

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



IN DIT NUMMER o.a. :

De functies van de kapitein

Europese Commissie en zeeroverrij

Stratosfeer wind van invloed op zeestromen

Nieuwe containerschepen



NR 1 - MAART 2013

Kapiteins - HWTK's 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
Den Haag
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.

NVKK VERGADERAGENDA 2013

(nog onderhavig aan wijzigingen)

BESTUURSVERGADERINGEN

Di 19 maart Kantoort Den Haag

Bestuursvergadering

Di 3 september Kantoort Den Haag

Bestuursvergadering

LEDENVERGADERINGEN

Vr 26 april (**gewijzigd**) Hotel vd Valk, Breukelen

Algemene Ledenvergadering

(+voordracht dhr. P.Paap – E-navigation)

Do 3 oktober Hotel vd Valk, Breukelen

Symposium + Ledenvergadering

Wo 11 december Wassenaarseweg 2, Den Haag

Ledenvergadering

Noteer in uw agenda:

24 april 2013 STC Rotterdam Symposium:
"Improvement & Innovation"

meer informatie op:

<http://www.stc-group.nl/Pages/Events/1043/Algemeen.aspx>

OP DE VOORPAGINA

The LNG carrier "Coral Energy" is world's first direct driven dual-fuel ice-class 1A LNG carrier. The development of the ship started in 2010 for client Skangass, Scandinavia's natural gas provider.

For distribution of LNG in Scandinavia Skangass was looking for a small to medium scale LNG carrier. The suitable vessel size, depending on their plant- and terminal demands, was determined after a process of logistical optimisation. With the "Coral Energy" Skangass and Anthony Veder make it possible to deliver LNG in an environmental friendly way as a cleaner energy source, to remote places and to smaller terminals where the LNG can be used amongst other as bunker fuel for other ships, power generation, and retail distribution.

One of the innovations applied on the vessel is the direct drive dual-fuel engine. In this way the propulsion system is efficient and with LNG as marine fuel the propulsion provides a eco-friendly ship operation. Besides this innovative aspect, the vessel is an educational platform for Dutch seafarers on knowledge of LNG as cargo and as marine fuel. Due to her size and in-house developed innovative compatibility package, the ship is able to load LNG at world scale terminals. The ship with ice-class 1A notation opens possibilities for remote communities in the Nordic region that up till now have been depending on polluting fuel oil for various applications.

"The Masters' Voice"



Er is weer een rapport verschenen over de aanpak van zeeroverij. Ditmaal van Instituut Clingendael, de denktank voor buitenlandse betrekkingen. Het rapport, "State or Private Protection against Maritime Piracy?" gaat in op de vormen van gewapende bescherming voor koopvaardij schepen. Al ligt een gedegen onderzoek aan het rapport ten grondslag en al wordt zelfs aandacht besteed aan de positie van de kapitein, het komt ons toch wat eenzijdig over. Voor het rapport is alleen maar de KVNR geraadpleegd en geen andere maritieme partij, zoals de NVKK. Een beetje magertjes is ook dat de conclusies niet veel verder gaan dan het rapport van de commissie De Wijkerslooth van 2011 ("Geweldsmonopolie en piraterij"). Het rapport van Clingendael wordt door de KVNR en Nautilus aangegrepen om in de discussie over gewapende private beveiligers hun eigen standpunt kracht bij te zetten. Die discussie is in de eerste plaats een nationale discussie. Maar regelmatig wordt echter de NVKK geïdentificeerd met de uitspraken en resoluties van IFSMA en CESMA en wordt ons dat ook voor de voeten geworpen op het ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag en het

Europese parlement in Brussel. De meningen van CESMA en IFSMA worden uitgelegd als "de mening van de kapiteinsvereniging". Dat wekt bij veel partijen verwarring. Van belang is om toch onderscheid te maken en zich ervan bewust te zijn dat CESMA en IFSMA niet één kapiteinsvereniging zijn, maar een internationale federatie van een aantal kapiteinsverenigingen. Daaronder kunnen afwijkende meningen over een onderwerp bestaan. De algemene democratisch vastgestelde standpunten worden door CESMA en IFSMA op Europees en Internationaal niveau uitgedragen. Het is echter een gedachtenfout als de NVKK op nationaal niveau wordt geïdentificeerd met uitspraken en resoluties van IFSMA en CESMA, waarover zij een afwijkende mening heeft. Die resoluties van zowel CESMA als IFSMA met betrekking tot beveiliging tegen piraterij geven overigens wel aan dat de kapitein altijd verantwoordelijk en aansprakelijk blijft. Ook de IMO en BIMCO hebben in de afgelopen maanden beleidsstukken ten aanzien van private gewapende beveiligers aan boord gepubliceerd en ook daarin klinkt steeds door, dat de kapitein niet ontheven is van zijn verantwoordelijkheid. In al die jaren dat de discussie over private beveiligers wordt gevoerd, is ten aanzien van de rechtspositie van de kapitein nog niets gedaan. Geen enkele van bovengenoemde maritieme organisaties heeft tot nu toe een sluitende oplossing aangedragen. Men is niet verder gekomen dan het uiten van voornemens. In het artikel van mr. dr. P.J. J. van der Kruit in ons decembernummer valt duidelijk te lezen, dat die positie van de kapitein complex is. Voor de NVKK is duidelijk dat bescherming van de rechtspositie van de kapitein en bemanning internationaal gezien moeilijk, zo niet onmogelijk is. Hij opereert immers onder talloze internationale en nationale rechtsgebieden, waaraan hij zich allemaal heeft te houden. En vaak wijken ze nog af van onze nationale wetgeving. Er kan dus maar één conclusie bestaan: Bij militaire bescherming is de positie van de kapitein en bemanning het beste geregeld.

Wij zullen ervoor blijven waken dat de kapitein niet straks het slachtoffer wordt van slecht doordachte plannen, die hem in de uitoefening van zijn functie niet zullen dekken.

"Sometimes, bad things happen because of the decisions we make and the actions that follow. We do something that we shouldn't and that leads to tragedy. Do the right thing at the wrong time or the wrong thing anytime and you can get yourself into real trouble out there". (Mario Vittone)



Clingendael Rapport: "State or Private Protection against Maritime Piracy?"

Het op 20 februari verschenen rapport van Clingendael kunt u vinden via de volgende link:

http://www.clingendael.nl/publications/2013/20130200_state_or_private_protection_web.pdf



INHOUDSOPGAVE

Ingezonden brief	6
Manila Amendments	7
Functies van de kapitein	8
Europese commissie en zeeroverij	11
Niet bestaand eiland	15
Required boarding arrangements for pilot	16
Wind in de stratosfeer van invloed op zeestromen	18
IMO nieuws	20
Maritiem Nieuws	21
Internationaal nieuws	24
Milieu	26
Nieuwe containerschepen	27
Mededelingen van het secretariaat	29

IN MEMORIAM CAPTAIN H.B (HARRY) BOER



After a seagoing career of more than 35 years Captain H.B. Boer retired as master with Holland Bulk Transport (HBT), a subsidiary of Nedlloyd, in the Netherlands, which specialized in bulk transport including tankers. He joined the Board of the Netherlands Association of Shipmasters (NVKK) as Vice President in 1988. Captain Boer represented NVKK in many national and international bodies, including pension funds, national IMO working groups and the International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA).

In IFSMA Captain Boer chaired the then existing European Community Working Group which dealt with shipmasters' and other maritime affairs from a European Union's perspective. During the 19th IFSMA General Assembly in Marseilles in 1993, it was decided that expenses, as a result of the European Working Group, were not anymore refunded by IFSMA. The reason was that IFSMA preferred its international role to represent shipmasters in stead of the regional (European) function. Following this decision Captain Boer decided to step down as chairman of the EU working group. A number of shipmasters' associations from EU nations reacted with disappointment,

especially after the confirmation of the decision at the next IFSMA General Assembly in London in 1994.

In the meantime Captain Boer had already contacted several shipmasters' associations from different European countries in an effort to create an European devoted association. Three associations were found ready to invest the necessary funds to create such an European organisation. The first preparatory meeting was convened in Brussels in April 1995 and many topics including the budget and statutes were discussed. A second meeting was held in Maassluis, the Netherlands, on 10 and 11 September the same year and the formal birth of the Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA) became a fact. Present were representatives of NVKK, VDKS (Germany) and AFCAN (France) and of course, Captain Harry Boer. It must be stated that without his endeavour and energy CESMA would have never been initiated. Due a lot of other activities, among others with the Red Cross, he preferred to further assist CESMA as an advisor to the Board until 1998 when his illness manifested itself. He then accepted to become an Honorary Member of CESMA.

Captain Harry Boer died on 30 December 2012 at his home in the Netherlands at the age of 83 after a long illness which he bore in his own confident way. Those who worked with him will remember him as an inspired and energetic colleague shipmaster and a gentleman.

He was a Knight of the Order of Orange Nassau.

May he rest in peace.

Capt. F.J. van Wijnen



Reactie op ingezonden brief kapitein Kooiman in NTMM no 4

Als varend commissaris en vertegenwoordiger van de NVKK bij de Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden en als bestuurslid van Het Koninklijk College Zeemanshoop reageer ik op de ingezonden brief van de heer J.M. Kooijman van december 2012. Er wordt wel degelijk een flinke inspanning geleverd om de jeugd te interesseren in een beroep op zee. Dit gebeurt in de eerste plaats met het project 'zeebenen gezocht'. Dit is een unieke combinatie tussen de NVKK, de KVRN, Nautilus en het Loodswezen. In 2012 zijn 500 basisscholen door een vrijwilliger bezocht voor een gastles. De animo voor dit project is groot. De kosten van dit project zijn jaarlijks meer dan 50.000 euro. Dit wordt door het O&O-fonds betaald. De belangstelling van de kinderen op de scholen is groot. Ik ben nog nooit in een klas geweest waarin ze niet geïnteresseerd waren. De Taskforce heeft een duidelijk geformuleerde lijn waarmee de vrijwilliger op bezoek bij de school gaat. De directeur van de Maritieme Academie in Harlingen stelde eens: op elke basisschool zit een kind dat iets wil met water en er zijn 6000 basisscholen. Als we eenmaal zóver zijn, dan zijn we gered. Vervolgens is de instroom naar de nautische opleidingen goed: de zeevaartscholen hebben aanmeldingen genoeg. Interessant genoeg zit ook de economische kant voor de zeevarenden goed. Bijna alle afgestudeerde studenten krijgen banen aangeboden. Een aanvangsgage van 2500 euro bruto per maand is heel normaal. Het carrièreperspectief van de nieuwelingen op de vloot is ook goed. Na een dienstverband van 10 tot 15 jaar varen bereiken de meeste de hoogste rang. Het Loodswezen neemt per jaar tientallen stuurlieden als loods in opleiding aan. De instroom van buitenlanders op de vloot is eerder een zegen dan een ramp, want zonder buitenlanders lagen de meeste van onze schepen stil. Of nog erger: waren ze nooit gebouwd. De gages van de buitenlandse zeelieden zijn ook de laatste jaren sterk gestegen. Een Filipijnse matroos verdient 1500 en een 3e stuurman al 2500 dollar per maand; een kundige en bekwame Russische hwtk staat voor 9000 euro op de loonlijst. Dus van goedkoop personeel kan je dan bijna niet meer spreken. Het onderwijs dat wij geven in Nederland, is prima en de scholen maken gebruik van de kennis en ervaring van de mensen op de vloot. Onze vereniging wordt regelmatig gevraagd hieraan zijn steentje bij te dragen. We helpen met examens, tentamens en dragen ideeën aan over het te volgen programma. De verhouding tussen de docent en de student op de Nederlandse school is zoals hij moet zijn. Ik bedoel daarmee dat onze docenten naar onze eigen maatstaven worden betaald, wanneer ze van de vloot op een zeevaartschool gaan lesgeven. Dit is op de Filipijnen of in Rusland geheel anders. Daar verdient een zeevaartschoolleraar nog geen 1000 dollar. Iedereen kan begrijpen dat een 2e wtk die eerst 5000 dollar op de vloot verdiende, niet staat te trappelen om in zijn eigen land docent te worden. Als NVKK hebben we ook een verlanglijstje, dat we graag gerealiseerd zouden zien. Allereerst willen we de promotie van de basisscholen graag doorpakken naar de 2e en de 3e klas van het voortgezet onderwijs, om de zeevaart bij vmbo-tl en havoleerlingen onder de aandacht te brengen. We hebben immers ruim 100 enthousiaste vrijwilligers. Ten tweede willen we de studenten bij gebleken geschiktheid graag aan ons binden. Bijvoorbeeld met een beurs of een toelage. Waar dan uit volgt dat de student enige jaren bij een Nederlandse rederij werkt aan de wal of op de vloot. Voor ons geldt dus werkelijk 'Human Capital is het belangrijkste goed dat we hebben'. Misschien een idee om het pensioenfonds BPFK in onze toekomst te laten investeren? Dat geld komt later als premies weer terug. De vergoeding voor de stagebegeleider aan boord is een schijntje. Zeker vergeleken met de hoeveelheid tijd die aan boord in een stagiair gestoken moet worden. In 2013 staat het onderwijs bij onze vereniging weer hoog op de agenda. Alle partijen binnen de Taskforce zijn zich er terdege van bewust dat zelfs in deze periode van grote economische malaise een enorme inspanning geleverd moet worden om de belangstelling voor maritieme banen in het spotlight te houden. Aan de salarissen en vakantieregelingen voor de zeevarenden kan het niet meer liggen, want wij zijn tussen 1995 en 2000 door de "globalisatie-", de "liberalisatie-" en de "herstructureringsmolen" gegaan. De Nederlandse zeevarenden blijken zonder al te veel moeite hun hoofd boven water te kunnen houden. Het is moeilijk om te stellen dat niet-Nederlandse zeevarenden niet deugen, of dat alleen hoog- en ouderwets opgeleide rangers (S1,2,3 of A,B,C) goed zouden zijn. We kunnen namelijk makkelijk een lijstje maken van: koelschepen, grote en kleine tankers, zware-ladingschepen en passagiersschepen waarmee de meest vreselijke ongelukken zijn gebeurd die niet te wijten waren aan slecht opgeleide buitenlandse zeelui. Wellicht kan ik de heer Kooijman niet van mening laten veranderen, maar hopelijk kan ik wél de lezers van zijn brief een andere kijk op de huidige stand van zaken bieden.

Constant Herfst,
kapitein m.t. Bro Garland





STCW 2010 Manila Amendments

In 2010 werden in Manila wijzigingen vastgesteld van het STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Hierbij werd overeenstemming bereikt over onder meer:

- Ø aanpassingen van de inhoud van zeevaartopleidingen;
- Ø een vijfjaarlijkse verplichting tot het volgen van een zogenaamde "refresher" voor veiligheids cursussen;
- Ø de normen voor medische keuringen van zeevarenden;
- Ø nieuwe trainingen op het gebied van beveiliging.

Gevolgen voor de Zeevaartbemanningwet

De wijziging van het STCW-verdrag leidt tot een aanpassing van de Zeevaartbemanningwet (Zbw). Verwacht wordt dat de aangepaste wet op 1 juli 2013 in werking treedt.

Tijdstippen van de wijzigingen

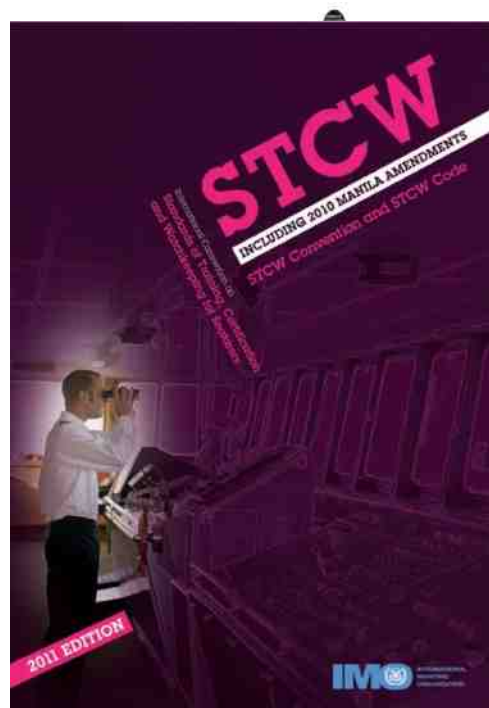
De onderwijsinstellingen geven met ingang van het schooljaar 2012-2013 de opleidingen volgens de nieuwe normen van het verdrag.

Nieuw vaarbevoegdheidsbewijs

Na de inwerkingtreding van de Zbw op 1 juli 2013 kan een nieuw vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) Manila Amendments worden aangevraagd, als aan de nieuwe eisen voor bijscholing- of opfriscursussen wordt voldaan. Vanaf 1 januari 2017 moet een ieder beschikken over een vaarbevoegdheidsbewijs dat voldoet aan de nieuwe eisen volgens de Manila Amendments.

Oud vaarbevoegdheidsbewijs

Het huidige vaarbevoegdheidsbewijs blijft geldig tot ten hoogste vijf jaar na de datum van afgifte, maar is na 1 januari 2017 niet meer geldig. U kunt na 1 juli 2013 nog een oud vaarbevoegdheidsbewijs aanvragen als u geen behoefte hebt aan een bewijs dat na 1 januari 2017 ook nog geldig is. Trainingsinstituten kunnen veiligheidstrainingen als Basic Training, Proficiency in Survival Craft, Fast Rescue Boats en Advanced Fire Fighting al een erkenning vragen volgens de nieuwe eisen. Op de website van ILenT staat een overzicht van de opleidingen en trainingsinstituten welke erkend zijn.



De kapitein als ambtenaar van de burgerlijke stand en als notaris

Enkele rechten en plichten van de kapitein in zijn publiekrechtelijke functies

Door mr. dr. P (Peter) J.J. van der Kruit

Inleiding

Mag een kapitein een huwelijk sluiten aan boord? Wat moet de kapitein doen bij een geboorte of overlijden aan boord van zijn schip? Dit zijn vragen die ik meerdere malen krijg in mijn praktijk als juridisch adviseur. Bij navraag blijkt dit in de praktijk ook regelmatig voor te komen. Daarom worden in dit artikel enkele bijzondere functies van de kapitein belicht.

We kunnen de kapitein drie functies toedichten: een wettelijke, een technische en een com-merciële. De wettelijke functie is veelal publiekrechtelijk van aard, zoals het feit dat de kapitein aan boord belast is met het openbaar gezag. Een ander onderdeel van deze wettelijke functie van de kapitein is dat hij de Nederlandse overheid vertegenwoordigt als ambtenaar van de burgerlijke stand. Hij doet dit overigens slechts in enkele precies omschreven gevallen, te weten bij geboorte en overlijden indien dat aan boord gebeurt. Een andere publiekrechtelijke functie van de kapitein is die van notaris. Dat betekent dat de kapitein een testament kan opmaken aan boord van een Nederlands schip.

In dit artikel bespreken we eerste de bemoeienissen van de kapitein als ambtenaar van de burgerlijke stand, zoals bij geboorte, huwelijk of overlijden aan boord. Daarna zal de taak van de kapitein als notaris worden beschreven. Het artikel besluit met een kort overzicht van de rechten en plichten van de kapitein in deze.

Ambtenaar van de burgerlijke stand

Een ambtenaar van de burgerlijke stand is in dienst van een gemeente. Hij is belast met het bijhouden van de registers van de burgerlijke stand. Hij is gerechtigd tot het inschrijven van geboorten, huwelijken, echtscheidingen en overlijdens. Hij is ook gerechtigd om wijzigingen aan te brengen, zoals naamsveranderingen en nationaliteitsveranderingen. De kapitein is geen officiële ambtenaar van de burgerlijke stand, maar de kapitein vertegenwoordigt deze indien nodig.

Geboorte

Een kind dat tijdens een zeereis wordt geboren aan boord van een Nederlands schip moet worden aangegeven en ingeschreven bij de burgerlijke stand. In beginsel doet de vader aangifte van geboorte bij de kapitein. Indien dit niet mogelijk is, doet de moeder aangifte of iemand die aanwezig was tijdens de geboorte. Na de aangifte is de kapitein verplicht om binnen 24 uur een voorlopige akte van geboorte op te maken. Hij doet dit in tegenwoordigheid van twee getuigen en zo mogelijk van de vader. De kapitein zendt een afschrift van de voorlopige geboorteakte zo spoedig mogelijk (elektronisch kan ook) aan de ambtenaar van de burgerlijke stand in de gemeente Den Haag. Deze maakt de (officiële) akte van geboorte op aan de hand van het ontvangen afschrift, met dien verstande dat hij gegevens die ontbreken of onjuist zijn, zoveel mogelijk aanvult of verbetert. Aan de personen op wie de akte betrekking heeft, zoals de ouders, wordt een uittreksel van de akte toegezonden. Dit uittreksel wordt in Den Haag indien nodig in meerdere talen opgemaakt.

De kapitein stelt dus een voorlopige akte van geboorte op, en vermeldt dit in het scheepsjournaal. De voorlopige akte van geboorte bevat in ieder geval zaken zoals de voor- en achternamen van het kind, tijdstip en plaats van geboorte evenals het geslacht van het kind. Ook wordt in de voorlopige akte van geboorte opgenomen de naam en voorletters van de kapitein die de akte opmaakt, evenals de plaats en de dag waarop de voorlopige akte is opgemaakt en de handtekeningen van de kapitein, getuigen en aangever.

Indien een kind levenloos ter wereld is gekomen moet er ook een voorlopige akte van geboorte worden opgemaakt. Maar met dien verstande dat op deze akte alleen achternaam en voornamen vermeldt worden voor zover de ouders dit wensen. Wanneer een pasgeboren kind overlijdt voordat aangifte van geboorte heeft plaatsgevonden, wordt door de kapitein zowel een voorlopige akte van geboorte als een voorlopige akte van overlijden opgemaakt, zie hieronder.

Overlijden

Wie uit eigen wetenschap kennis heeft van een overlijden aan boord is bevoegd aangifte te doen bij de kapitein. Na de aangifte is de kapitein verplicht om binnen 24 uur een voorlopige akte van overlijden op te maken. Hij doet dit in tegenwoordigheid van twee getuigen. De kapitein zendt een afschrift van de voorlopige akte zo spoedig mogelijk naar de ambtenaar van de burgerlijke stand van de gemeente Den Haag. Deze maakt de (officiële) akte van overlijden op aan de hand van het ontvangen afschrift, met dien verstande dat hij gegevens die ontbreken of onjuist zijn, zoveel mogelijk aanvult of verbetert. Aan de personen op wie de akte betrekking heeft, wordt een uittreksel van de akte toegezonden. Dit uittreksel wordt in Den Haag indien nodig in meerdere talen opgemaakt.

De kapitein vult dus een voorlopige akte van overlijden in. Deze bevat in ieder geval onderdelen zoals geslachtsnaam en

voornamen van de overledene, plaats en dag van geboorte van de overledene, geslacht van de overledene almede tijdstip en plaats van overlijden.

Indien een lijk aan boord wordt gevonden en de plaats of de dag van overlijden kan niet met voldoende nauwkeurigheid worden vastgesteld, dan vermeldt de voorlopige akte ook de dag en uur waarop het lijk is gevonden evenals de plaats waar het lijk aan boord is gevonden, deze wordt zo nauwkeurig mogelijk aangeduid. Wanneer er tekenen of aanduidingen van een niet-natuurlijke dood aanwezig zijn of wanneer in verband met andere omstandigheden een niet-natuurlijke dood niet uitgesloten geacht kan worden, wordt het lijk pas verplaatst nadat er door of namens de kapitein een onderzoek is ingesteld.

Voor de verdere afhandeling maakt de kapitein een beschrijving van de goederen van de overledene. Hij doet dit in bijzijn van twee getuigen, die de beschrijving ook ondertekenen.

Van het overlijden en van alle hierboven genoemde bijzonderheden wordt melding gemaakt in het scheepsjournaal.

Lijkbezorging

Indien er aan boord iemand overlijdt, dan wordt er rekening gehouden met de wensen van de overledene en/of familie. Indien er geen wensen bekend zijn, dan wordt het lijk teruggevoerd naar het land van de overledene, zodat daar in de lijkbezorging kan worden voorzien. Afhankelijk van de te verwachten duur van de periode waarin het lijk aan boord zal blijven moet dit zorgvuldig worden bewaard, met het oog op koeling en locatie; hier bestaan voorschriften en aanwijzingen voor.

Indien in overeenstemming met bepaalde wensen te kennen is gegeven dat het lijk overboord wordt gezet, geschiedt dit niet eerder dan 36 uur na overlijden. Wanneer de gezondheidstoestand aan boord dit vordert kan de kapitein, in afwijking van de wensen van de overledene, maar na overleg met een arts of met leden van de bemanning het lijk binnen 36 uur na het overlijden overboord zetten. Indien een lijk overboord wordt gezet, wordt het in een stevig omhulsel verpakt en verzwaard met zoveel gewicht dat het zinkt en verder onder water blijft. De geografische positie van het schip tijdens het overboord zetten van een lijk wordt nauwkeurig bepaald en in het scheepsjournaal vermeld, evenals andere relevante bijzonderheden. De juiste voorschriften en bepalingen zijn te vinden in de Wet op de lijkbezorging en het Besluit op de lijkbezorging.

Huwelijk

In Nederland is het gebruikelijk dat een ambtenaar van de burgerlijke stand een huwelijk voltrekt. Deze ambtenaar is in dienst van een gemeente. De kapitein is niet gerechtigd om aan boord een huwelijk te voltrekken conform de Nederlandse wetgeving. Deze regel geldt in internationale wateren en in havens. De enige uitzondering op deze regel is, als de kapitein van een schip hiervoor een machtiging heeft gekregen.

In Nederland is het zo geregeld dat ook een buitengewoon ambtenaar van de burgerlijke stand een huwelijk mag sluiten. Bovendien kunnen bepaalde plaatsen worden aangewezen als trouwlocatie, zoals een schip. In theorie is het dus mogelijk dat een kapitein een aanstelling krijgt als (tijdelijk) buitengewoon ambtenaar van burgerlijke stand en dat hij tevens zijn schip laat aanwijzen als (tijdelijke) plaats van huwelijksvoltrekking. Dan mag hij aan boord een huwelijk voltrekken volgens de Nederlandse wetgeving.

Notaris

Een notaris is een persoon die bevoegd is om authentieke akten op te maken (verlijden) in de gevallen waarin de wet aan hem die bevoegdheid toekent of indien iemand dit aan hem vraagt. Volgens de wet is de notaris zowel openbaar ambtenaar als ondernemer. Als ambtenaar dient de notaris te handelen in het publieke belang. Dit uit zich onder andere in de verplichting van de notaris om op verzoek een akte op te maken. Anders gezegd, als een cliënt van de notaris verlangt dat deze een testament opstelt dan is de notaris gehouden om aan dat verzoek te voldoen, omdat hij niet zonder reden mag weigeren. Aan boord neemt de kapitein de functie van notaris waar op het gebied van het testament.

Uiterste wil (testament)

Een testament is een door een notaris opgestelde akte, waarin iemand (erflater) regelt wat er na zijn dood gebeurt met zijn nalatenschap. In de Nederlandse wet- en regelgeving wordt het woord testament niet veel meer gebruikt, dit is vervangen door de term 'uiterste wilsbeschikking' of 'uiterste wil'. Volgens het Burgerlijk Wetboek is een uiterste wilsbeschikking: "een eenzijdige rechtshandeling, waarbij een erflater een beschikking maakt, die eerst werkt na zijn overlijden". De erflater kan een uiterste wilsbeschikking steeds eenzijdig herroepen.

Een uiterste wil (testament) wordt opgemaakt met een notariële akte of aan een notaris in bewaring gegeven via een onderhandse (zelf opgemaakte) akte. Er zijn enkele uitzonderingen, één daarvan is dat de kapitein aan boord ook een uiterste wil kan opmaken. Mensen die zich op een reis aan boord van een Nederlands zeeschip bevinden, kunnen een uiterste wil op laten maken ten overstaan van de kapitein of de eerste officier. Indien deze niet aanwezig zijn ten overstaan van de persoon die hun plaats

vervult.

Aan boord wordt de uiterste wil door de kapitein verleden (opstellen en rechtsgeldig verklaren) in tegenwoordigheid van twee getuigen. Het testament wordt op behoorlijke wijze op schrift gesteld en vervolgens door de erflater, getuigen en de kapitein ondertekend. De getuigen moeten meerderjarig zijn en de taal verstaan waarin het testament is opgesteld.

Bijzondere akten

Iedereen mag zelf een uiterste wil (testament) opmaken en ondertekenen, dit noemt men een onderhandse akte. De erflater kan deze onderhandse akte in bewaring geven bij de kapitein, dit gebeurt in tegenwoordigheid van twee getuigen. De kapitein maakt daarvan onmiddellijk een akte van bewaargeving op, hetzij op het papier van de onderhandse uiterste wil, hetzij op de omslag daarvan, hetzij op een afzonderlijk papier.

Men kan zijn uiterste wil (testament) altijd herroepen. Hiervoor gelden dezelfde vormvoorschriften als voor het opmaken van dat document, zoals getuigen en ondertekenen. De kapitein handelt dan zoals hierboven staat beschreven bij het opmaken van een testament. Een erflater kan te allen tijde zijn onderhandse, in bewaring gegeven uiterste wil terugvorderen bij de kapitein. Uiteraard wordt dit schriftelijk vastgelegd: akte van terugneming, op te maken door de kapitein.

De kapitein die een akte van uiterste wil (testament), van bewaargeving of van terugneming heeft opgemaakt, zendt deze akte zo spoedig mogelijk naar het Centraal Testamentenregister in Den Haag. In dit register wordt de akte ingeschreven, met als doel om bij overlijden vast te kunnen stellen of er een laatste wilsbeschikking (testament) aanwezig is. Van bovenstaande handelingen wordt telkens een melding in het scheepsjournaal gedaan.

Rechten & plichten kapitein

Het blijkt dat de kapitein meerdere rechten en plichten heeft in zijn functie van ambtenaar van de burgerlijke stand en die van notaris. Deze rechten en plichten zijn vastgelegd in de Nederlandse wet- en regelgeving, zoals Boek 1 van het Burgerlijk Wetboek en het Besluit burgerlijke stand 1994. Soms bestaan er aan boord ook circulaire of aanwijzingen van de reder of scheepsbeheerder, deze gaan dan vaak vergezeld van voorgedrukte formulieren.

De kapitein verstuurt de voorlopige akten van geboorte of overlijden naar de afdeling Landelijke Zaken van de gemeente Den Haag. De akten over testamenten gaan naar het Centraal Testamentregister in die gemeente. Indien de kapitein niet voldoet aan bepaalde plichten kan hij een strafbaar feit plegen, met alle gevolgen van dien.

Hieronder volgt een kort overzicht van de meest relevante rechten en plichten van de kapitein in zijn functie van ambtenaar van de burgerlijke stand of die van notaris:

- De kapitein heeft de plicht om voorlopige akten van geboorte en overlijden op te maken.
- De kapitein heeft de plicht om bij lijkbezorging eventuele wensen in te willigen.
- De kapitein heeft het recht om een lijk overboord te zetten indien de gezondheid van de bemanning in gevaar komt.
- De kapitein heeft geen rechten of plichten bij een huwelijk.
- De kapitein heeft de plicht om akten op te maken van uiterste wil (testament), van bewaargeving en van terugneming.
- De kapitein heeft de plicht om de opgemaakte akten te versturen naar Den Haag.
- De kapitein heeft de plicht om het opmaken van akten en andere relevante zaken in het scheepsjournaal te vermelden.

Dhr. Peter van der Kruit is lid van de NVKK en directeur van het juridisch nautisch advies-bureau JNAB B.V. Met de expertise van JNAB B.V. heeft de NVKK direct toegang tot juridisch nautisch advies. Leden van de NVKK kunnen met vragen of verzoeken om advies terecht op telefoonnummer 06 22788926 of op de volgende e-mailadressen: JNABBV@icloud.com of peter@vanderkruit.com. Het dient uitdrukkelijk te worden vermeld dat (financiële) afspraken of contacten tussen NVKK-leden en JNAB B.V. buiten de NVKK plaatsvinden.



Maritime Piracy: Strengthening the EU Response

European Economic and Social Committee by Dr Bredima

On 12 July 2012, the European Economic and Social Committee, acting under Rule 29(2) of its Rules of Procedure, decided to draw up an own-initiative opinion on Maritime piracy: Strengthening the EU response. The Section for Transport, Energy, Infrastructure and the Information Society, which was responsible for preparing the Committee's work on the subject, adopted its opinion on 26 November 2012. At its 486th plenary session, held on 16 and 17 January 2013 (meeting of 16 January), the European Economic and Social Committee adopted the following opinion by 147 votes to 1 with 8 abstentions.

Conclusion

The seriousness of the maritime piracy plague has not come to the full awareness of European civil society. The EESC wishes to increase the sensitivity of civil society and European public opinion in order to mobilise Member States and the EU institutions for concrete action aiming at eradicating it. In 2011 the World Maritime Day was dedicated to the fight against piracy. Its multi-faceted nature will require a holistic action and not an ad hoc piecemeal one. Piracy is not a remote issue taking place somewhere in the Indian Ocean affecting only vessels attacked and their seafarers. It is affecting European consumers and taxpayers in many respects and is not "a symptom that we can live with".

The EESC advocates a concrete political will from the EU institutions and Member States to work out a permanent solution for piracy.

The EU has a unique toolbox with solutions ranging from trade and development aid to military presence, state-building and reconstruction.

The EESC welcomes the decisions of the UN Security Council and the EU to prolong the EU/NAVFOR–ATALANTA operation until December 2014, and to extend the area of operations to East and South in the Indian Ocean and in the Somali shoreline. It believes that EU NAVFOR should be given a more robust mandate with stronger engagement rules.

The EESC urges to keep a strong commitment regarding the number of vessels deployed by EU Member States to this operation. The recent linking of the Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) with the Djibouti Code of Conduct and the conclusion of bilateral agreements for the prosecution of pirates of the EU with Kenya, Seychelles, Mauritius and other countries is very important.

The EESC supports the establishment of a Regional Maritime Capacity Building mission by the European External Action Service (EEAS). The "EUCAP NESTOR" will assist the Horn of Africa countries in creating a master plan to combat piracy, in drafting relevant legislation and supporting coast guard capacity.

The EESC requests EU Member States and states in accession process or having association agreements with the EU, to enforce legal actions against piracy and prosecution of pirates on the high seas according to Article 105 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982.

The EESC encourages shipping to apply the revised industry Best Management Practices (BMP 4) regarding self protection measures on board ships. The EESC calls on Member States considering allowing the use of qualified private armed guards for the protection of vulnerable ships to comply with the relevant guidance of the International Maritime Organization (IMO) and to draw up a strict legal framework that establishes, inter alia, the terms of the master of the ship's responsibility, particularly in the event of shots being fired. The use of private armed guards does not constitute a stand alone solution or should not become the norm and is complementary to the BMP. Member States are encouraged to organise convoys with military escorts and provide land-based military units (Vessel Protection Detachments - VPDs) under the auspices of the UN able to board a ship during the transiting from high risk areas.

The EESC is opposed to restricting the payment of ransoms which would have counter-productive effects and would put hostages to even greater risk. For the time being ransoms remain an instrument to ensure a safe return of seafarers, who are used as human shields. The EESC condemns the practice of pirates executing or torturing seafarers as a means of exerting pressure for the payment of ransoms.

The EESC believes that the key to solving the piracy problem lies in tracing and clamping down the involved financial flows. It welcomes targeting financiers and coordinating databases to increase the understanding of the pirate business model. A blacklist of financial institutions involved in piracy money laundering should be established in the EU. The work of Europol and Eurojust is commended in this respect.

The EESC urges the EU institutions to address escalation of armed robbery at sea (ARAS) and oil theft in West Africa and the Gulf of Guinea. As the modus operandi for ARAS is very different than that of Somali pirates, specific measures should be supported for this region. In the Indian Ocean, three million barrels of oil and 50% of the world container trade are moving daily from

piracy infested areas.

The EESC underlines the urgency to liberate the 218 seafarers currently held hostage and encourages anti-piracy vocational training of seafarers to protect themselves and healthcare clinics of seafarers held hostage. Three International Conventions (the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Convention, 2010; the International Ship and Port Facility Security Code, 2004; and the Maritime Labour Convention, 2006) provide a legal basis for pre-embarkation training, onboard drills and exercises, repatriation, compensation, establishment of family liaisons, and post-release care of seafarers. The EESC prompts the EU to strengthen these Conventions and formulate a new comprehensive guidance for the welfare of seafarers who have or may become victims of piracy and of their families. The EU should have a leading role in amending these International Conventions in order to take account of measures for seafarers held hostage.

The elections of 20 August 2012 were a crucial event in the history of the failed state of Somalia. The EESC commits itself to cooperate in future EU action assisting the process of building up its civil society along the lines of similar action vis-à-vis other African countries.

The EESC asks for EU coordinated action to channel part of the development aid or other resources for training programmes of youngsters in the fisherman's profession, for promotion of sustainable agriculture and entrepreneurship. Decent living conditions for young Somalis could make piracy careers less appealing.

The multifaceted problem of piracy

The complexity of piracy

After five years of escalating pirate attacks on merchant ships in the Gulf of Aden, the Somali Basin, the Arabian Sea and the Indian Ocean, statistical figures may be misleading as to the piracy problem being contained. Such an assumption would be erroneously ignoring the imitation effect and the escalation of piracy in West Africa. The piracy problem is regrettably a worldwide issue occurring also in Indonesia, the Malacca/Singapore Straits, South China Seas and South America. Current figures (as of 24 September 2012) point to 50 incidents in Somalia, 34 in the Gulf of Guinea, and 51 in Indonesia.

Use of motherships has allowed pirates to operate more successfully. Ever-changing tactics and equipment facilitating identification of targets and tools to break into citadels onboard ships has rendered them more aggressive, sophisticated and violent occasionally resulting in deaths of seafarers. Piracy starts as a maritime problem, evolving into a humanitarian, trade and global economic problem, affecting world consumers. Its cost could be exacerbated in case of disruption of the supply chain of goods and energy, should the world community not address effectively piracy activities or seafarers unions refuse to sail in the infested areas. Eighteen thousand vessels annually transit from these areas. Piracy in the Gulf of Aden/Horn of Africa represents a strategic threat to the EU since it affects the traffic in the main Europe-Asia corridor. Companies are increasingly using the Cape of Good Hope sea route in order to avoid the Suez Canal. Piracy has become a very lucrative criminal business and an appealing career for youngsters in the area. Its cost is disproportionate to the number of pirates involved (in Somalia around 1 500). Piracy is hampering the delivery of EU food aid when most needed to African drought victims. The naval presence in the Indian Ocean is likened to "patrolling the area of Europe with 20 police cars". Impunity of acts of piracy and undermining of international law and order (UNCLOS Convention 1982) are intolerable and the EU is required to show strong political will to eradicate it. The UN Contact Group on piracy off Somalia stimulated establishing a global strategy, including preventive and dissuasive measures, operational guidance for better cooperation of the naval forces, prosecuting pirates and tracking down their financial resources. The EU controlling 40% of world shipping cannot afford an uncontrollable escalation of piracy. As transport Commissioner Kallas stated: "Piracy at sea is a genuine threat to the EU transport policy". Furthermore, the EU external trade, the energy supply and security, the seafarers' wellbeing and the humanitarian aid channelling are threatened.

The human cost of piracy

During 2011 more than seven seamen were murdered and 39 injured by pirates. In 2012 (as of 24 September), six seamen were murdered and 448 held hostage after 225 attacks and 24 hijackings. On 30 June 2012 pirates captured 11 vessels with 218 seamen hostages in Somalia. Over 43 seafarers have been killed and 2 653 have been held hostages since 2007 in piracy incidents off the Somali coast. International shipowners' and seafarers' associations (e.g. International Chamber of Shipping [ICS], European Community Shipowners' Associations [ECSA], European Transport Workers Federation [ETF], Asian Shipowners Forum [ASF], the SOS "Save Our Seafarers" grouping of 31 international maritime industry organisations) joined to raise awareness of the human and economic cost of piracy via the media and by approaching politicians and industry at the highest level. The ASF (24 May 2012) revealed that in the last seven years 62 seamen died as a result of pirate actions and 4,000 have been held hostage on some 200 ships hijacked by Somalis. Whilst piracy attacks in the Indian Ocean have fallen for the first time in five years (2007-2012), the number of seafarers killed has tripled in the last two years (Sultan Ahmed bin Sulayem/DP World Chairman 30/6/2012). Hence, there is no room for complacency. Curbing piracy lies in preventing the crime in the first place, not in preventing the payments that secure freedom for victims of that crime. Seafarer deaths should not be accepted as "collateral damage" in the war against piracy (Nautilus International).

The economic cost of piracy

Two reports on the economics of piracy are worth noting:

"The Economic Cost of Maritime Piracy", (December 2010) analyses the direct costs: ransoms, insurance premiums, re-routing around the Cape of Good Hope, deterrent security measures, armed guards, deployment of three naval missions, prosecutions, funding of anti-piracy organisations, humanitarian cost. It estimates the overall annual cost from USD 7 to 12 billion. In addition, the One Earth Foundation estimated the cost of ransoms for 2009-2010 as USD 830 million, and the annual cost of deterrent equipment/private armed annually between USD 360 million–2.5 billion.

"The Economics of Piracy" (May 2011), analyses the pirate "value chain" between pirates, financiers, accountants, arms suppliers. It demonstrates how piracy can be a much more rewarding choice compared to the GDP/capita in Somalia (pirate income can be 67-157 times than the average Somali income). It focuses on the need to track the Hawala informal money transfer system and estimates the annual cost from USD 4.9 to USD 8.3 billion.

EU action

European institutions

In their Joint Declaration on a partnership to counter maritime piracy and armed robbery in the Western Indian Ocean (London, 15 May 2012), the European Union and the International Maritime Organization (IMO) reiterated their determination to increase their capacity of countering maritime piracy and armed robbery and to improve maritime governance in the Western Indian Ocean. The "Djibouti Code of Conduct" has become a key vehicle allowing 18 States in East Africa to formulate a regional answer to the problem. Moreover, the EU supported financially the International Maritime Bureau (IMB) for a period of three years regarding the activities of the IMB Piracy Reporting Centre, which is dedicated to the suppression of piracy and armed robbery against ships.

The International Piracy Contact Working Group explores methods of clamping down on beneficiaries as ransoms of EUR 300-500 million go to Somali network leaders who deposit it - possibly even in EU banks. The EESC urges that such ransoms should be traced and confiscated so that piracy is no longer an attractive business. Following the adoption of the Strategic Framework for the Horn of Africa the appointment of a Special Representative coordinating EU action in the region is a step in the right direction. The EESC welcomes the European Parliament Resolution on Maritime Piracy (10 May 2012) aiming at better coordination of the EU institutions to step up efforts in fighting pirates and in rebuilding Somalia as a sovereign state. In a spate of past opinions since 2008 the EESC expressed concern regarding the proliferation of armed robbery and piracy in South East Asia and Africa¹. It urged the Commission to promote the establishment of appropriate jurisdictions to face the current impunity of pirates and categorically opposed the arming of seafarers. The EESC urged the Commission to examine the anti-piracy training of seafarers with the Member States. In its conference on the "Attractiveness of Maritime Professions" (7 March 2010) the EESC identified piracy as one of the disincentives in pursuing the seafarers' profession and negating the campaigns for their attraction.

European social partners (ECSA/ETF)

The European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) (31 July 2012) express concern in a Joint Declaration about continuing attacks despite successful international and European efforts. They placed eradication of piracy high on the agenda of the Sectoral Social Dialogue Committee for Maritime Transport (SSDC).

A more coordinated EU response

Piracy as a complex, multifaceted problem, can only be resolved with a holistic coordinated approach ashore and at sea. The EU is uniquely placed to provide such an approach: it is a well respected stakeholder in the region in diplomatic, trade, transport, military and humanitarian terms. Seafarers continue to pay a heavy price. All efforts should lead to avert endangering their physical, mental and psychological integrity. The International Chamber of Shipping (ICS) compiled good practice guidelines for shipping companies to assist affected seafarers and their families.





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



Follow us!



Eiland blijkt niet te bestaan

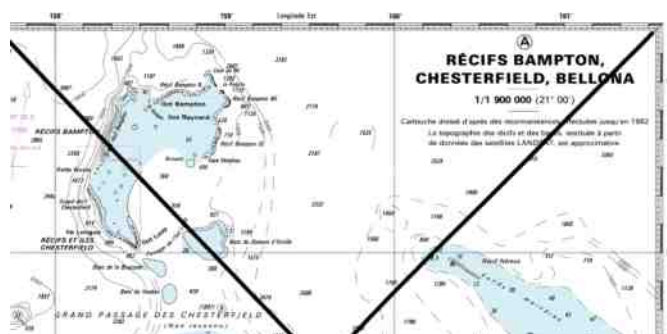


Een eiland in het zuiden van de Grote Oceaan dat op Google Earth en Google world maps staat aangegeven blijkt volgens Australische wetenschappers niet te bestaan. Ze gingen op zoek naar de mysterieuze landmassa tijdens een speciale expeditie. Het onzichtbare eiland in de Koraalzee staat op de wereldkaarten van Google aangegeven als **Sandy Island**. Het moet tussen Australië en Nieuw-Caledonië liggen. Het stuk land staat ook aangegeven op The Times Atlas of the World, maar dan met de naam **Sable Island**.

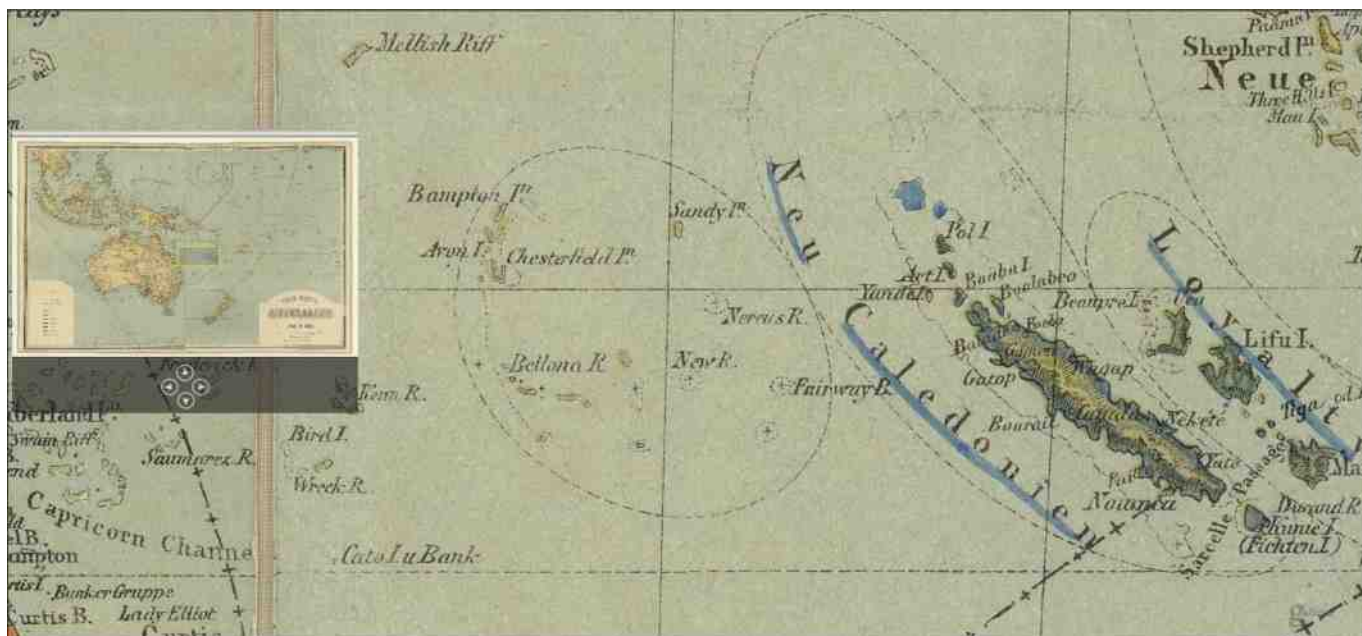
Een recente bathymetrische en topografische Franse kaart

'Omdat het eiland op verschillende kaarten is aangegeven, gingen we het bekijken, maar er was helemaal geen eiland', vertelde Dr. Maria Seton van de expeditie die 25 dagen heeft geduurd. 'Het is een raadsel en heel bizar. We hebben geen idee hoe het eiland op wereldkaarten terecht is gekomen, maar dat gaan we zeker uitzoeken.'

Bron: <http://www.volkskrant.nl/22/11/12, ANP>



Fragment van de Franse zeekaart 5978 (1982)



Meer lezen? Kijk op: <http://blog.geogarage.com/2012/11/south-pacific-sandy-island-proven-not.html>

en: <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/australiaandthepacific/9710508/Not-a-Google-error-Phantom-Pacific-island-Sandy-found-on-136-year-old-maps.html>



REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

In accordance with SOLAS Regulation

INTERNATIONAL MARITIME

H.Q.S. "Wellington" Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN T

This document and all IMO Pilot-related documents a

RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS

HANDHOLD STANCHIONS
Min. Diam. 32mm
Min. 120cm
Above Bulwark

Handholds
Min. 70cm
Max. 80cm

MAN-ROPE
(without knots)
Min. Diam. 28mm
Max. Diam. 32mm
IF REQUIRED
BY THE PILOT

SIDE ROPES
Min. Diam. 18mm

ALL STEPS
Must rest firmly
against ship's side

SPREADER
Min. 180cm Long

MAXIMUM 9 STEPS
Between spreaders

Min. 40cm

31-35cm

5th STEP
From bottom
must be a spreader

6 METRES
unobstructed
ship's side

Height
Required by Pilot

PILOT

COMBINATION ARRANGEMENT FOR SHIPS WITH A FREEBOARD OF MORE THAN 9 METRES WHEN NO SIDE DOOR AVAILABLE

PILOT LADDER
Must extend
at least 2 metres
above lower
platform

Ladder must be
firmly attached
to ship's side
1.5 metres above
accommodation
platform

A pilot ladder
requires a climb
of not less than
1.5 metres and
no more than
9 metres

**ACCOMMODATION
LADDER**
Secured to
ship's side

Maximum
45° slope
Should lead aft

Lower platform
horizontal

The lower platform
shall be a minimum
of 5 metres
above the sea

Recommended
9 metres
freeboard mark

← STERN BOW →

Accommodation
ladder should
be secured to
ship's side

(Using eyepad,
magnetic or
pneumatic
system)

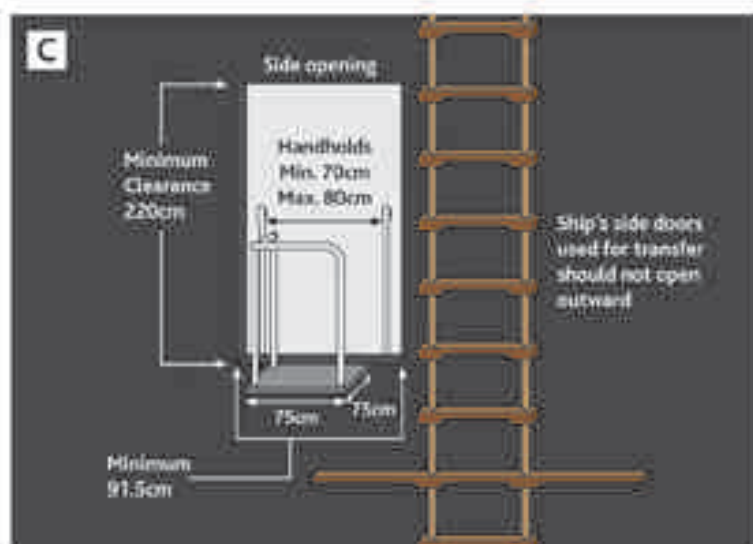
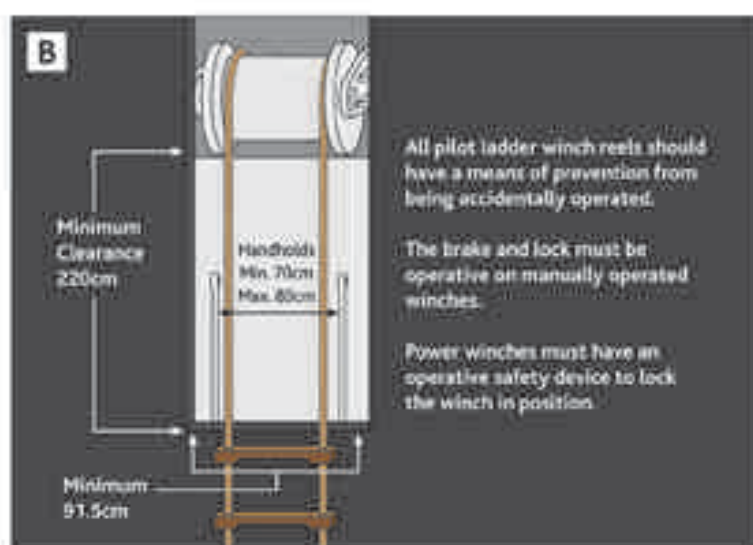
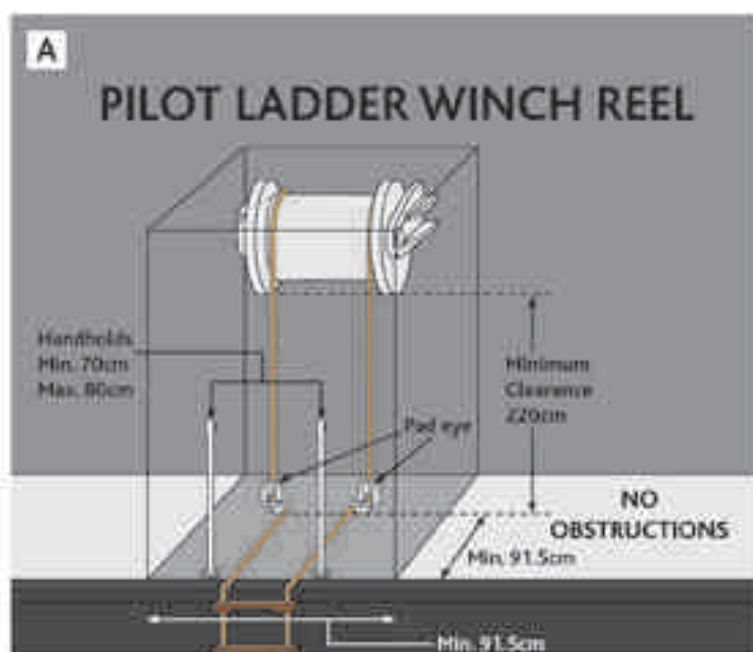
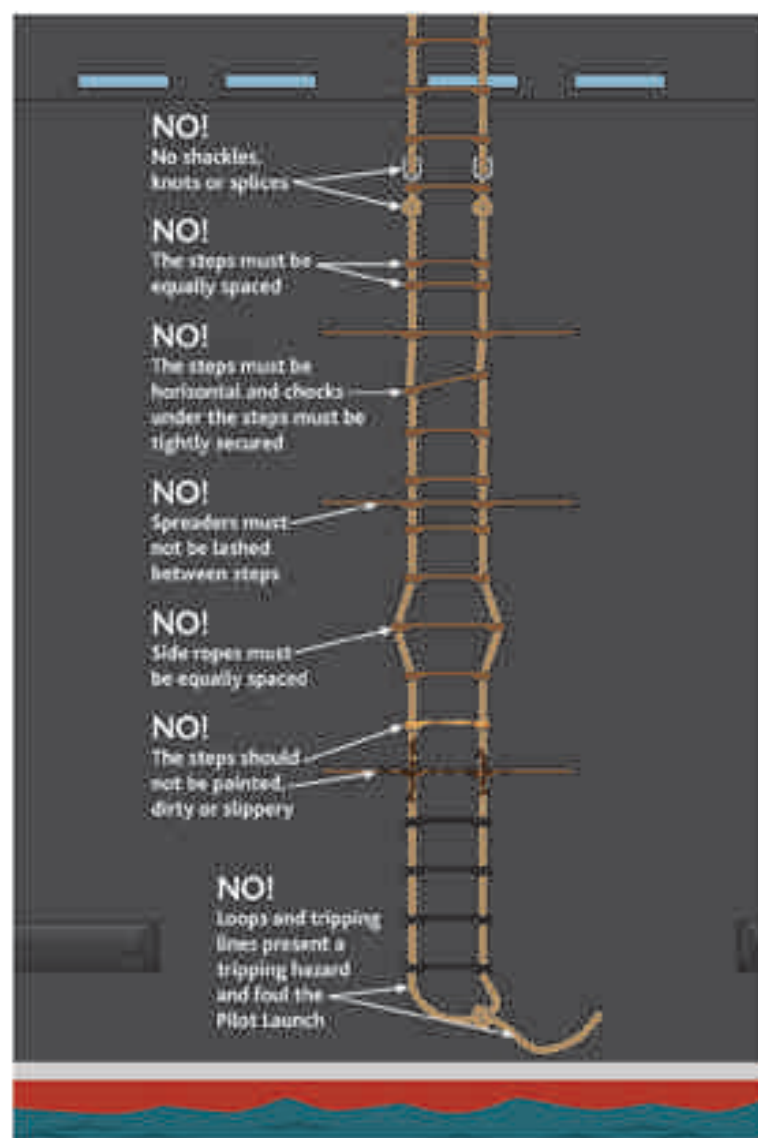
ARRANGEMENTS FOR PILOT

Annex V/23 & IMO Resolution A.1045(27)

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

Tel: +44 (0)20 7240 3973 Fax: +44 (0)20 7210 3518 Email: office@impahq.org

Documents are available for download at: <http://www.impahq.org>



Stratosphere Targets Deep Sea to Shape Climate

North Atlantic "Achilles heel" lets upper atmosphere affect the abyss

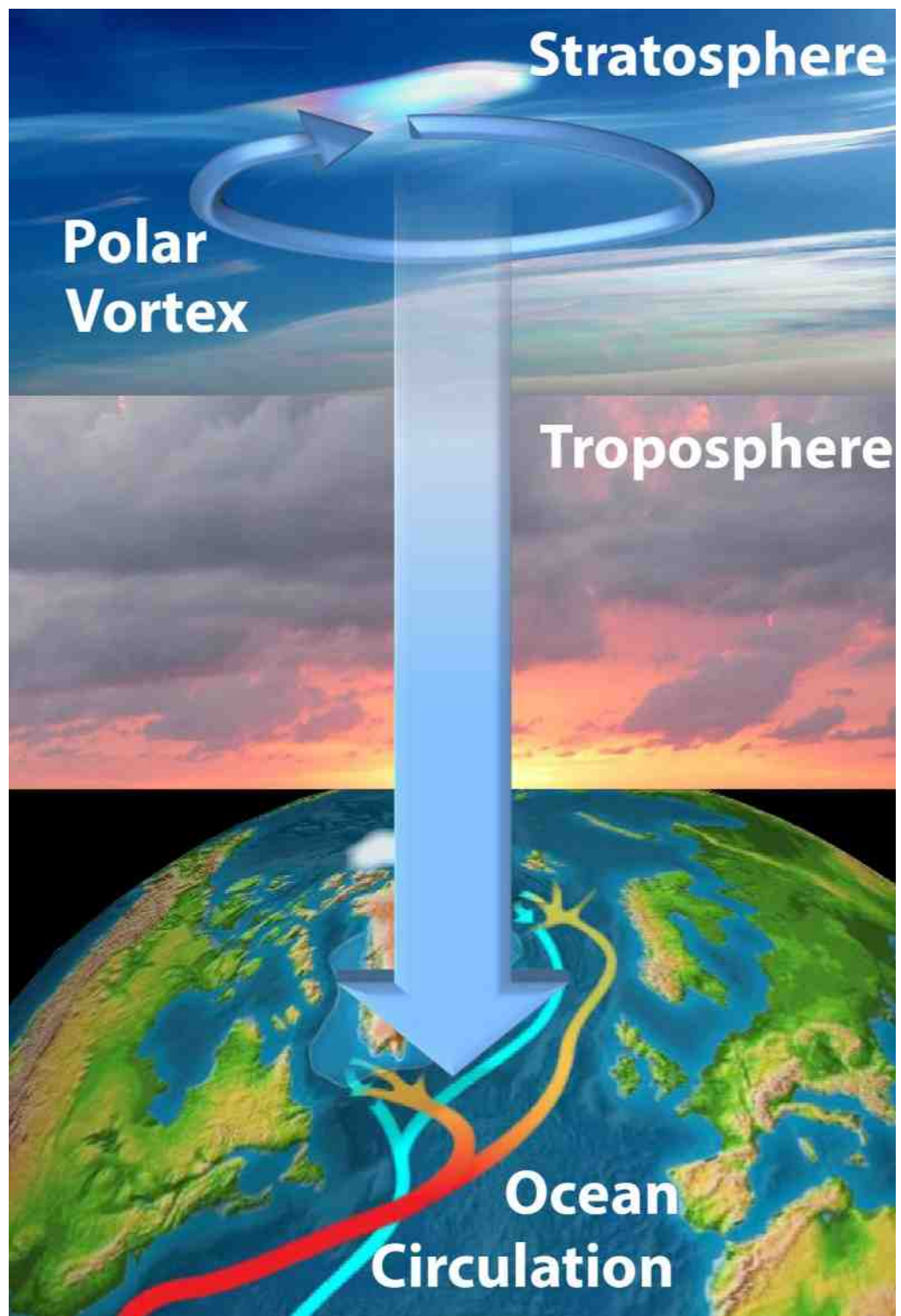
Sept. 23, 2012 – Thomas Reichler from the University of Utah found evidence that that periodic changes in winds 15 to 30 miles high in the stratosphere influence the seas by striking a vulnerable "Achilles heel" in the North Atlantic and changing mile-deep ocean circulation patterns, which in turn affect earth's climate. Scientists already knew that events in the stratosphere, 6 miles to 30 miles above earth, affect what happens below in the troposphere, the part of the atmosphere from earth's surface up to 6 miles or about 32,800 feet. Researchers also knew that global circulation patterns in the oceans – patterns caused mostly by variations in water temperature and saltiness – affect global climate. "It is not new that the stratosphere impacts the troposphere," says Reichler, an associate professor of atmospheric sciences at the University of Utah. "It also is not new that the troposphere impacts the ocean. But now we actually demonstrated an entire link between the stratosphere, the troposphere and the ocean." Funded by the University of Utah, Reichler conducted the study with University of Utah atmospheric sciences doctoral student Junsu Kim, and with atmospheric scientist Elisa Manzini and oceanographer Jürgen Kröger, both with the Max Planck

Institute for Meteorology in Hamburg, Germany. Reichler and colleagues used weather observations and 4,000 years worth of supercomputer simulations of weather to show a surprising association between decade-scale, periodic changes in stratospheric wind patterns known as the polar vortex, and similar rhythmic changes in deep-sea circulation patterns. The changes are:

- "Stratospheric sudden warming" events occur when temperatures rise and 80-mph "polar vortex" winds encircling the Arctic suddenly weaken or even change direction. These winds extend from 15 miles elevation in the stratosphere up beyond the top of the stratosphere at 30 miles. The changes last for up to 60 days, allowing time for their effects to propagate down through the atmosphere to the ocean.

- Changes in the speed of the Atlantic circulation pattern – known as Atlantic Meridional Overturning Circulation – that influences the world's oceans because it acts like a conveyor belt moving water around the planet.

Sometimes, both events happen several years in a row in one decade, and then none occur in the next decade. So incorporating this decade-scale effect of the stratosphere on the sea into



supercomputer climate simulations or “models” is important in forecasting decade-to-decade climate changes that are distinct from global warming. If we as humans modify the stratosphere, it may – through the chain of events we demonstrate in this study – also impact the ocean circulation. Good examples of how we modify the stratosphere are the ozone hole and also fossil-fuel burning that adds carbon dioxide to the stratosphere. These changes to the stratosphere can alter the ocean, and any change to the ocean is extremely important to global climate.

A Vulnerable Soft Spot in the North Atlantic

The North Atlantic is particularly important for global ocean circulation, and therefore for climate worldwide. In a region south of Greenland, which is called the downwelling region, water can get cold and salty enough – and thus dense enough – so the water starts sinking. It is earth’s most important region of seawater downwelling. That sinking of cold, salty water “drives” the three-dimensional oceanic conveyor belt circulation. What happens in the Atlantic also affects the other oceans. This area where downwelling occurs is quite susceptible to cooling or warming from the troposphere. If the water is close to becoming heavy enough to sink, then even small additional amounts of heating or cooling from the atmosphere may be imported to the ocean and either trigger downwelling events or delay them. Because of that sensitivity, Reichler calls the sea south of Greenland “the Achilles heel of the North Atlantic.”

From Stratosphere to the Sea

In winter, the stratospheric Arctic polar vortex whirls counterclockwise around the North Pole, with the strongest, 80-mph winds at about 60 degrees north latitude. They are stronger than jet stream winds, which are less than 70 mph in the troposphere below. But every two years on average, the stratospheric air suddenly is disrupted and the vortex gets warmer and weaker, and sometimes even shifts direction to clockwise. These are catastrophic rearrangements of circulation in the stratosphere and the weaker or reversed polar vortex persists up to two months. Breakdown of the polar vortex can affect circulation in the troposphere all the way down to the surface. Reichler’s study ventured into new territory by asking if changes in stratospheric polar vortex winds impart heat or cold to the sea, and how that affects the sea.

It was already known that these stratospheric wind changes affect the North Atlantic Oscillation – a pattern of low atmospheric pressure centered over Greenland and high pressure over the Azores to the south. The pattern can reverse or oscillate. Because the oscillating pressure patterns are located above the ocean downwelling area near Greenland, the question is whether that pattern affects the downwelling and, in turn, the global oceanic circulation conveyor belt. The study’s computer simulations show a decadal on-off pattern of correlated changes in the polar vortex, atmospheric pressure oscillations over the North Atlantic and changes in sea circulation more than one mile beneath the waves. Observations are consistent with the pattern revealed in computer simulations.

Observations and Simulations of the Stratosphere-to-Sea Link

In the 1980s and 2000s, a series of stratospheric sudden warming events weakened polar vortex winds. During the 1990s, the polar vortex remained strong. Reichler and colleagues used published worldwide ocean observations from a dozen research groups to reconstruct behavior of the conveyor belt ocean circulation during the same 30-year period. “The weakening and strengthening of the stratospheric circulation seems to correspond with changes in ocean circulation in the North Atlantic,” Reichler says. To reduce uncertainties about the observations, the researchers used computers to simulate 4,000 years worth of atmosphere and ocean circulation. The computer model showed that when there are a series of these polar vortex changes, the ocean circulation is susceptible to those stratospheric events. To further verify the findings, the researchers combined 18 atmosphere and ocean models into one big simulation with very similar outcomes. “The study suggests there is a significant stratospheric impact on the ocean,” the researchers write. “Recurring stratospheric vortex events create long-lived perturbations at the ocean surface, which penetrate into the deeper ocean and trigger multidecadal variability in its circulation. This leads to the remarkable fact that signals that emanate from the stratosphere cross the entire atmosphere-ocean system.”

Sources:

University of Utah Newscenter:

http://unews.utah.edu/news_releases/stratosphere-targets-deep-sea-to-shape-climate/

Nature Geoscience, Sunday, Sept. 23, 2012: <http://www.nature.com/ngeo/journal/v5/n11/full/ngeo1586.html>





IMO: Day of the Seafarer

4 ALBERT EMBANKMENT, LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

Circular letter No.3346, 23 January 2013

To: All IMO Members Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which are not Members of IMO United Nations and specialized agencies Intergovernmental organizations Non-governmental organizations in consultative status

Subject: Day of the Seafarer

The Secretary-General has the honour to advise that, further to Assembly resolution A.1033(27) endorsing the decision of the 2010 Manila Conference to establish 25 June of each year as the "Day of the Seafarer", Governments, shipping organizations, companies, shipowners and all other parties concerned are invited to promote the Day and to celebrate it meaningfully.

Member States, intergovernmental organizations and non-governmental organizations in consultative status with IMO are also invited to submit to the Secretariat information related to these celebrations.

A social media campaign will be organized to mark the Day. Details of the campaign, and how to participate, will be posted on the IMO website (www.imo.org) in due course.

IMO keurt nieuwe routes voor de scheepvaart op de Noordzee goed

(persbericht Rijkswaterstaat)

De scheepvaartroutes op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee worden aangepast. De IMO (International Maritime Organisation) heeft vorige week het plan voor aanpassing van de scheepvaartroutes goedgekeurd dat Rijkswaterstaat samen met belanghebbenden heeft opgesteld.

Scheepvaartverkeer veiliger

De Nederlandse Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ook wordt de Noordzee voor steeds meer doeleinden gebruikt, waaronder windmolenparken. De aanpassing van de routes is nodig om het scheepvaartverkeer veiliger te maken en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken. Zo komt er nu ook in het aanloopgebied naar IJmuiden een verkeersscheidingsstelsel. Verder liggen de scheepvaartroutes straks verder uit de kust en gaan deze elkaar minder vaak kruisen, waardoor het verkeersbeeld rustiger wordt. Ook verschuiven ankergebieden en vindt er een herinrichting plaats rondom objecten als mijnbouwplatforms.

Aanvraag goedgekeurd

De aanvraag voor het veranderen van de routes heeft Rijkswaterstaat zorgvuldig voorbereid met gebruikers van de Noordzee, zoals vergunninghouders van windmolenparken op zee en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam. Ook de Kustwacht, de Dienst der Hydrografie, het Loodswezen, reders, visserij- en mijnbouworganisaties zijn betrokken bij de aanpassingen. In nauw overleg is een plan opgesteld dat op 28 november werd goedgekeurd door de IMO. Dat betekent dat de uitvoeringsfase nu kan worden gestart.

Invoering

De nieuwe routes gaan in op 1 augustus 2013. Het omzetten van de oude situatie naar de nieuwe is een complexe operatie die in enkele dagen moet gebeuren. In de komende maanden wordt gewerkt aan het informeren van alle gebruikers van de Noordzee (nationaal en internationaal), het aanpassen van de zeekaarten, het opstellen van een operationeel plan voor het verleggen van de betonning en aan maatregelen om de veiligheid tijdens de overgangsperiode te waarborgen. Het verplaatsen van de scheepvaartroutes gebeurt samen met de havenbedrijven, de Dienst der Hydrografie en de Kustwacht.

KORT MARITIEM

Ø Het opruimen van de wrak-resten van het containerschip "RENA", dat in oktober 2011 strandde op het Astrobe Rif in Nieuw Zeeland, zijn binnenkort voltooid. Van de 1.368 containers aan boord, zijn er 1.007 geborgen. De kapitein en tweede stuurman, beschuldigd van het in gevaar brengen van mensenlevens en het onjuist invullen van het scheepsjournaal, zijn uit de gevangenis ontslagen na de helft van hun straf te hebben uitgediend. Dit is gebruikelijk in Nieuw Zeeland.

Ø Op initiatief van een aantal Britse ondernemers en oud top-militairen wordt momenteel een private marine-eenheid opgezet. Deze gaat binnenkort koopvaardij-schepen beschermen tegen piraterij in de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Het betreffende bedrijf, "Typhon", heeft ondertussen drie schepen aangekocht die als moederschepen zullen fungeren. Ze zijn bewapend en uitgerust met snelle patrouillebootjes. De bedoeling is dat ze konvooien van koopvaardij-schepen veilig door met piraterij bedreigde gebieden gaan loodsen. **(SV)**

Ø Tweedejaarsstudenten van de zeevaartopleiding van het Deltion College in Zwolle hebben het voorstel gekregen hun opleiding af te ronden bij het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam. Het betreft ca. 100 studenten die een zeevaartopleiding volgden. Het Deltion College verloor in september 2012 haar examenlicentie voor de vierjarige opleiding Koopvaardij Officier alle Schepen. De examenkwaliteit werd onvoldoende bevonden op het moment dat de inspecteurs van de onderwijsinspectie een onderzoek deden.

Ø Een onderzoek van het Seafarers' International Research Centre in Cardiff, Wales, heeft uitgewezen dat er bij de bouw van de nieuwste vrachtschepen bekribbeld wordt op de faciliteiten voor bemanningsleden. En dit in een periode dat er naarstig gezocht wordt naar jonge mensen om voor een loopbaan op zee te kiezen.

Ø Reagerend op Kamervragen heeft minister mevrouw Hennis-Plasschaert van Defensie recent onlangs gezegd dat het huidige kabinet geen voorstander is van een robuuster mandaat voor de anti-piraterijmissies voor de kust van Somalië. Er is brede steun in de Tweede Kamer voor Nederlandse deelname aan de missies "Atalanta" van de EU en "Ocean Shield" van de NAVO.

Ø Op 8 december 2012 is Pim W. Korver overleden. De heer Korver werkte meer dan 40 jaar in de televisie- en filmwereld. Hij maakte ook diverse documentaires, vaak over maritieme onderwerpen zoals bergingswerkzaamheden. Voor de film over de berging van de gezonken veerboot "Herald of Free Enterprise" kreeg hij de onderscheiding "Beste Film van de Eeuw". Pim Korver was Ridder in de Orde van Oranje Nassau en trotse drager van de Wolfert van Borselen penning.

Ø In België is de wet tot wijziging van de wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee aangenomen. In deze wet worden private beveiligers toegestaan op schepen onder Belgische vlag, maar er worden wel enige beperkingen aan de reder, de kapitein en de beveiligingsmaatschappij opgelegd. Voor diegenen die de voorkeur geven aan private beveiligers, een stap in de goede richting.

Ø Het ongeluk tijdens het oefenen met het te waterlaten van een reddingboot op het cruiseschip "Thomson Majesty" dat 5 bemanningsleden het leven kostte, heeft weer eens aangetoond dat de veiligheid bij het bemand oefenen met reddingboten, om naar niet te spreken van het gebruik tijdens een noodsituatie, te wensen overlaat. Een soortgelijk ongeluk vond vorig jaar plaats op het cruiseschip "Volendam" van de Holland America Line. Het is de taak aan IMO en de inspectie-autoriteiten om, door dringende eisen, een einde te maken aan dit soort onveilige praktijken.

Ø Het bureau van de Amerikaanse kustwacht dat ongevallen onderzoekt en analyseert, heeft een overzicht gepubliceerd waarin maritieme en offshore veiligheids-waarschuwingen en dito aanbevelingen, alsmede geleerde lessen, overzichtelijk worden weergegeven. Volgens de kustwacht is het aan te bevelen de lessen ter harte te nemen, anders zou men wel eens het volgende onderwerp van een waarschuwing kunnen worden. Download: **USCG Alerts, 2008-2012**

Ø Finse douane ambtenaren hebben recent in een container op een Fins vrachtschip Russische wapenonderdelen aangetroffen die bestemd waren voor Syrië. De Europese Unie heeft alle verkoop en transport van wapens naar Syrië verboden.

Rotterdam permanente vluchthaven

Havenbedrijf Rotterdam gaat op de Maasvlakte een permanente locatie inrichten voor de opvang van in nood verkerende schepen. In het havengebied komen twee 'palenconfiguraties' waaraan deze schepen

afgemeerd kunnen worden. Dat besluit vloeit voort uit het gesol met de 'MSC Flaminia', die begin vorig jaar op de Atlantische Oceaan gedeeltelijk uitbrandde. Omdat onder meer Frankrijk en Engeland weigerden om het zwaar beschadigde en nog smeulende schip toe te laten, duurde het weken voordat het naar een vluchthaven kon. Rotterdam was toen

wel bereid het toe te laten, maar had op dat moment geen geschikte ligplaats. Volgens havenmeester René de Vries is Rotterdam een voor de hand liggende keus als 'port of refuge' door de grote diepgang en de uitgebreide faciliteiten. De 'MSC Flaminia' kon bijvoorbeeld niet in Zeebrugge terecht omdat ze daarvoor te diep stak. Het schip, dat eigendom was van een Duitse eigenaar, is uiteindelijk naar Wilhelmshaven afgevoerd.

De nieuwe afmeerpalen op de Maasvlakte dienen niet alleen als vluchtplek, maar kunnen ook gebruikt worden voor boord/boord-overslag, waarbij lading direct van het ene op het

andere schip wordt overgeslagen. Dat gebeurt ook op grote schaal in het Calandkanaal, waar het Havenbedrijf ook nieuwe palen heeft laten plaatsen. De overslag is daar het afgelopen jaar verdrievoudigd.

Bron: Nieuwsblad Transport, 21 februari 2013

Collisions: how to avoid them

The 'A' rated 170 million GT North P&I Club has just published a new loss prevention guide for watchkeepers on how to avoid collisions at sea. Designed specifically for use on ship's bridges, it focuses on what the Club considers to be the most important 'rules of the road' in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREGS). In his foreword to *Collisions: How to Avoid Them*, the Hon Mr Justice Nigel Teare, Admiralty Judge at the Royal Courts of Justice in London, says, 'Despite all the impressive electronic assistance designed to enable deck officers to avoid collisions, collisions still occur. The answer is, and always has been since radar was first introduced, that the rules of navigation set out in the COLREGS must still be applied by deck officers.' This short and compact guide therefore has a vital and necessary role. It reminds mariners of the basics of the COLREGS and that they must be kept well in mind and obeyed notwithstanding the profusion of equipment on the modern bridge. That equipment does not avoid collision - it is merely an aid to collision avoidance. What avoids collisions is compliance with the COLREGS,' says Teare. The guide focuses on the 12 regulations North considers are most often misinterpreted and applied. These are: responsibility, look-outs, safe speed, risk of collision, action to avoid collisions, traffic separation schemes, overtaking, head-on situations, crossing situations, action by give-way vessels, action by stand-

<http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/33550/ArticleName/Rotterdampermanentevluchthaven/-Default.aspx>



on vessels and conduct of vessels in restricted visibility. According to the Club's head of loss prevention Tony Baker, 'We believe these rules are the key to collision avoidance as we see them breached time and time again when collisions occur. The guide demonstrates how these rules fit together and how the interpreting and applying each of them can be influenced, sometimes wrongly, by the vast mass of information now available from electronic aids to navigation.'

The guide also includes illustrated case studies of recent major collisions, plus fold-out charts for plotting developing situations. 'The case studies and the questions they ask are intended to be the starting point for wide-ranging discussions on all aspects of collision avoidance by bridge teams,' says Baker.

Copies of the guide are being circulated to all North's Members and entered ships. Non-Members can buy them, along with all of North's other loss-prevention publications, from marine bookshops or directly from the Club's distributor Anchorage Press, <http://www.anchoragepress.co.uk/>.

For further information contact: Andrew Glen or Tony Baker +44 191 232 5221



Controles op bijladingen in Antwerpse haven werpen vruchten af

Tweedehandsvoertuigen die worden uitgevoerd, bevatten 17 procent minder bijladingen dan een half jaar geleden. Dat zegt het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen vrijdag in een persbericht. Enkele jaren geleden bleek dat autohandelaars auto's als verpakking gebruiken voor mogelijk illegaal afval. Sinds 1 januari 2012 voert de Antwerpse haven controles uit op de occasievoertuigen en hun bijladingen. Voor het havenbedrijf werd enkele jaren geleden duidelijk dat autohandelaars de tweedehandse voertuigen gebruikten als verpakking voor goederenstromen die niet of nauwelijks te onderscheiden zijn van illegaal afval. Om dat aan te pakken, werd het 'Reglement voor het behandelen van tweedehandsvoertuigen in de haven van Antwerpen' opgesteld, waarin duidelijk beschreven staat wat wel en niet mag worden verscheept. Controleurs houden dat allemaal in de gaten. Daarbij wordt bijvoorbeeld nagegaan of autodeuren al dan niet dichtgelast zijn. Volgens het havenbedrijf blijkt uit een zesmaandelijks meting dat de controles vruchten afwerpen. "De jongste zes maanden zijn de bijladingen met 17 procent verminderd", zegt havenkapitein-com-

mandant Jan Verbist. Ook het aantal moeilijk bereikbare, en daardoor moeilijk te controleren voertuigen nam met 15 procent af. "Dat betekent dat we met alle partijen, vooral de terminaloperators, stappen in de goede richting zetten. We zullen onze controles onverminderd voortzetten om nog betere resultaten te bekomen", aldus de havenkapitein-commandant. Volgens woordvoerder Annik Dirkx valt het niet uit te sluiten dat verladers hun wagenstromen verplaatsen. "Daarom hebben we ons reglement ook op Europees niveau voorgesteld." (JDH)

Bron:

<http://www.knack.be/belga-algemeen/controles-op-bijladingen-in-antwerpse-haven-werpen-vruchten-af/article-4000252350066.htm>





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 overleg 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 doorgroei-mogelijkheden aan.

Roept de zee jou ook? Spreekt 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

Russian ghost ship Lyubov Orlova



Abandoned and drifting Russian cruise ship, the Lyubov Orlova, has been spotted again off Ireland's western coast. The vessel has no crew or warning lights and has been aimlessly drifting for about two months now. Maritime authorities were unaware of its location up until now. The U.S. National Geospatial-Intelligence Agency reported that the ghost ship was located roughly 1,300 nautical miles from the Irish coast. The Lyubov Orlova's whereabouts were listed in a "Daily Memorandum

Atlantic Edition," a maritime update put out by the intelligence agency, which analyzes satellite imagery and creates detailed maps for the US government. The old passenger vessel departed Canada on January 23rd for a Dominican scrap yard, but two separate tow attempts were unsuccessful – mainly due to extreme weather conditions. This resulted in the ship drifting in international waters. Transport Canada has stated that the ship is no longer its concern, as the vessel had left the country's waters. Many say the owner should be held responsible for its movements. Earlier this week, Canadian officials confirmed that they were not clear on the location of the ship since the vessel's global positioning system (GPS) was no longer working. Again, the derelict vessel is slowly heading towards Europe, having drifted over 400 nautical miles toward the European coastline.



UN Program to boost economy and combat piracy in Somalia

Today, Shell, BP, Maersk, Stena and the Japanese shipping companies NYK, MOL and "K" Line have announced their joint collaboration with the United Nations Development Programme (UNDP) to support job creation and capacity building projects in Somalia. This collaboration between leaders in the shipping industry and UNDP is the first step in an initiative, launched in February 2012, to promote rebuilding of a stable Somalia and thus reduce the risk of piracy to seafarers in the Indian Ocean.

The UNDP will support this effort, which will provide employment opportunities in local communities and contribute to the safety of merchant shipping in the region. The UNDP has a strong presence in coastal and city centers in Somalia and the objectives of the shipping industry partners are closely aligned with those of the UNDP's "Alternative Livelihoods to Piracy in Puntland and Central Regions" project. The UNDP will focus on

supporting long-term youth employment with the aim of providing viable employment alternatives to piracy for Somalia's youth in the agriculture, livestock, and fishing industries. For example, this funding will support the creation of a business development center for local entrepreneurs. The funding will also help the UNDP to build up youth facilities to encourage community collaboration and mutual support. The partners hope this shipping industry-led initiative will help lay the foundation for a future generation in Somalia that has choices and no longer supports or condones piracy.

The shipping industry will provide additional funding of US\$1.5 million to support other skill development projects in Somalia.

Source: Mitsui O.S.K. Lines , 9 February 2013



Rotterdam ziet kansen in Panama

Panama is een aantrekkelijke handelspartner nu de economie daar jaarlijks groeit met 8 tot 10%. Vooral het Panamakanaal is een stabiele economische factor voor het land. Omdat er wordt gewerkt aan verbreding van het kanaal, kunnen daar vanaf 2015 grotere schepen door de verbinding tussen de twee oceanen. De handelsmissie is georganiseerd door het Nederlands Centrum voor Handelsbevordering en de Nederlandse ambassade in Panama-stad. De bedrijven die deelnemen zijn onder andere STC, Damen, BAM, Boskalis, Van Oord, Kotug en Havenbedrijf Rotterdam.

Bron: <http://www.nieuwsbladtransport.nl> 21 februari 2013



(foto: janbirdingblogspot.com)

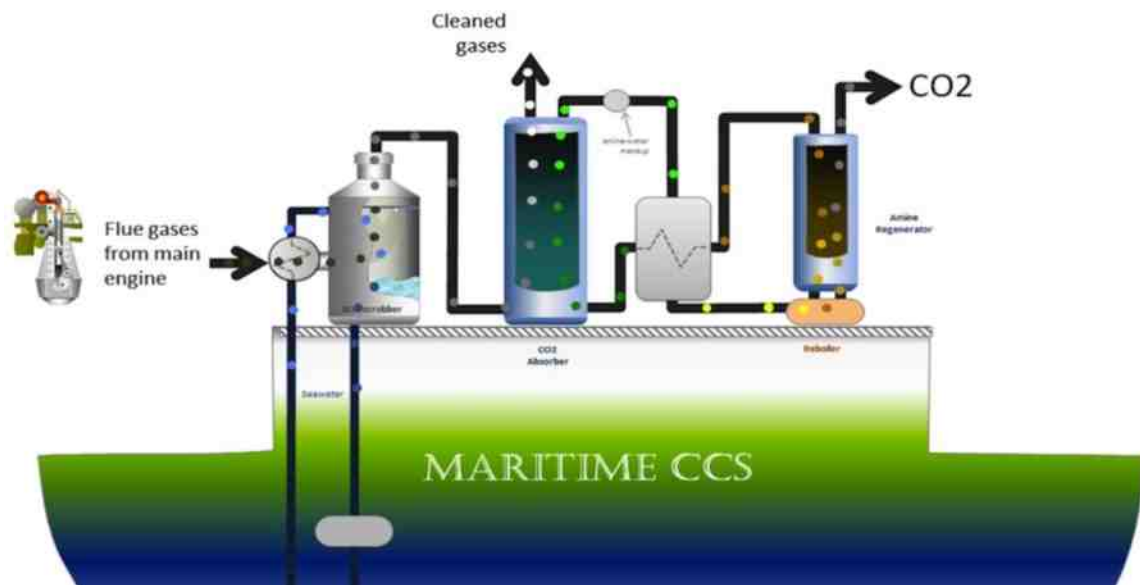




KUNNEN ZE OOK OP JE VERTROUWEN BIJ EEN ZICHT VAN 50 METER?

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.loodsworden.nl



Maritime carbon capture and storage (CCS) “feasible and can reduce emissions by 65%”

OSLO and LONDON – Classification society Det Norske Veritas (DNV) and Process Systems Enterprise Ltd. (PSE), a global provider of advanced process modeling technology, said Tuesday that they have successfully developed a concept design for on-board chemical CO₂ capture during their latest Maritime CCS (carbon capture and storage) research and development project.

The system consists of a chemical absorption plant that separates CO₂ from flue gases, a liquefaction unit where the captured CO₂ is compressed and condensed using a refrigerant and two storage tanks where the liquid CO₂ product is temporarily stored until discharge into transmission and storage infrastructures at the next suitable port. The results show that the concept is technically feasible and capable of reducing ship CO₂ emissions by up to 65%. For a VLCC tanker, this could correspond to capturing more than 70,000 tonnes of CO₂ per year, transforming them from emissions to a tradable product.

“In response to more stringent environmental regulations and complex market conditions, we see an increased demand for innovative solutions towards higher efficiency and greener operations,” says Dr. Nikolaos Kakalis, Head of DNV Research & Innovation Greece. “Our R&D activities, such as the carbon capture initiative which is completely new in the field of maritime transportation, pave the future towards next-generation solutions for achieving more energy-efficient, environmentally friendly and sustainable maritime transportation”.

Prof. Costas Pantelides, Managing Director of PSE, says “This has been a challenging design problem with tight constraints. Applying a model-based engineering approach has been key to exploring the process decision space rapidly and effectively, and developing technically feasible and economically viable solutions.”

Maritime CO₂ emissions are estimated at over 1000 million tonnes per year, or 3% of total emissions, and are expected to reach 2000 to 3000m tonnes by 2050. The UK government has included maritime emissions in the reduction targets set by the Climate Change Bill, and the International Maritime Organisation is expected to drive a reduction in emissions from international shipping. Because ship emissions are concentrated – unlike other forms of transport – the potential to capture CO₂ at source has been the key focus of the project.

The Maritime CCS project was jointly financed by the two partners, the UK’s Technology Strategy Board and the Research Council of Norway under the EUROSARS initiative. The project took into account the unique challenges posed by the maritime environment – constant movement, limited space and access to utilities, stringent safety requirements and the need for energy efficiency.



Maersk Triple-E schepen



De 3 E's van de Maersk Triple-E klasse staan voor Economy Scale, Energy efficiency en Environment. De Triple E-klasse volgt de Emma Maersk -klasse op en is 16% groter. De schepen worden momenteel gebouwd in Zuid-Korea, door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Er zijn 20 schepen besteld. De eerste tien schepen worden in 2013 en 2014 geleverd en de tien volgende in 2014 en 2015. De prijs van de schepen ligt rond de \$ 190 miljoen per stuk. De schepen hebben een lengte van

400 m, een breedte van 59 m en een capaciteit van 18.000 TEU. Het schip heeft een totale hoogte van 73 m (vanaf de baseline) en een diepgang van 14,5 m. Het schip moet efficiënter met energie zijn dan de oudere modellen. Het is geoptimaliseerd voor lage snelheden en is dus een slow-steamer. Dit brengt verminderde kosten voor bunkers met zich mee. Het schip heeft een verbeterde motor, die bovendien uitgerust is met een systeem dat de warme uitlaatgassen weer opvangt en omzet in energie. Gecombineerd met een nieuwe romp, maakt het deze klasse van schepen uniek op het gebied van energie-efficiëntie. De CO2 uitstoot wordt fors verminderd.

Bron: Maersk Newsroom

Meer info: <http://www.maerskpress.com/Home/maersk-orders-largest-most-efficient-ships-ever/s/ca8cef56-d928-48b2-a63c-375babcea29f> en: <http://www.worldslargestship.com/en>: <http://www.youtube.com/watch?v=55vkZhv6HYY>
Film over Maersk containers: <http://www.mcicontainers.com/AboutUs/Companymovies/Pages/Companymovie-English.aspx>



Nieuw vlaggenschip OOCL in Rotterdam



Op 7 maart j.l. maakte de NYK Helios haar maiden call bij de ECT Delta Terminal. De NYK Helios is 366 meter lang, 48 meter breed en heeft een capaciteit van 13.208 TEU. Het schip vaart in loop 4 van de Azië – Europa services van de G6-alliantie. Rotterdam is in deze loop 4 de laatste laadhaven in Europa. Het nieuwe vlaggenschip van OOCL is de 'OOCL Brussels' zal pas ten vroegste eind maart in China op maidentrip kunnen vertrekken. Het eerste schip uit een reeks van tien ultra large container ships die OOCL bij Samsung Heavy Industries bestelde, had eigenlijk al vorige maand in de vaart moeten komen. De reden voor het uitstel is een probleem met de schroefas die tijdens het testen bij de proefvaart beschadigd raakte. Twee veertien meter lange stukken van die verbinding tussen de scheepsmotor en de schroef, moeten door de werf vervangen worden. De

herstelling zal volgens de krant South China Morning Post vermoedelijk meer dan twee miljoen dollar kosten. Samsung Heavy Industries zal hiervoor zijn verzekering aanspreken. De scheepwerf prikte 26 maart als nieuwe datum voor de oplevering van de eerste ulcs voor OOCL. Inmiddels heeft een naamswisseling plaatsgevonden (zie onder). De rederij uit Hongkong zou zijn nieuwe vlaggenschip dan op 30 maart in Ningbo aan de maidentrip laten beginnen voor Loop 4 van de G6 Alliance tussen het Verre Oosten en Noord-Europa. De 'OOCL Brussels' werd samen met het zusterschip 'NYK Helios' op 18 januari gedoopt. De 'NYK Helios' werd zoals de naam het al duidelijk maakt, door OOCL aan de alliantiepartner NYK Line verhuurd. Een week later arriveert dan ook het derde schip uit de reeks, de 'OOCL Berlin', op maidentrip.

Bron: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/> 21 februari 2013 - Foto: Scheepvaartnieuws

<http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/33552/ArticleName/OpleveringrecordschipOOCLuitgesteld/Default.aspx>

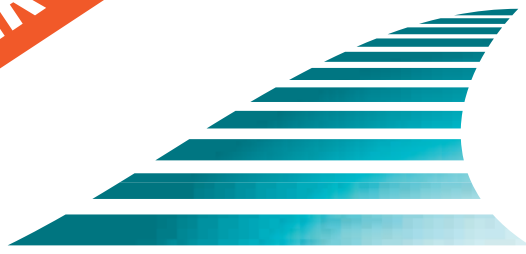
January 15, 2013 Dear Value Customer,
Please be advised that LP4- OOCL BRUSSELS 001W04 (ETD SHA: 28th Jan, 2013) will be changed to NYK HELIOS 001W04. Thank you for your support!

OOCL (CHINA) LTD

January 15, 2013



SAS AWARD
WINNER



P-Trap[®]

Simple and Effective Design for Defense Against Piracy

- Easily applied to any vessel
- Passive non-lethal safeguard
- No crew involvement necessary
- Deployed in minutes
- Suitable for all weather conditions



P-Trap is a simple and cost-effective defence against pirates. It creates a safety zone around the ship where it is vulnerable and keeps unwanted guests at a safe distance. **(watch the demo on www.PTRAP.com)**. The Royal Dutch Navy, The Royal Dutch Coastguard, The Royal Netherlands Sea Rescue Organisation successfully tested the system. Contact us for more information.



Finalist



Winner

Lloyd's List
Awards
Global | 2011



Finalist

Westmark BV | Phone +31 (0)33 461 48 44

info@westmarkbv.com | The Netherlands

www.PTrap.com

Platform Koopvaardij Gepensioneerden

Het reeds veel gememoreerde wetsvoorstel “Koser Kaya Blok” zal per 1 juli 2013 leiden tot aanpassing van de Pensioenwet met betrekking tot een evenwichtige samenstelling van de medezeggenschap in pensioenfondsbesturen. Een belangrijk effect van de wetswijziging is dat er één of meer vertegenwoordigers namens de gepensioneerden uiterlijk per 1 januari 2014 in het bestuur moeten worden opgenomen en dat dit een representatieve afspiegeling moet zijn van de deelnemers aan de pensioenregeling.

Het ziet er naar uit dat de hierboven genoemde wetswijziging niet effectief zal worden ingevoerd omdat deze in de loop van het jaar wordt achterhaald door de Wet versterking pensioenfondsbestuur, die naar verwachting per 1 januari 2014 van kracht zal zijn. Ook die wet creëert echter bestuurszetels die namens gepensioneerden moeten worden ingevuld.

Sociale partners

Nu is de samenstelling van het pensioenfondsbestuur een verantwoordelijkheid van sociale partners. Maar aangezien “-Koser Kaya Blok” met name over de werknemerszetels in het bestuur gaat, hebben de werknemersorganisaties Nautilus International en Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij het initiatief genomen om uitvoering te geven aan de eerder genoemde wet.

De bedoeling van Nautilus en de Kapiteinsvereniging is om te

komen tot de oprichting van het Platform Koopvaardij Gepensioneerden, waarbij het de bedoeling is dat alle gepensioneerden leden van beide organisaties kunnen participeren in dit nieuwe platform.

Hoe het platform precies gaat functioneren dienen de besturen van Nautilus en de Kapiteinsvereniging nog nader in detail uit te werken. In ieder geval zal het platform themabijeenkomsten gaan organiseren over actuele onderwerpen betreffende het pensioen. Natuurlijk zal het platform betrokken worden bij de voordracht van toekomstige bestuurders namens de gepensioneerden om daarmee uitvoering te geven aan de nieuwe wet. Eenmaal voorgedragen bestuurders kunnen het platform ook gebruiken voor het onderhouden van nauwere contacten met de gepensioneerden, zodat met recht gesproken kan worden over bestuurders namens gepensioneerden.

De gepensioneerde leden van zowel de Kapiteinsvereniging als van Nautilus behoeven nu geen nadere actie te ondernemen en krijgen binnenkort een uitnodiging voor de eerste bijeenkomst van het Platform Koopvaardij Gepensioneerden. Op die eerste bijeenkomst zullen wij dan in ieder geval bespreken hoe de verdere werkwijze zal zijn en wat u van het platform mag verwachten.



De NVKK was aanwezig bij:

19-12-2012	Den Haag	Gesprek met dhr. De Hoogh -kandidaat bestuurder NVKK voor BPFK
19-12-2012	Den Haag	Bestuursvergadering BPFK
07-01-2013	Amsterdam	Overleg veilige afstanden windparken
10-01-2013	Hoek van Holland	Nieuwjaarsreceptie Stena Line
16-01-2013	Breukelen	Nieuwjaarsreceptie NVKK
16-01-2013	Den Haag	Nieuwjaarsreceptie KVN
23-01-2013	Rotterdam	Algemeen overleg Nautilus/NVKK
28-01-2013	Den Haag	Overleg 2e kamerlid Mevr. A.M. Eijsskes en Gunal Gezer – nautische sector
06-02-2013	Breukelen	Symposium KVN Port State control
13-02-2013	Den Haag	UK informatieronde windparken
04-03-2013	Den Haag	I&M overleg windparken UK
05-03-2013	Den Haag	Afscheid Rob Huizer I&M
18-03-2013	Rotterdam	Voorjaarsvergadering Stichting Ouderkerkfonds



Van het secretariaat

Nieuwe leden:

2663	Kapt. R. Mulder	ITC Management	14-12-2012
2664	Kapt. A.W. Zeeuw	Fairstar Heavy Transport	08-12-2012
B91	Kapt. F.A. Bloot	Ministerie van Infrastructuur & Milieu (ge-11-01-2013 pens.)	

Overleden:

1527	Kapt. H.B. Boer	HBT	07-01-2012
1908	Kapt. K. Poort van Ingen	Shell	09-01-2013
2304	Kapt. J. Elias	Shell	07-02-2013



Bestuurlijke mededelingen.

Dhr. Piet Visser zal op de aankomende Algemene Ledenvergadering (vrijdag 26 april) tot het bestuur toetreden. Zijn benoeming heeft op de ledenvergadering in december plaatsgevonden. Dhr. Daan Roest is op de ledenvergadering in december als varend commissaris benoemd en is daarmee tevens lid van het bestuur. Het bestuur is tevens verheugd te kunnen mededelen dat oud vice-voorzitter Rob Gutteling heeft aangegeven enkele bestuurstaken op zich te willen nemen. De benoeming zal op 26 april, voorafgaand aan de ALV, op de agenda staan.

Sinds enkele weken heeft de website een update ondergaan. De vormgeving en inhoud zijn strakker en naar verwachting gebruiksvriendelijker. Mocht u aanvullende suggesties hebben dan houdt het secretariaat zich aanbevolen. Het kan mogelijkkerwijs nog enkele weken duren voordat de site in zijn geheel en optimaal functioneert.

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

NVKK vergader- en activiteitenkalender 2013 (data bestuursvergaderingen onder voorbehoud):

Di 19 maart	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 3 september	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Vr 26 april (gewijzigd)	Hotel vd Valk, Breukelen	Algemene Ledenvergadering + voordracht (Dhr. P. Paap- E-Navigation)
Do 3 oktober	Hotel vd Valk, Breukelen	Symposium + Ledenvergadering
Wo 11 december	Kantoor Den Haag	Ledenvergadering

Maritiem Instituut Willem Barentsz



Het Maritiem Instituut Willem Barentsz verzorgt al meer dan 135 jaar maritiem onderwijs op Terschelling en is één van de best uitgeruste nautische en technische instituten in Nederland.

HBO-Opleidingen MIWB

- Maritiem Officier
- Ocean Technology
- Maritieme Techniek (deze opleiding wordt in Leeuwarden aangeboden)

Cursussen voor bedrijven en particulieren

Onder andere: Marine Resource Management, Scheepsmanagement, Ship Handling, Dredging, DP Induction, DP simulator, DP Sea Time Reduction, ECDIS, Radar (waarnemer en navigator), Elektrotechniek.

Meer info op www.nhl.nl/miwb

MARITIEM
INSTITUUT
WILLEM
BARENTSZ

NHL
HOGESCHOOL





www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C017135

Retouradres indien onbestelbaar: Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag

