandaris op de werf bij Talsma



Achterschip na sloop niet originele opbouw

Data demonstratie roeireddingboot getrokken door 10 paarden

Ca. 65 vrijwilligers zullen op 19 juli, 2 augustus en 16 augustus de roeireddingboot "Secretaris Schumacher" van onze stichting op het strand van Terschelling demonstreren en wanneer de branding het toelaat, in zee lanceren.

Aanpassing Zeevaart Bemanningswet en Manila Amendments, december 2011

De Zeevaartbemanningswet (Zbw)

In de Zeevaartbemanningswet (Zbw) zijn de relevante zaken over de bemanning aan boord van Nederlands zeeschepen ondergebracht. In de Zbw is bijvoorbeeld te vinden hoe de verantwoordelijkheden van de scheepsbeheerder en kapitein zijn en hoe geregeld wordt dat er voldoende en kwalitatief goede bemanning aan boord is. Ook is in die wet opgenomen hoe de vaarbevoegdheden van zeevarenden zijn geregeld.

De verdere uitwerking van de wet, bijvoorbeeld als het gaat om criteria voor vaarbevoegdheden, vindt plaats in onderliggende regelgeving zoals het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeevaart en het Besluit zeevisvaartbemanning.

Het STCW verdrag

De laatste grote wijziging aan de Zbw, in 2002, heeft plaatsgehad naar aanleiding van de in 1995 aangenomen wijzigingen van het STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) verdrag uit 1978. Destijds is internationaal in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van de VN een verdrag opgesteld met betrekking tot opleiding, diplomering en wachtlopen. Elke verdragspartij is verplicht de in dit verdrag en de daarbij behorende Code vastgelegde eisen als minimum eisen en voorwaarden in de eigen wetgeving op te nemen.

De STCW 2010 Manila Amendments

Na vijftien jaar was het STCW verdrag aan een brede herziening toe. In 2010 werden in Manila wijzigingen vastgesteld, waarbij overeenstemming werd bereikt over onder meer een vijfjaarlijkse verplichting tot het volgen van een zogenaamde “refresher” voor veiligheidskursussen, over de normen voor medische keuringen van zeevarenden en nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging.

Nederland heeft zich ingezet voor de aanpassing van het verdrag, enerzijds omdat het de veiligheid en arbeidsomstandigheden van de zeevarende verbetert en de veiligheid op zee ermee gebaat is en anderzijds omdat het goed is dat deze normen wereldwijd worden toegepast.

De wijziging van het STCW-verdrag noopt ook nu weer tot een aanpassing van de Zbw. Voorzien wordt dat de aangepaste wet vanaf 1 juli 2013 in werking zal treden. Uiteindelijk moeten alle wijzigingen uiterlijk op 1 januari 2017 van kracht zijn.

Echter de eerste gevolgen van de wijziging zullen al vanaf 2012 merkbaar worden. Ook zal de Europese Richtlijn 2008/106/EG betreffende het minimum opleidingsniveau van zeevarenden worden aangepast aan het nieuwe verdrag.

Wat verandert er nog meer aan de Zbw

De aanpassingen aan de Zbw, vanwege het gewijzigde STCW-verdrag en –code, worden momenteel door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) nader uitgewerkt. Dit gaat in goed overleg met de sociale partners in de zeevaart: Nautilus, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Vereniging van Waterbouwers, het Productschap Vis, de Redersvereniging voor de Zeevisserij en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Vanwege de internationale verplichting ligt de nadruk van de aanpassingen op de STCW bepalingen. Ook wordt bekeken welke andere wijzigingen aan de wet daarnaast nog kunnen worden meegenomen.

In het overleg tussen bovengenoemde partijen is een limitatieve lijst aan noodzakelijke en wenselijke aanpassingen opgesteld. Deze hebben o.a. betrekking op het wegnemen van een aantal knelpunten, maar ook vaartijduitwisseling tussen visserij, koopvaardij, marine en zeilvaart en de vermindering van administratieve lasten.

Ook de onderliggende regelgeving zoals het Besluit zeevaartbemanning handelsvaart en zeilvaart en het Besluit zeevisvaartbemanning zal worden gewijzigd waarbij de nadruk ligt op het oplossen van een aantal bestaande prioritaire knelpunten. Zo wordt in het Besluit zeevisvaartbemanning een wettelijke basis opgenomen voor de zogenoemde monodisciplinaire S4 en W4 opleidingen.

Vanwege de korte implementatietijd van het STCW-verdrag (zie hieronder) gaat het om een limitatieve lijst aan aanpassingen.

Wat zijn de gevolgen en wat is de planning

De onderwijsinstellingen zullen met ingang van het schooljaar 2012-2013 de opleidingen aan de gewijzigde normen van het verdrag hebben aangepast.

De implementatie van de gewijzigde STCW-bepalingen in de Nederlandse Zeevaartbemanningswet en de onderliggende regelgeving dient 1 juli 2013 afgerond te zijn. Op die datum treedt de nieuwe wet en onderliggende regelgeving in werking.

Na de inwerkingtreding van de Zbw op 1 juli 2013 kan een vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) Manila Amendments worden aangevraagd. Het huidige vaarbevoegdheidsbewijs (op basis van de huidige wet) blijft geldig tot ten hoogste vijf jaar na de datum van afgifte. Vanaf 1 januari 2017 dient eenieder te beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs dat voldoet aan de nieuwe eisen volgens de Manila Amendments. Er wordt nog nader bekeken hoe deze overgang zo efficiënt mogelijk kan plaatsvinden.

De trainingsinstituten zullen in ieder geval vanaf 1 juli 2013 de trainingen verzorgen conform de nieuwe Manila Amendments. Er wordt nog nader bekeken hoe te bewerkstelligen dat trainingen al in 2012 volgens de nieuwe bepalingen kunnen worden gegeven.



Hoe blijf ik op de hoogte

De gevolgen en implicaties van de gewijzigde STCW-bepalingen worden momenteel nader in kaart gebracht. Op de website van de IVW kunt u de komende tijd meer informatie verwachten waarbij ook de praktische vragen aan de orde komen.

<http://www.ivw.nl/onderwerpen/koopvaardij/bemanning/>

Voor wat betreft nadere informatie inzake de afgifte van vaarbevoegdheden en aanverwante informatie kunt u informatie aantreffen op de website van KIWA.

<http://www.kiwaregister.nl>

Aanvullend op de centrale informatievoorziening via de website van IVW zullen de bij dit proces betrokken sociale partners via hun websites informatie aanbieden. Hieronder treft u de links aan.

<http://www.nautilusnl.org/Zeevaart/default.aspx>

<http://www.kvnr.nl/> (Ledenportal)

<http://www.waterbouwers.nl/>

<http://www.pvis.nl/>

<http://www.nvkk.nl/actueel.htm>

De NVKK neemt actief deel in het implementatietraject van de nieuwe STCW-wetgeving. Samen met bovenstaande organisaties wordt zij periodiek uitgenodigd voor inbreng en participatie.

N. van Rijn, Rijksoverheid



Etniciteit aan boord

Hoe wordt interactie beïnvloedt door etniciteit en rang aan boord van containerschepen.

Werkzaam zijn aan boord van een containerschip betekend dat je dagelijks in contact staat met andere etniciteiten. Hoe zijn deze verschillende etniciteiten in de dagelijkse omgang? Dat is het onderwerp van mijn bachelor onderzoek culturele antropologie.

Als gevolg van mondialisering staan verschillende culturen steeds meer elkaar in contact. Veel landen hebben al een multiculturele samenleving. Verschillende culturen in één samenleving zorgen ervoor dat je bewuster wordt van je eigen cultuur. Dit verhoogde bewustzijn van de eigen cultuur, zorgt ook voor een hoger bewustzijn van de andere culturen om je heen. Immers, door te focussen op wat je eigen cultuur is, weet je waar de grenzen van je cultuur liggen. Aan de hand van die grenzen kan je vervolgens bepalen wat wel en niet bij jouw cultuur hoort.

Mondialisering zorgt er dus voor dat we meer bewust worden van onze grenzen. Dit heeft er toe geleidt dat we ons meer met onze eigen cultuur bezig zijn gaan houden. Om te voorkomen dat de eigen cultuur verloren gaat in de andere culturen om ons heen, wordt de eigen cultuur weer belangrijk. Een voorbeeld hiervan is de tv-show "Ik hou van Holland". Het resultaat dat wanneer culturen steeds meer met elkaar in contact komen, dichter bij elkaar komen te staan, is dat de grenzen tussen de culturen meer en meer worden benadrukt. Culturele interactie leidt tot culturele differentiatie.

Hoe is dit aan boord van schepen? Het is zo dat aan boord van containerschepen verschillende culturen intensief contact met elkaar hebben. Hecht de bemanning veel waarde aan de eigen cultuur of juist niet? Culturele verschillen aan boord komen naar voren via de etniciteit van de bemanning. Etniciteit, binnen de culturele antropologie, verwijst naar aspecten van relaties tussen groepen die zichzelf zien, en door andere gezien worden, als cultureel verschillend¹. Dit betekent dat etniciteit gezien kan worden als een uiting van cultuur, als een culturele identiteit.

Mijn onderzoek gaat over de omgangsnormen aan boord. Hoe worden deze bepaald? Aan boord staan de bemanningsleden continue in contact met elkaar. Dit zorgt voor veel interetnisch contact. Zijn de gevolgen van het contact hetzelfde als bij een multiculturele samenleving? Zorgt het intensieve contact en de gedeelde identiteit ervoor dat etnische verschillen en grenzen worden benadrukt en dat op die manier contact tussen de bemanningsleden wordt bemoeilijkt? De bemanningsleden hebben ook allemaal de gedeelde identiteit van zeeman. Zorgt deze gedeelde identiteit ervoor dat ze een grote behoefte hebben aan een eigen identiteit? Als het interetnische

contact aan boord zorgt voor het benadrukken van onderlinge verschillen kan dit het contact aan boord verhinderen, wat uiteindelijk kan leiden tot gespannen relaties aan boord.

Een andere factor die interactie aan boord bepaald is de hiërarchie. Een hiërarchie heeft grote invloed op omgangsnormen. Er zijn binnen een hiërarchie verschillende omgangsnormen vast gelegd voor de personen die boven en onder je staan. Wanneer er gewerkt wordt aan boord is iedereen verbonden aan zijn rang. Maar is dit nog steeds zo wanneer er niet gewerkt wordt? Staat rang ooit 'uit'? Versterkt het verschil in rang het verschil in etniciteit? Wat is dus de invloed van de hiërarchie aan boord op de interactie aan boord*.

Aan de hand van taal wordt er veel duidelijk over de relatie tussen personen. Een simpele groet kan al veel prijs geven. Zo worden rangverschil duidelijk door de manier van groeten. Vrienden groeten elkaar anders dan personen die elkaar niet mogen. Daarom is het taalgebruik aan boord ook belangrijk voor mijn onderzoek. Via taal wil ik de persoonlijke relaties blootleggen.

Met mijn onderzoek wil ik onder anderen helpen het interetnisch contact aan boord waar nodig te verbeteren. Door op de hoogte zijn van de factoren die meespelen in het contact tussen personen, kan er effectiever gewerkt worden aan een goede verstandshouding tussen de bemanningsleden.

Het leeuwendeel van mijn informatie zal ik verzamelen aan boord van het schip waar ik mee zal varen. Dit schip vertrekt donderdag 16 februari. Maar ik kom in aanraking met slechts één bemanning. Daarom zou ik u, de lezer, willen vragen uw ervaringen met enkele multiculturele bemanningen met mij te delen. U kunt altijd mailen naar mijn adres. 26 april verwacht ik weer terug in Nederland te zijn en heb dan nog een paar dagen de tijd voor interviews. Als u daar geïnteresseerd in bent kunt u ook contact op nemen via de mail.

Dirk Visser

* Eriksen 2002: *Etnicity and Nationalism*. Second edition. Pluto Press

Dirk Visser is student Culturele Antropologie aan de Universiteit van Utrecht. Dit artikel is geschreven met betrekking tot zijn afstudeeronderzoek. Dirk is in januari opgestapt aan boord van de 'Spring Bok' van Seatrade. Indien u geïnteresseerd bent in het onderwerp kunt u uw ervaringen met hem delen via zijn email-adres: dirk0visser@gmail.com





the sliethoff group



Radarweg 36
1042 AA Amsterdam
The Netherlands

P.O. Box 409
1000 AK Amsterdam
The Netherlands

Tel: +31 (0)20 4488 400
Fax: +31 (0)20 4488 500
E-mail: gogracht@sliethoff.com
Internet: www.sliethoff.com

Setting a safe course



Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilotage

provides licensed and experienced navigators during your voyages in NW Europe. Safety, reliability and efficiency are the key words of our service.

WWW.DIRKZWAGER.COM

The Maritime Information & Service Provider



**DIRKZWAGER'S
COASTAL & DEEP
SEA PILOTAGE BV**

Royal Dirkzwager

Govert van Wijnkade 50
3144 EG Maassluis
The Netherlands

T +31 (0)10 - 593 16 00

F +31 (0)10 - 592 57 67

E dcp@dirkzwager.com

Lezersreactie Notices

Geachte redactie,

Met belangstelling heb ik de laatst ontvangen 'Notices' ontvangen. Ik heb echter een fout ontdekt in de rubriek 'kort maritiem nieuws'.

In het tweede stuk van het kort maritiem nieuws wordt gesproken dat Nederland, volgens de FNV, het Maritime Labour Contract moet ratificeren. Dit in verband met een speciaal identiteitsbewijs voor zeevaren. Hier worden echter twee verdragen door elkaar gehaald.

Het gaat hier om twee verdragen van de ILO (Internationale Arbeidsorganisatie), namelijk: Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 (no. 185) en de Maritime Labour Convention, 2006 (MLC).

ILO verdrag 185 regelt dat er een internationaal identiteitsbewijs voor zeevarenden moet komen. Helaas zijn de meeste grote zeenaties, waaronder Nederland, nog niet actief bezig om dit verdrag te ratificeren. Dit komt mede omdat de Verenigde Staten ook het verdrag niet heeft geratificeerd en nog steeds een visumplicht kent voor zeevarenden.

Het MLC daarentegen is een verdrag dat de rechten van zeevarenden behartigt, de zogenaamde 'bill of rights'. Er wordt in dit verdrag gesproken over de leefomstandigheden, sociale zekerheden, arbeidsomstandigheden en meer van soortelijke zaken. Dit verdrag kent echter wel een grote belangstelling van de zeenaties waaronder Nederland! Omdat dit een compleet ander verdrag is, is het zaak deze goed uit elkaar te houden.

Misschien is het zinvol om eens een stuk te wijden aan de MLC omdat Nederland deze recent heeft geratificeerd. Het is een breed verdrag met veel verantwoordelijkheden die op de schouders van de gezagvoerder vallen.

Daan Roest, Lidnr. 2654

Geachte heer Roest,

Het wordt zeer op prijs gesteld dat u de Notices to MM zo nauwkeurig leest. Het stuk in "kort maritiem nieuws" was overgenomen uit een persbericht van het FNV, Het betrof hier een uitspraak van mevrouw Astrid Jongerius. U heeft een punt dat het hier om twee verschillende verdragen gaat. Het een heeft echter wel met het ander te maken en is bedoeld om de rechten en arbeidsvoorwaarden van zeevarenden vast te leggen. Als vertegenwoordiger van de Unie (namens de NVKK) ben ik bij een aantal vergaderingen aanwezig geweest waarbij het thema het opnemen van de MLC in de Nederlandse wetgeving werd besproken. Het moeilijke punt in de discussies was het vertalen in het Nederlands uit de Engelse tekst van de conventie. Sommige Engelse uitdrukkingen zijn moeilijk vertaalbaar en maken soms een beschrijving noodzakelijk. Tijdens deze discussies kwam ook wel degelijk de Seafarers' Identity Card naar voren als belangrijk voor zeevarenden i.v.m. reizen en verblijven in het buitenland. De Nederlandse Minister vond het document te prijzig omdat het produceren van het document te duur was i.v.m. "geringe" aantal Nederlandse zeevarenden die voor zo'n kaart in aanmerking zouden komen.

Overigens is het maar goed dat de Seafarers' Identity Card geen deel uitmaakte van de MLC, anders was deze conventie internationaal nooit door een meerderheid van betrokken landen geïmplementeerd. In een volgende uitgave zullen we zeker een artikel wijden aan de MLC omdat het voor de gezagvoerder erg belangrijk is. Hij moet er namelijk op toezien dat een en ander uitgevoerd en gehandhaafd wordt.

Fred van Wijnen, Bestuurslid NVKK



De Costa Concordia in betere tijden



.

Nieuwe leden:

2655	O.P. Smit	Tarbit Tankers	12-11-2011
2656	A.F. Bijlstra	John. T. Essberger	17-01-2012
2657	J.M. Giezen	Tarbit Tankers	21-01-2012

Overleden:

2107	P. ter Hark	Nedlloyd	05-04-2011
2253	J.T. Sterrenburg	Vertom	12-11-2011
1373	A.H. Nap	Müller	16-11-2011
1894	J. de Jager	Shell	10-12-2011
1557	IJ. Dubbeldam	Nedlloyd	17-12-2011

De NVKK was aanwezig bij de volgende activiteiten (2011-2012):

3 november	Den Haag	Vooroverleg Algemeen Overleg Piraterij 2e Kamer
10 november	Den Haag	Algemeen Overleg Piraterij 2e Kamer
11 november	Rotterdam	Discussieforum piraterij beveiliging tijdens Europort
29 november	Den Haag	Voortgangsoverleg implementatie STCW wetgeving
7 december	Den Haag	Overleg Platform Piraterij
7 december	Den Haag	NVKK ledenvergadering + bestuursvergadering
8 december	Rotterdam	Voortgangsoverleg sociale partners implementatie STCW wetgeving
15 december	Rotterdam	Overleg KVNVR – Loodsplicht nieuwe stijl
16 december	IJmuiden	KNRM bijeenkomst
19 december	Den Haag	Voortgangsoverleg implementatie STCW wetgeving
10 januari	Breukelen	Nieuwjaarsreceptie NVKK
12 januari	Maarssen	Windparkenbijeenkomst
13 januari	Amsterdam	Seminar De Nederlandse Bank
17 januari	Rotterdam	KVNVR/Nautilus/NVKK Strategisch overleg
18 januari	Rotterdam	Bedrijfstakcommissie STC
18 januari	Den Haag	Nieuwjaarsreceptie KVNVR
19 januari	Hilversum	Uitzending "RTL Boulevard" over de Costa Concordia
23 januari	De Bilt	TNO/NVKK overleg NLD-Mare
24 januari	Rotterdam	BMO overleg
27 januari	Amsterdam	Bijeenkomst bestuursbureau BPFK
31 januari	Den Haag	DB en Bestuursvergadering NVKK
1 februari	Rijswijk	Bestuursvergadering BPFK
16 februari	Rotterdam	Voortgangsoverleg implementatie STCW wetgeving
23 februari	Rijswijk	Bestuursvergadering BPFK

Afkortingen:

BPFK:	Bedrijfspensioenfondsen voor de Koopvaardij
KVNVR:	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
BMO:	Breed Maritiem Onderwijs Overleg
STC:	Scheepvaart en Transportcollege
STCW:	Standards of Training, Watchkeeping and Certification

Bestuurlijke mededelingen

Op de Algemene Ledenvergadering (donderdag 26 april 2012, Hotel Breukelen) zullen de volgende bestuursleden statutair aftreden: A. van Binsbergen, D. van Dijk, G.J. Hulsebos, H.A. L'Honoré Naber, J.F. Krijt, F.J. van Wijnen, C.J.W. Herfst, E.R. IJssel de Schepper, G.A. IJssel de Schepper. Statutair kiest de Ledenvergadering voorafgaand aan de ALV haar nieuwe bestuur. Gezien het ontbreken van een tijdige vooraankondiging in de Notices heeft de Ledenvergadering op 7 december besloten de verkiezingsprocedure door te schuiven naar de ALV. Tegenkandidaten kunnen conform artikel 17.b aan het secretariaat kenbaar worden gemaakt.

BPFK

Het bestuur van het BPFK heeft besloten het verantwoordingsorgaan en de deelnemersraad in elkaar op te laten gaan in het nieuwe bestuursorgaan de Pensioenraad. De zetelverdeling voor de NVKK is als volgt: 1 actieve deelnemer en 1 plaatsvervangend actieve deelnemer en 1 gepensioneerde.

De kandidaten voor de nieuwe posities in de pensioenraad zullen in de ALV worden voorgesteld.

Voorstel wijziging Huishoudelijk Reglement.

Art. 5	Frequentie bestuursvergaderingen van vier naar twee terugbrengen
Art. 15	Vervanging deelnemersraad en verantwoordingsorgaan door Pensioenraad
Art. 4	Toelage of salaristoekenning verwijderen
Art. 24	Internationale leden verwijderen
Art.26	Financiële commissie aanpassen

Diverse tekstuele aanpassingen

Contributiebetalen buitenland

Deze maanden vindt de jaarlijkse incasso van contributiegelden plaats. Gezien de digitale ontwikkelingen in het hedendaagse betalingsverkeer en de toenemende beperkingen en kosten van contributiebetalen uit het buitenland per creditcard heeft het bestuur besloten deze mogelijkheid met ingang vorig jaar niet meer te faciliteren. Indien u uw contributie vanuit het buitenland wenst over te maken, is het verzoek dit te doen met het aanmaken van een reguliere (digitale) internationale overboeking via uw lokale bank. U dient daarvoor in het bezit te zijn van het zogenaamde IBAN-nr en BIC/Swift code van de NVKK-tengenrekening, welke hieronder zijn samengevat.

ABN-AMRO
Bezuidenhoutseweg
Postbus 11595
2502 AN Den Haag
The Netherlands
Rekeningnr: 50.34.15.057
IBAN-nr: NL26ABNA0503415057
BIC/SWIFT-code: ABNANL2A
o.v.v. 'Contributie & lidnummer'

Het bestuur communiceert bij voorkeur via email. Indien u de afgelopen maanden geen correspondentie heeft ontvangen per email, verzoekt de secretaris uw emailadres bekend te maken via nvkk@introweb.nl



AGENDA LEDENVERGADERING 26 APRIL TE BREUKELN

Ledenvergadering op 26 april 2012

Locatie: Hotel Breukelen te Breukelen

Aanvang 13.00

I.v.m. catering gaarne aanmelden via secretaris_nvkk@introweb.nl of 06-42224904

1. Opening en vaststelling van de agenda
2. Mededelingen en ingekomen stukken - Aanpassing art.10 BVA
3. Notulen van de Ledenvergadering 7 december 2011
4. Bestuursmededelingen
5. Verkiezing Bestuur, vorming Pensioenraad
6. Aanpassing Huishoudelijk Reglement
7. Secretarieel, financieel verslag en begroting 2012
8. Benoeming Financiële Commissie 2013
9. Actuele onderwerpen - Jaarrede Voorzitter
10. Voordracht door P.van der Kruit directeur nautisch juridisch adviesbureau NJAB
"De kapitein en zeeroof", Enkele juridische aspecten over zeeroof met de kapitein als uitgangspunt
11. Discussie
12. Afsluiting door de Voorzitter

NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2012 (data bestuursvergaderingen onder voorbehoud)

Di. 10 april	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di. 4 september	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di. 13 november	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Do. 26 april	Hotel vd Valk, Breukelen	Algemene Ledenvergadering + voordracht
Do. 4 oktober	Hotel vd Valk, Breukelen	Symposium + Ledenvergadering
Wo. 12 december	Kantoor Den Haag	Ledenvergadering





ROEPT DE ZEE?

Marin Ship Management, de kern en absolute Core Business van de Management Facilities Group is verantwoordelijk voor het day-to-day management van een zeer gevarieerde vloot met meer dan 50 schepen. De vloot bestaat uit product- (olie) en chemicaliëntankers én droge lading (multi-purpose) schepen. Het kantoor staat in Farmsum (gem. Delfzijl).

Ambieer jij een maritieme functie met toekomst bij een organisatie die in volle groei is en goed op koers ligt dan willen we je graag ontmoeten. Marin Ship Management organiseert alle aspecten van scheepsmanagement voor haar klanten, rederijen en kapitein-eigenaars. Wij zijn op zoek naar gemotiveerde en gekwalificeerde vakmensen o.a.

› STUURLIEDEN (1E, 2E EN 3E)

› ERVAREN HWTK'S EN 2E WTK'S

› STAGIAIRES (MBO/HBO)

Wij staan voor professionaliteit en ambitie, maar wel binnen een informele bedrijfsstructuur waar we veel waarde hechten - en geven - aan een persoonlijke benadering, ruimte en maatwerk.

- › Wij bieden onze zeevarenden op de droge lading schepen een vaar- en verlofregeling van 12 weken op en 6 weken af. In over-leg zijn andere vaar- en verlofschema's mogelijk (bijv. 1 op 1).
- › Onze tankerkapiteins en officieren bieden wij een vaar- en verlofregeling aan van 8 weken op en 8 weken af. En uiteraard een concurrerend vast maandsalaris.
- › Officieren en stagiaires op onze vloot bieden wij uitstekende trainingstrajecten en doorgroeimogelijkheden aan.

Roept de zee jou ook? Spreek dit je aan en wil je je ambities bij ons vormgeven?

Wil je meer informatie over de vacatures en de doorgroeimogelijkheden die we bieden? Neem dan contact op met Loek Vader, Crew Manager Marin Ship Management, bel +31 596 63 39 22 of stuur je cv naar lvader@mfmarinedivision.nl.

Management Facilities Group 

Marin Ship Management Postbus 121 9930 AC Delfzijl
Telefoon +31 596 63 39 22 www.mfmarinedivision.nl



FSC
www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C017135

