

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

SPECIAL: NOORDELIJKE DOORVAART

EXTRA DIK NUMMER



NR 3 - SEPTEMBER 2017



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

Postbus 26 8880 AA West-Terschelling T 0562 44 66 00

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

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:

L. van den Ende, voorzitter
Tel.: 06-83944694
J.P. Bosma, vice-voorzitter
Tel: 06-13827308
D. Roest, secretaris
Tel: 06-23850923
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:
IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
J.P. Bosma
C.J.W. Herfst
J.C. Ulrich

Bijdragen van:

J. de Jonge
M. Pera
F.M. Versteegh
E. Leemans
Mr. Dr. Drs. P. van der Kruit
J.P. Bosma
F.J. van Wijnen
Infographics blz. 18 en 19 van: IMO
Infographics blz. 20 en 21 van: The Clean Arctic Alliance

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: Blad.NL

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.

VOOR UW AGENDA

Donderdag 12 oktober: Symposium
Amsterdam,
KC Zeemanshoop.

12 april 2018: Jubileum 75 jaar NVKK,
Rotterdam

*** **Symposium donderdag 12 oktober 2017** ***

De Noordelijke doorvaart

Bijzonderheden zie pag. 31

HET BESTUUR VERZOEKT U A.U.B. OP TIJD UW DEELNAME KENBAAR TE MAKEN, DIT OM TELEURSTELLING TE VOORKOMEN WANNEER DE ZAAL VOL IS.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord; Kandidaat bestuurslid	4
Symposium 12 oktober	5
Symposium sprekers	6
Arctic fora	8
Juridische aspecten Noordwest Passage	10
Infographic: SAR delimitation	15
Meer info Arctische gebieden	16
Infographic: Polar Code – Ship Safety	18
Infographic: Polar Code - Environment	19
Infographic: The real cost of HFO spills	20
Infographic: Clean Arctic Alliance Statement	21
The Arctic Commitment	22
The Polar Code	24
Search and Rescue Efficiency	25
Lifeboat Arctic survival test	25
Column: Alternative pest control	28
Kort Maritiem Nieuws sept. 2017	30
Secretariaatsmededelingen	31
Symposium 12 oktober	31
Verslag workshop Reisvoorbereiding	32
Ingezonden brieven: Made Smart; Ondina	33

OP DE VOORPAGINA

Noord-oostelijke doorvaart van het m.s. Happy Rover, Big Lift Shipping (foto kapitein F.M. Versteegh).

OP DE ACHTERPAGINA

Voorstevens van het ms roro Balticborg, Koninklijke Wagenborg, ploegt door het ijs. IJsklasse 1a super (hoogste ijssklasse). Dit schip vaart met 8 knopen door 40 cm dik ijs en breekt ijswallen tot 1,5 meter dik. (Foto kapitein H. van der Laan).

QUOTE

*Het is beter het al etend warm te hebben,
dan al werkend koud.*

(mooie zinnen.nl)



Geachte collegae,

Die mooie zomer is alweer voorbij en ik hoop dat een ieder van u die thuis of met verlof was een goede vakantie heeft gehad. Dit nummer van de Notices is voornamelijk gewijd aan ons symposium op 12 Oktober met als titel *"De Noordelijke Doorvaart"*. Ik zou u nogmaals willen adviseren, voor zover u dat nog niet gedaan heeft, om u tijdig op te geven want het belooft weer een interessant en drukbezocht symposium te worden met vooraanstaande sprekers vanuit de geopolitiek, reders, kapiteins, onderwijs en milieu. De zaal van het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam heeft zoals u weet een beperkte capaciteit.

Ik wil u ook alvast attent maken op de volgende data in 2018.

Nieuwjaarsreceptie op 11 Januari en NVKK 75 jaar jubileum op 12 April. Beide evenementen zullen worden gehouden bij de Koninklijke Roei- & Zeilvereniging "De Maas" – Sociëteit te Rotterdam. De laatste maanden hebben we u naast de Notices direct via e-mail geïnformeerd over een aantal actuele onderwerpen. We zullen in het vervolg vooral ook voor de varende leden de e-mailcommunicatie, waar nodig, blijven gebruiken. Ik wil u ook van harte aanmoedigen om maritieme onderwerpen, waar u vragen over heeft, bespreekbaar te maken om zo het beste uit uw NVKK-lidmaatschap te halen. Het bestuur van onze vereniging heeft besloten om kapitein Joost Boonstra voor te dragen voor een bestuursfunctie. In deze Notices kunt u zijn achtergrond lezen. Tenslotte: op deze foto mocht ik, als gast van de Koninklijke Marine, op een regenachtige dag op de Noordzee getuige zijn van een bevoorrading vanaf Zr. Ms. Karel Doorman, een logistiek bevoorradingsschip naar de Zr. Ms. Holland, een van onze moderne patrouillevaartuigen.

Rest mij nog u allen het beste toe te wensen en de collegae op zee een veilige vaart met veel mooi weer.

Leen van den Ende,
Voorzitter.



KANDIDAAT BESTUURSLID

Joost Boonstra

Zeevarende carrière begonnen als werkstudent op de schepen van de HAL. Na de middelbare school volgde de Kweekschool voor de Zeevaart en begon het echte zeevarende bestaan bij Shell Tankers BV. Alle rangen doorlopen en daarnaast nog een interne veiligheids opleiding. Als veiligheids officier op de vloot betrokken bij de opleiding en integratie van Indonesische Junior officieren in de vloot. Hierop volgde een periode in Brunei als loads/loading master op Olie en LNG tankers, rigmover en het leggen van pijpleidingen op verschillende methoden. Deze werkzaamheden werden na 7 jaar beëindigd als hoofd van Marine Operations met daarna een terugkeer als gezagvoerder op de vloot.



In 1996 volgde na 22 zeevarende jaren permanente plaatsing aan de wal in dienst van Shell, o.a. in Saudi Arabië en Zuid Afrika als Marine Manager. In 2005 na pensionering werd nog meegewerkt aan afbouw en in dienststelling van een Oil Terminal in Turkije gewerkt. In 2008 een eigen bedrijf gestart voor Marine Consultancy. Werkzaamheden hielden interim management, ontwikkeling van nieuwe olie overslag stations in. Op zo'n kort werk uiteindelijk toch nog een orkaan, Matthew over me heen gehad. Uitwijken kon deze keer niet. Al 22 jaar lid van de NVKK.



Symposium 12-10-2017



“De Noordelijke Doorvaart”

Programma en sprekers:

13:00 – 13:30 Inloop

13:30 – 13:40

Inleiding en huishoudelijke mededeling Kon. College Zeemanshoop

13:40-13:50

Welkomstwoord voorzitter NVKK

13:50-14:20

Keynote spreker en moderator: Jeroen de Jonge (Business Director Naval Programs TNO) - Geopolitieke aspecten m.b.t de doorvaart

14:20 – 14:50

Wibbo Hofman (Maritiem Instituut Willem Barentsz) - Polar Code

14:50 – 15:20 Pauze

15:20-15:50

Marcel Pera en kapitein Frank M. Versteegh Rederij Big Lift Shipping/Spliethoff - ervaring in Arctische en Antarctische wateren met toespitsing op de NSR en NWP

15:50-16:20

Eelco Leemans - Clean Arctic Alliance

1. scheepvaart in het Arctisch gebied, met name het gebruik van stookolie;
2. onderzoek naar Maritieme afval op de stranden van Spitsbergen en Jan Mayen (i.s.m. Wouter Jan Strietman, Wageningen Economic Research)

16:20 – 16:50 Q&A.



Jeroen de Jonge

Jeroen de Jonge was marineofficier van 1984-2012, waarbij hij operationele plaatsingen en commando's afwisselde met staffuncties bij de Marinestaf, Defensiestaf en het Commando Zeestrijdkrachten. Hij was betrokken bij de Marinestudie 2005, de Verkenningen 2010 en behaalde een master in Politicologie bij prof. De Wijk in Leiden op het thema ballistische raketverdediging. Thans is hij als business director naval programs bij TNO verantwoordelijk voor de kennis en innovatie voor toekomstige generaties onderzeeboten en fregatten.

The High North – het nieuwe geopolitieke strijdtoneel?

Sinds het einde van de Koude Oorlog leek de Russische marine te zijn verworpen tot een verroeste derdewereld marine. Patrouilles van onderzeeboten met ballistische raketten werden een zeldzaamheid en de nucleaire aanvalsbotten verdwenen nagenoeg uit de Atlantische Oceaan. Rusland trad toe tot de politieke dialoog met de NAVO, in

2008 werd de NAVO-Rusland-Raad opgericht en op belangrijke terreinen werd steeds nauwer samengewerkt. Tezelfdertijd echter werd de macht van President Poetin steeds duidelijker voelbaar. De toon werd in 2008 gezet met de inval in Georgië, maar de echte wake-up call was de annexatie van de Krim in 2014. Alle goede bedoelingen bleken tevergeefs en de verhoudingen tussen de NAVO en Rusland gleden af naar die van tijdens de Koude Oorlog. Poetin investeert enorme bedragen van een sukkelende economie in zijn marine en kernwapenarsenaal. De Gerasimov Doctrine definieert zelfs een de-escalerende rol voor tactische kernwapens in het geval van agressie jegens het Moederland: de inzet van nucleaire Iskander raketten zou de NAVO ontmoedigen de expansionistische ambities van Rusland in de Baltische regio met militaire middelen te stoppen.

De rol van strategische nucleaire wapens is belangrijker dan ooit en daarvoor heeft Rusland iets nodig: onbelemmerde toegang tot en controle over de Arctische Oceaan om haar onderzeeboten in te kunnen zetten. In Russische nucleaire doctrine heet het gebied rond het Kola schiereiland het "Bastion". Daar wil Rusland volledige *Sea Denial* (het ontzeggen van toegang door tegenstanders) garanderen. Het gebied tussen Noord-Noorwegen en de zeestraten tussen Groenland, IJsland en het Verenigd Koninkrijk, de zogenaamde GIUK-gap, beschouwt Rusland als een gebied waar zij *Sea Control* (het beheersen van de toegang met militaire middelen) moet kunnen uitoefenen. Dat is in het huidige tijdgewricht van mondiale geglobaliseerde instituties en internationale samenwerking een volstrekt novum. De NAVO is door de operaties in Bosnië, Afghanistan en Libië volledig gericht geraakt op expeditionair landoptreden buiten het verdragsgebied. De A van NAVO, de Atlantische Oceaan als levensader tussen de Verenigde Staten en de Europese lidstaten, is verwaarloosd. De cohesie in het bondgenootschap wordt door de financiële crisis, de Brexit en Trump danig op de proef gesteld. Is de NAVO in staat de Russische ambities in het Hoge Noorden te pareren?

Tijdens het Symposium van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij zal Jeroen de Jonge MSc. nader op deze problematiek ingaan. Hij doet dat aan de hand van de recente Whitehall publicatie over het Hoge Noorden: <https://rusi.org/publication/whitehall-papers/nato-and-north-atlantic-revitalising-collective-defence>.

Na een introductie over de geopolitiek in de regio zal hij met de zaal de volgende vragen beantwoorden:

- Wat betekenen de ontwikkelingen voor de NAVO?
- Zijn onze militair-maritieme capaciteiten toereikend?
- Wat betekenen de ontwikkelingen op termijn voor de koopvaardij?
- Welke stappen moeten marine en koopvaardij gezamenlijk ondernemen?



Marcel Pera

Marcel Pera is Senior Project Manager bij BigLift Shipping. In 1997 begon hij als 2^e Stuurman op de Spliethoff vloot en later als 1^e Stuurman op BigLift schepen. Vervolgens kwam hij bij BigLift op kantoor als Cargo Superintendent. Sinds 2005 werkt hij daar als Project Manager op de Project Afdeling in het team dat de dagelijkse gang van zaken runt. Daar wordt alle informatie samengebracht van klanten, schepen, havens en BigLift's Commerciële en Operationele afdelingen om het geheel tot een soepel lopende organisatie aaneen te smeden. De laatste jaren heeft Marcel Pera zich gespecialiseerd in scheepvaart in de Poolgebieden. Hij heeft inmiddels een groot aantal verschepingen begeleid van zowel Spliethoff als BigLift schepen in de koudste delen van de wereld.

BigLift Shipping

BigLift Shipping is een wereldleider op het gebied van zwaar-transport over zee. Een grote verscheidenheid aan zware en buitenmaatse ladingen wordt wereldwijd vervoerd op onze moderne vloot van 14 speciaal ontworpen schepen met hijscapaciteiten tot 1800 mt. Kijk ook op onze website: www.bigliftshipping.com



Frank M. Versteegh

Frank Versteegh is kapitein bij BigLift Shipping/Spliethoff. In Oktober 2001 is hij begonnen als stagiaire op de Snoekgracht, waarna hij als Maritiem Officier bij de firma Spliethoff in dienst is getreden. Vanaf 2009 is hij bij BigLift aan het werk, eerst als eerste Stuurman en vanaf Juli 2016 in de functie van gezagvoerder. Zijn eerste reis als gezagvoerder is ook het onderwerp van deze lezing, hij voer met de Happy Rover vanaf Zeebrugge via de Northern Sea Route naar Korea en vervolgens door de North West passage en via de Great Lakes door naar Burns Harbour in de Verenigde Staten van Amerika.



Eelco Leemans

Eelco Leemans groeide op aan de kust, wat betekende in het najaar vaak aan het strand, in de zomer zeilen - eerst op de Kagerplassen en later groter water. Hij besloot van het varen zijn beroep te maken, behaalde diploma's Kapitein Kleine Handelsvaart bij de DGSM Examencommissie en Grote Zeilvaart aan de Enkhuizer Zeevaartschool. Voer op verschillende schepen, oa over de Atlantic met dyslectisch tieners, voor Greenpeace op een campagne van Z-Australie tot de Beringzee, op zeilend vrachtschip Albatros en met passagiers bij Spitsbergen. In 1997 afgestudeerd Milieukunde en vervolgens 1,5 decennium bij verschillende NGO's betrokken: oa directeur Stichting De Noordzee, mede-initiator van ProSea en founding father van de Clean Shipping Coalition. Sinds zomer 2015 als zelfstandig adviseur betrokken bij diverse projecten rond duurzaam gebruik van de zee. Voorbeelden zijn een onderzoek naar 'beach litter' bij Jan Mayen en Spitsbergen en adviseur voor de Clean Arctic Alliance, een coalitie die zich inzet voor verantwoorde scheepvaart in het Arctisch gebied.

Zie ook:

www.leemansmaritimeconsultancy.com

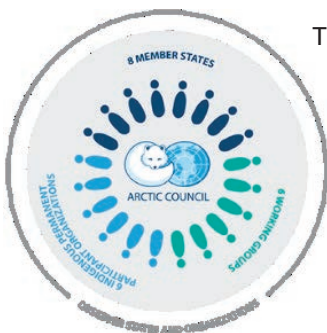
www.hfofreearctic.org

The Arctic Coast Guard Forum

The Arctic Coast Guard Forum (ACGF) is an annual meeting established in 2015 by the five Arctic littoral nation states (Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation, and the United States) and three nation states with Arctic territorial claims (Finland, Iceland, and Sweden), which together comprise the eight member states of the Arctic Council. The objective of this forum is to strengthen multilateral cooperation and coordination of Coast Guard activities between the eight member states within the Arctic maritime domain. The member states meet to leverage collective resources to help support and develop safe, secure and environmentally responsible maritime activities in the Arctic. Since the forum's inception, working groups have established strategies, objectives and tactics to achieve common operational goals in the region. The forum coordinates activities with the Arctic Council and the Arctic Council's Emergency Preparedness, Planning and Response (EPPR) Working Group. The Arctic Council is the high-level intergovernmental group that addresses issues faced by the eight Arctic governments and the indigenous people of the Arctic. There is no formal connection between the International Maritime Organization (IMO) and either the ACGF or the Arctic Council. The IMO is the United Nations agency responsible for setting guidelines for the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution by ships.

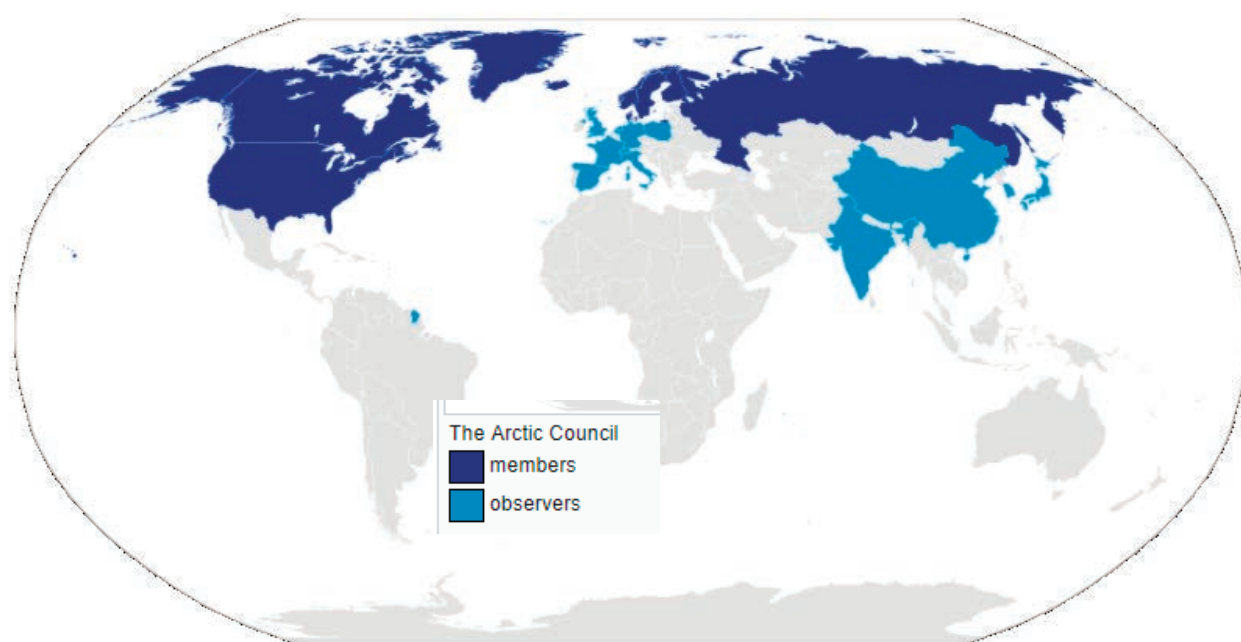
More info at: <http://www.professionalmariner.com/September-2017/Arctic-nations-sign-agreement-on-maritime-operations-SAR-safety/>

The Arctic Council



The Arctic Council is the leading intergovernmental forum promoting cooperation, coordination and interaction among the Arctic States, Arctic indigenous communities and other Arctic inhabitants on common Arctic issues, in particular on issues of sustainable development and environmental protection in the Arctic.

More info at: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us>



Wegens uitbreiding van onze activiteiten op het gebied van Noordzee beloodsing zijn wij continu op zoek naar nieuwe collega's.

Als Noordzee loods bent u de specialist op het gebied van de nautische bekendheid op de Noordzee, het Engelse Kanaal, de Ierse Zee en het Skagerrak. U adviseert de kapitein en het bridge team bij de veilige navigatie van het schip door een van de drukste zeeën ter wereld en communiceert met de plaatselijke VTS-stations en loodsposten. Naast Noordzee-loods wordt u ook ingezet als Offshore VTS Pilot.

Als Offshore VTS Pilot zorgt u voor een optimale en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer rondom een bepaald schip of platform in de Offshore industrie. U observeert het verkeersbeeld door middel van Radar / Arpa AIS, VHF en overige moderne navigatie apparatuur en werkt daarbij zeer nauw samen met guard-vessels ter plaatse. Hierbij onderkent u vroegtijdig mogelijke situaties die de veiligheid van het project en/of de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, zodat u deskundig actie kunt ondernemen ter voorkoming daarvan.

Gevraagd:

U bent minimaal 6 jaar in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships" en u heeft werkervaring als Kapitein of, u heeft minimaal 4 jaar werkervaring als Registerloods en u bent tevens in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships". U bent in staat om in een betrekkelijk korte tijd een goede relatie op te bouwen met het bridge team. U heeft het vermogen om onder alle omstandigheden de rust en het overzicht te bewaren en de juiste prioriteiten te stellen. U heeft een flexibele instelling met betrekking tot werktijden.

Geboden:

Een afwisselende en dynamische baan in de internationale scheepvaart, zonder de nadelen van een lange uitzendtermijn. Dienstverband vanaf 80 werkdagen per jaar behoort tot de mogelijkheden.

Het behalen van het, door de Nederlandse overheid, vereiste Certificaat "Noordzee loods" en het Offshore VTS Supplement Pilot, wordt in zijn geheel bekostigd door Dirkzwager.

Heeft u vragen dan kunt u terecht bij Martijn van der Vliet (operationeel manager DCP), tel. 010-5931600.

Spreekt deze vacature u aan, stuur uw sollicitatiebrief met CV naar:

Koninklijke Dirkzwager
T.a.v. afdeling personeelszaken
Postbus 14
3140 AA Maassluis
of per email naar: pz@dirkzwager.com

Enkele juridische aspecten van de Noordwest Passage

door

Mr. Dr. Drs. P. van der Kruit

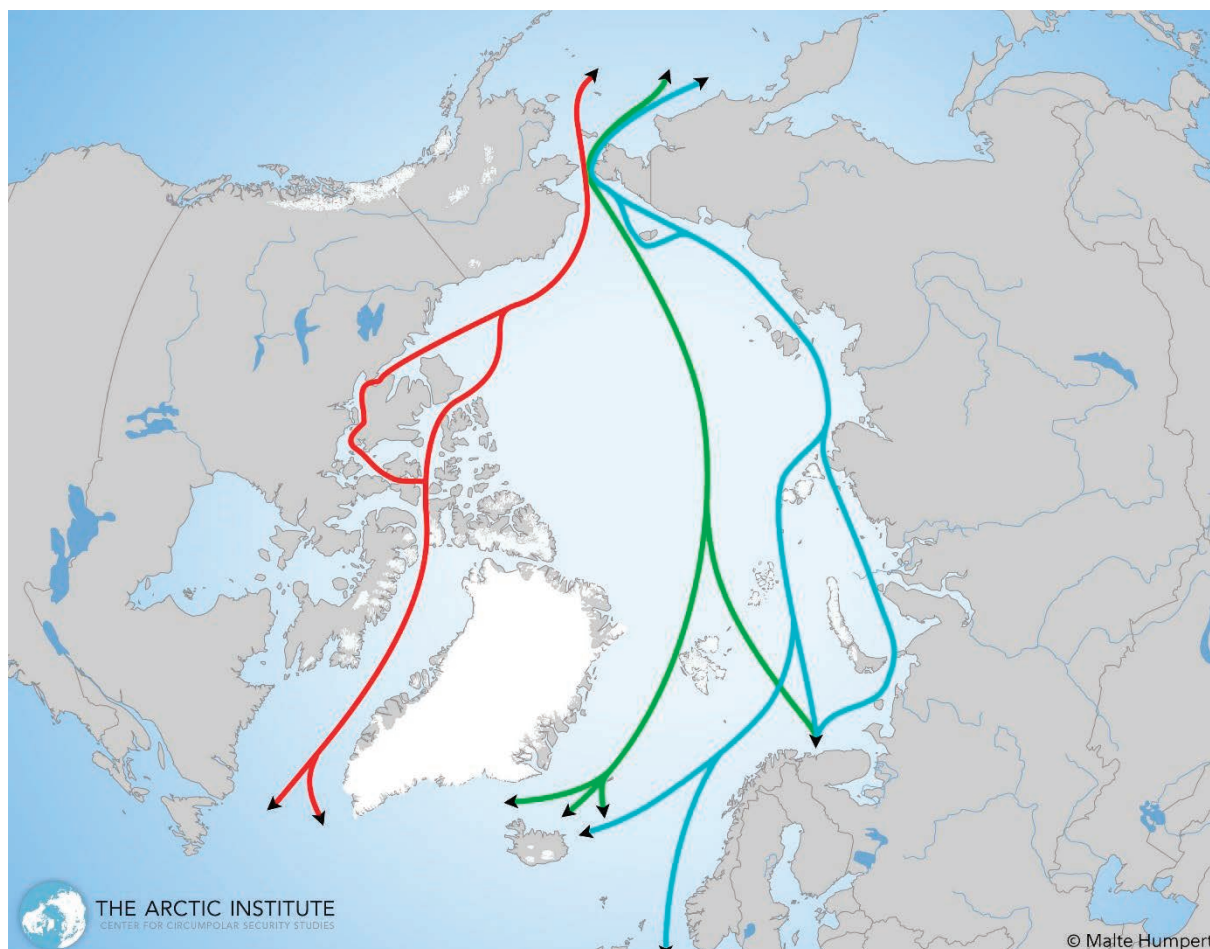
1. Inleiding

Door klimaatveranderingen zal er zoveel ijs rond de Noordpool smelten dat er meerdere nieuwe scheepvaartroutes voor algemeen gebruik beschikbaar komen, zoals de noordwestelijke route west van Groenland langs Canada, de route over de Noordpool en de noordoostelijke route langs Rusland. Samen worden deze nieuwe routes ook wel de 'noordelijke doorvaart' genoemd. Dit artikel gaat over enkele juridische aspecten van de noordwestelijke route ofwel de Noordwest Passage (NWP). In figuur 1 is dat de meest linkse (rode) route. Voor de andere routes gelden soortgelijke argumenten als voor de NWP.

In figuur 1 is duidelijk te zien dat er wordt gevaren door nauwe zee-engtes, tussen eilanden en dicht onder de kust. Moet een kapitein, naast alle nautische, maritieme, milieu en klimatologische uitdagingen ook nog rekening houden met bepaalde juridische restricties als hij deze nieuwe route volgt?

Om dit te onderzoeken zal eerst het grote VN-Zeerechtverdrag en de nieuwe Polar Code worden onderzocht, gevolgd door de juridische opvattingen over de NWP van de meest relevante kuststaten: Canada en de Verenigde Staten. Dit is van belang omdat beide staten anders denken over de vraag wie er rechtsmacht heeft in deze wateren. Mag Canada haar strenge veiligheids- en milieuwetgeving van toepassing verklaren op alle schepen die gebruik maken van de NWP? Of heerst daar de vrijheid van scheepvaart zoals de Verenigde Staten beweren?

Dit artikel eindigt met een korte beschouwing over juridische zaken waar de kapitein op moet letten indien hij gebruik maakt van de NWP.



Figuur 1 Overzicht arctische scheepvaartroutes

2. Juridisch kader

Het recht dat het varen in polaire wateren beheerst, bestaat uit algemene internationaalrechtelijke overeenkomsten, zoals het VN-Zeerechtverdrag, het VN-Klimaatverdrag en het MARPOL. Maar er bestaan ook specifieke regelingen voor dit gebied, zoals de Polar Code. Daarnaast speelt het regionale en nationale recht van de Arctische staten een rol, vooral de talloze declaraties, resoluties en samenwerkingsverbanden. Het wordt wel een verdeeld systeem van regels en jurisdicties genoemd, dat nog in ontwikkeling is.

2.1 VN-Zeerechtverdrag

Het VN-Zeerechtverdrag wordt in dit verband als het belangrijkste verdrag beschouwd. Volgens dit verdrag wordt de zee verdeeld in verschillende rechtsmachtgebieden welke weer onderverdeeld kunnen worden in maritieme zones. Voor een kuststaat is per gebied sprake van soevereiniteit, beperkte of geen rechtsmacht. Hoe verder verwijderd van de kust, hoe minder de kuststaat te zeggen heeft over een schip en opvarenden.

Hierna worden in het kort enkele relevante maritieme zones besproken zoals vastgelegd in het VN-Zeerechtverdrag.

Basislijnen

Grenzen op zee worden gemeten vanaf de basislijn. Dit is de laagwaterlijn langs de kust, zoals die is aangegeven op de officiële zeekaarten van die kuststaat. Een blik op de kaart leert dat de kusten in dit polaire gebied zeer grillig zijn en diepe inkepingen vertonen. Dan mogen de kuststaten rechte basislijnen hanteren. De basislijn volgt dan niet meer de laagwaterlijn in een grote inham, maar loopt van de ene buitenste punt naar een andere buitenste punt van die inham. Hierdoor krijgt de kuststaat meer zeegebied.

Maritieme binnenwateren

Wateren landwaarts van de basislijn maken deel uit van de binnenwateren van een kuststaat en vallen onder de soevereiniteit van deze staat, net als het landgebied. Maritieme binnenwateren zijn de wateren die bevaarbaar zijn en in verbinding staan met de open zee, zoals redes, baaien en havens. Maritieme binnenwateren vallen onder de soevereiniteit van de kuststaat, deze heeft hier alle rechtsmacht. Een schip van een andere nationaliteit heeft niet het recht van onschuldige doorvaart of doortocht door de maritieme binnenwateren.

Territoriale wateren

Een territoriale zee (TZ) is een strook water langs een kuststaat waarover de soevereiniteit van de kuststaat zich uitstrekt. Elke kuststaat heeft het recht om de breedte van zijn TZ vast te stellen tot maximaal 12 zeemijl zeewaarts gemeten vanaf de basislijn.

De rechtsmacht van een kuststaat over TZ komt overeen met de rechtsmacht over de maritieme binnenwateren en het landgebied. Het recht op onschuldige doorvaart voor schepen van andere staten vormt de enige beperking van de zeggenschap van een kuststaat binnen de 12-mijlszone. Elk schip heeft het recht van onschuldige doorvaart door een TZ.

Archipelwateren

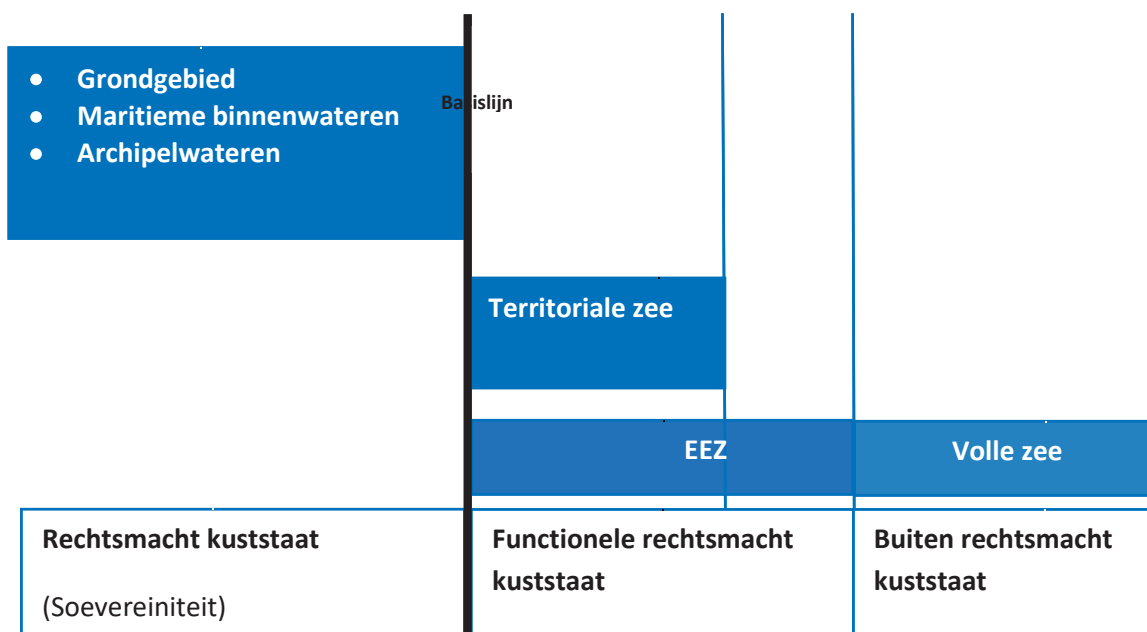
Een archipel is een groep eilanden. Een archipelstaat is een staat die wordt gevormd door een of meer archipels en eventuele andere eilanden, zoals Indonesië. Bij een archipelstaat behoren de archipelwateren. Voor de vaststelling van de archipelwateren wordt een basislijn getrokken tussen de buitenste punten van de buitenste eilanden. Alle wateren binnen deze basislijn worden archipelwateren genoemd en worden beschouwd als grondgebied van de archipelstaat. De soevereiniteit van een archipelstaat strekt zich uit tot in zijn archipelwateren.

EEZ

De Exclusieve Economische Zone (EEZ) reikt tot 200 zeemijl van de basislijn en geeft kuststaten het exclusieve recht op visserij, het benutten van olie en gas dat in de bodem zit en het uitvoeren van andere activiteiten voor economisch gewin. Kuststaten hebben ook het recht om in met ijs bedekte gebieden binnen hun EEZ wet- en regelgeving aan te nemen voor de preventie, reductie en controle van vervuiling van scheepvaart. Binnen de EEZ mogen alle schepen varen.

Internationale zeestraten

Er bestaat geen eenduidige definitie van wateren die zeestraten vormen welke door de internationale scheepvaart worden gebruikt. Men kan zeggen dat het voornamelijk gaat over zeestraten die verschillende grote wateren verbinden, zoals de Straat van Gibraltar en de Straat van Hormuz. Een zeestraat ligt dus soms in meerdere kuststaten, dus in meerdere jurisdicties. De kuststaten hebben geen soevereiniteit binnen deze zeestraten, alle schepen hebben het recht van doortocht. Deze schepen moeten dan ononderbroken en snel door de zeestraat varen en zich onthouden van allerlei zaken die invloed hebben op de kuststaten.



Figuur 2 Overzicht van relevante maritieme zones voor de NWP

2.2 Polar Code

Op 1 januari 2017 is de 'Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen' (Polar Code) in werking getreden. De Polar Code is opgesteld door de IMO en geïmplementeerd in de Nederlandse wet- en regelgeving, zoals in het Schepenbesluit 2004 en de Wet Zeevarenden met bijbehorende besluiten en regelingen.

De Polar Code bestaat uit een veiligheidsdeel, dat is gebaseerd op het SOLAS. Schepen die in de poolgebieden varen moeten voorzien zijn van een speciaal certificaat waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de wettelijke eisen. Er wordt dan gekeken naar de sterkte van de scheepsconstructie, stabiliteit en installaties aan boord. Vervolgens heeft de Polar Code een milieudeel, dat is gebaseerd op het MARPOL. Hier is extra aandacht voor brandstof, preventiemaatregelen tegen olievervuiling, maar ook de behandeling van afval en vuilwater. Ook stelt de Polar Code extra eisen aan de bemanning in het kader van het STCW-verdrag. Alle zeevarenden moeten bekend zijn met de voorschriften zoals vastgelegd in het 'Operationele handboek polaire wateren', terwijl sommige leden van de bemanning in het bezit moeten zijn van bepaalde bekwaamheidseisen.

3. Canada

Canada heeft zijn eigen opvattingen op het gebied van maritieme binnenwateren en internationale zeestraten, en wil graag controle houden over het gedeelte van de NWP dat langs zijn kusten voert. In 1969 en 1970 voer de Amerikaanse tanker Manhattan door de NWP. Canada werd niet geïnformeerd omdat de Verenigde Staten van mening waren dat de NWP een internationale zeestraat was waar Canada geen rechtsmacht had. Canada meende echter dat de NWP door zijn maritieme binnenwateren liep en kwam daarom met zeer strenge veiligheids- en milieuwetgeving voor deze wateren. In 1985 was er een incident met een ijsbreker van de Amerikaanse kustwacht, de Polar Sea. Het standpunt van Canada was

niet veranderd, zij bleven stellen dat de NWP deel uitmaakte van hun maritieme binnenwateren, waardoor de veiligheids- en milieuwetgeving van Canada van toepassing is. Toen het VN-Zeerechtverdrag in 1994 inwerking trad werden alle standpunten van Canada weer herhaald. In dit kader wilde Canada ook zijn basislijnen veranderen door het toepassen van rechte basislijnen langs haar kusten. Hierdoor zouden zijn maritieme binnenwateren meer zeewaarts komen te liggen, dus soevereiniteit over een groter zeegebied. Op Canadese zeekaarten is de grens van hun nationale wateren duidelijk aangebracht. Canada stelde ook dat het poolijs kon worden beschouwd als land en dat het daardoor historische rechten had, ook als het ijs zou smelten. Daarenboven vond Canada dat zij een archipelstaat was geworden met alle soevereiniteitsrechten die daarbij hoorden. De argumenten van Canada worden stilzwijgend door Rusland gesteund, dit heeft uiteraard te maken met de doorvaartroute die langs de kust van Rusland loopt. Kortom, veel argumenten om de NWP onder Canadese soevereiniteit te laten vallen, waardoor alle schepen aan de strenge veiligheids- en milieueisen van deze kuststaat moeten voldoen.

4. Verenigde Staten

De Verenigde Staten menen dat de NWP een internationale zeestraat is, waardoor alle schepen hier mogen doorvaren en niet onder de Canadese zeer strenge wet- en regelgeving vallen. Commerciële belangen in het kader van olie en gaswinning zijn mogelijk niet vreemd aan het standpunt van de Verenigde Staten. Zij stelden ook dat de strenge veiligheids- en milieuwetten van Canada een bedreiging vormden voor de vrijheid van scheepvaart. De Europese Unie steunde de Verenigde Staten in dit standpunt. De Verenigde Staten betwistten ook de nieuwe rechte basislijnen van Canada. Zij stelden dat dit tegen de bepalingen van het VN-Zeerechtverdrag inging. Er bestaat op dit moment geen duidelijkheid over de exacte juridische status van de NWP. Canada stelt dat de NWP binnen haar maritieme binnenwateren valt, dus onder haar soevereiniteit. Canada verdedigt haar rechten met verve, maar het is twijfelachtig of deze standpunten stand zullen houden bij een internationaal instituut voor geschillenbeslechting. Ondanks de steun van Rusland. De Verenigde Staten verdedigen de vrijheid van scheepvaart zeer nadrukkelijk, hierbij gesteund door de EU. Zij vinden de NWP een internationale zeestraat is, waardoor alle schepen het recht van doortocht hebben en de strenge veiligheids- en milieuwetgeving van Canada niet van toepassing is. Het zeerecht is hier nog in ontwikkeling.

5. Gevolgen voor de kapitein

De verschillen van inzicht op staatsniveau over de juridische status van de NWP is niet onmiddellijk relevant voor de kapitein, maar deze moet zich wel realiseren dat dit mogelijk een probleem kan opleveren indien hij daar vaart. Met name de zeer strenge veiligheids- en milieuvoorschriften van Canada en de bijzondere meldingsprocedures kunnen hier parten gaan spelen.

5.1. Certificaat poolschepen

De kapitein dient zich te realiseren dat voor het passeren van de NWP er een speciaal veiligheidscertificaat nodig is. Dit heet volgens het Schepenbesluit 2004 een 'certificaat voor poolschepen', dit is een extra certificaat bovenop het standaard internationaal veiligheidscertificaat zoals voorgeschreven in dit Schepenbesluit. Officieel is het certificaat voor poolschepen nodig bij het varen in polaire wateren, welke zijn gedefinieerd in het SOLAS. De eisen aan schepen die in polaire wateren varen liggen vast in de Polar Code. De scheepsbeheerder zorgt voor zo'n certificaat, maar de kapitein moet wel controleren of dit certificaat geldig is een zich aan boord bevindt.

Een andere taak van de kapitein is dat hij ervoor zorgt dat de reisvoorbereiding door polaire wateren gemaakt wordt aan de hand van de voorschriften van de Polar Code. Het gaat hierbij om procedures zoals opgenomen in het 'Operationele handboek polaire wateren', maar ook over de beperkingen van de beschikbare hydrografische informatie en hulpmiddelen voor navigatie, over actuele informatie omtrent ijs en ijsbergen in de NWP, en over routingsmaatregelen.

5.2. Milieuaspecten

Milieuaspecten uit de Polar Code zijn via het MARPOL in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. Het spreekt haast vanzelf dat de milieueisen in polaire wateren zwaarder zijn dan in niet-polaire wateren. De kapitein heeft de gebruikelijke verantwoording over de milieueisen aan boord van zijn schip. Het gaat hier vooral over de controle op de afvalstromen en over de preventie van milieu-incidenten. De extra milieuvoorschriften van Canada blijven een punt van aandacht, maar meer voor de scheepsbeheerder dan voor de kapitein.

5.3. Bekwaamheidseisen zeevarenden

De kapitein is in het algemeen verantwoordelijk voor de voorgeschreven bekwaamheidseisen die aan boord moeten zijn, zo ook voor schepen die in polaire wateren varen. In enkele nieuwe artikelen van het 'Besluit zeevarenden handelsvaart en zeilvaart' worden eisen gesteld ten aanzien van de trainingen van zeevarenden aan boord van schepen die in polaire wateren varen. De Polar Code spreekt over twee trainingen: een basistraining en een training voor gevorderden. Vanaf 1 januari 2018 zijn deze trainingen waarschijnlijk verplicht voor zeevarenden.

Het gaat in deze nieuwe regelgeving ook over de eisen die gelden voor de kapitein en zijn stuurlieden.

Deze moeten in het bezit te zijn van een bekwaamheidsbewijs 'basistraining Polar Code'. Ervaring opgedaan bij het navigeren in ijs dient aangetekend te worden in het monsterboekje.

Voor alle overige zeevarenden geldt dat zij voldoende informatie en instructie moeten hebben gekregen over de apparatuur en de werkprocedures aan boord zoals opgenomen in het 'Operationeel handboek polaire wateren'; deze kennisoverdracht is de verantwoording van de kapitein.

Er kan van bepaalde bekwaamheidseisen en voorwaarden worden afgeweken indien men vaart met een zogenaamde 'icemaster'. Dit is een speciaal opgeleide functionaris die de kapitein adviseert bij het varen in polaire wateren. De *icemaster* moet beschikken over een geldig vaarbevoegdheidsbewijs en over een bekwaamheidsbewijs 'gevoerdentraining Polar Code'.

Kortom, een kapitein die gepland staat om door de NWP te varen moet zijn reis goed voorbereiden volgens vaste procedures, maar hij moet ook controleren of alle verplichte scheepscertificaten geldig en aan boord zijn en of zijn bemanning voldoende gecertificeerd is.

Tijdens de reis moet hij meer dan normale aandacht schenken aan de preventie van milieu-incidenten. Dit uiteraard naast de specifieke uitdagingen van een reis door polaire wateren die met ijs en ijsbergen bedekt zijn.



Russische Ijsbreker (foto Coolantarctica.com)

SEARCH & RESCUE AREAS NORTHERN ARCTIC CIRCLE



Search and Rescue Delimitation

Canada Denmark	Finland-Russian Federation
Canada-United States	Iceland-Norway
Denmark-Iceland	Norway-Sweden
Denmark-Norway	Norway-Russian Federation
Finland-Norway	Russian Federation-United States
Finland-Sweden	Southern Extent

Source: Arctic Portal

Uiteraard kunnen we niet alle info over de Arctische gebieden in deze Notices plaatsen. We hebben een zoekslag gemaakt en enkele interessante websites hieronder vermeld. **De redactie**

- **Northwest passage journey report Wagenborg** door Erik Rosner, captain m.v. Africaborg:
<https://magazine.wagenborg.com/magazines/times-13/background/north-west-passage-journey-report>
- **AIV rapport:** De toekomst van de Arctische regio (sept. 2014):
<http://aiv-advies.nl/download/1394aedb-b348-4dbe-8c7b-90c360a13d13.pdf>
- **Noordpoolgebied bezaaid met afval uit zee** Wageningen University & Research, 12 juni 2017: <http://weblog.wur.nl/kustzee>
en: https://www.wur.nl/upload_mm/3/0/1/2664b21a-c0b8-4fd2-b5d6-b893cdbab275_Sustainabledevelopmentintheartcticregion.pdf
- **Politiek:** <https://www.bloomberg.com/graphics/2017-arctic/the-political-arctic/>
en: https://www.regjeringen.no/contentassets/76dc3d09a93a460c8fe649390a722689/arctic-strategy_kort-versjon.pdf
- **SAR:** https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/rgs_dissertations/RGSD300/RGSD382/RAND_RGSD382.pdf
en: <https://icelawproject.org/news-events/news-archives-2016/december-2016-report-from-sand-point-talking-circle-on-local-engagement-in-search-and-rescue/>
en: <http://www.uarctic.org/organization/thematic-networks/arctic-safety-and-security/>
en: <https://arcticpatrolandrecon.igpc.co.uk/mediacenter>
en: <http://www.rescueglobal.org/news/view/rescue-global-team-presenting-at-sar-europe-2017>
- **Milieu in arctische gebieden:** <https://www.nemokennislink.nl/publicaties/het-zwarte-opwarmende-gevaar/>
en: <https://klimaatverandering.wordpress.com/category/klimaatwetenschap/arctische-gebieden/>
en: <https://www.wur.nl/nl/Dossiers/dossier/Noordpool-Arctisch-gebied.htm>
en: <http://www.amsterdamfossielvrij.nl/uncategorized/zeven-vragen-voor-bernice-nootenboom-over-de-documentaire-seablind/>
- **Documentaire Sea Blind:** <http://www.seablind.org/sea-blind-story>
en: <https://vimeo.com/135104439>



ms roro Balticborg, Koninklijke Wagenborg. IJsklasse 1a super (hoogste ijsklasse). Dit schip vaart met 8 knopen door 40 cm dik ijs en breekt ijswallen tot 1,5 meter dik. (Foto kapitein H. van der Laan).



Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker dan 5000 mijl op zee. Want hoe loodst je een schip met een lengte van meer dan 300 meter veilig door een complex en druk

bevaren havengebied? Hoe manoeuvreer je in dichte mist of bij windkracht 7? Alleen een registerloods heeft hier de juiste kennis en ervaring voor. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie. Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodsworden.nl

WHAT DOES THE POLAR CODE MEAN FOR SHIP SAFETY?

EQUIPMENT



WINDOWS ON BRIDGE
Means to clear melted ice, freezing rain, snow, mist, spray and condensation



LIFEBOATS
All lifeboats to be partially or totally enclosed type



CLOTHING I
Adequate thermal protection for all persons on board



CLOTHING II
On passenger ships, an immersion suit or a thermal protective aid for each person on board



ICE REMOVAL
Special equipment for ice removal: such as electrical and pneumatic devices, special tools such as axes or wooden clubs



FIRE SAFETY
Extinguishing equipment operable in cold temperatures; protect from ice; suitable for persons wearing bulky and cumbersome cold weather gear

OPERATIONS & MANNING



NAVIGATION
Receive information about ice conditions



CERTIFICATE & MANUAL
Required to have on board a Polar Ship Certificate and the ship's Polar Water Operational Manual



TRAINING
Masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch must have completed appropriate basic training (for open-water operations), and advanced training for other waters, including ice

DESIGN & CONSTRUCTION



SHIP CATEGORIES
Three categories of ship which may operate in Polar Waters, based on:
A) medium first-year ice
B) thin first-year ice
C) open waters/ice conditions less severe than A and B



INTACT STABILITY
Sufficient stability in intact condition when subject to ice accretion and the stability calculations must take into account the icing allowance



MATERIALS
Ships intended to operate in low air temperature must be constructed with materials suitable for operation at the ships polar service temperature



STRUCTURE
In ice strengthened ships, the structure of the ship must be able to resist both global and local structural loads

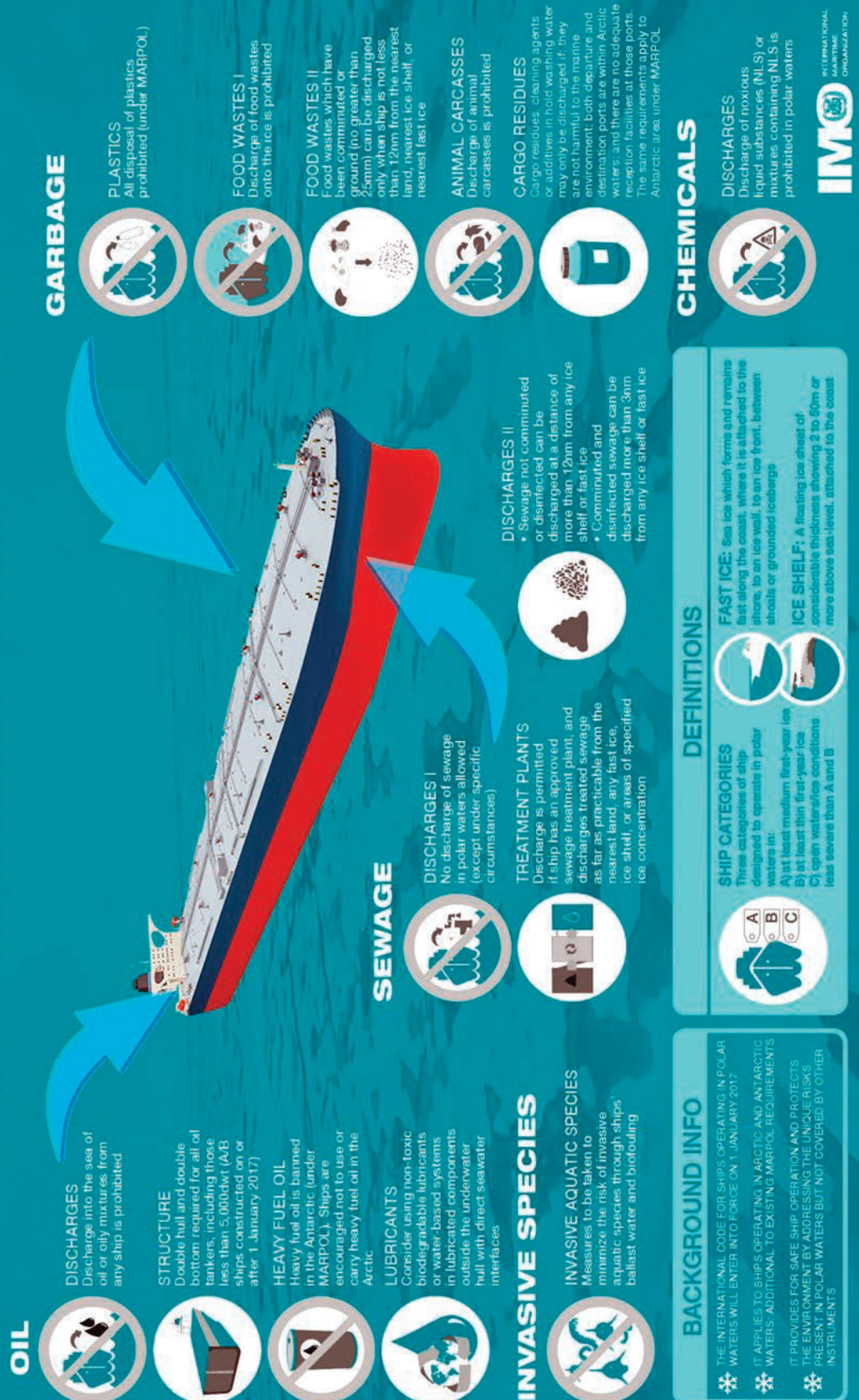
BACKGROUND INFO

THE INTERNATIONAL CODE FOR SHIPS OPERATING IN POLAR WATERS WAS ADOPTED NOVEMBER 2014 BY THE IMO MARITIME SAFETY COMMITTEE

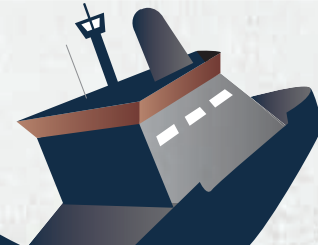
IT APPLIES TO SHIPS OPERATING IN ARCTIC AND ANTARCTIC WATERS

THE AIM IS TO PROVIDE FOR SAFE SHIP OPERATION AND THE PROTECTION OF THE POLAR ENVIRONMENT BY ADDRESSING RISKS PRESENT IN POLAR WATERS AND NOT ADEQUATELY MITIGATED BY OTHER INSTRUMENTS

HOW THE POLAR CODE PROTECTS THE ENVIRONMENT



THE REAL COSTS OF HEAVY FUEL OIL (HFO) SPILLS



HFO spills are widely identified as the **major risk** posed by shipping to Arctic environments, wildlife and local communities.

CASE STUDIES

TOTAL HFO SPILLED
(tonnes)

HFO is:

The highly viscous, residual product of crude oil refining;
Extremely slow to degrade and acutely toxic.

TOTAL PAYMENTS

Costs of spills can extend over many years and reach millions of dollars.

NAKHODKA oil spill



1997 Russian tanker sunk in the Sea of Japan

17,400 t



US \$244 ml

- Clean-up costs
- Lost fishing income
- Individual claimants

ERIKA oil spill



1999 Maltese tanker sunk in the Bay of Biscay

20,000 t



US \$153 ml

- Clean-up costs
- Loss of equipment
- Reputational damage
- Environmental damage

PRESTIGE oil spill



2002 Bahamian tanker sunk off Spanish coast

63,000 t



US \$3 bl (estimated)

- Clean-up costs
- Lost fishing and tourism income
- Community support/compensation
- Pollution monitoring
- Image restoration

14 years since the spill, it is not yet possible to estimate the final costs.

SELENDANG AYU fuel oil spill



2004 Malaysian bulk carrier broke up in Alaska

1,200 t



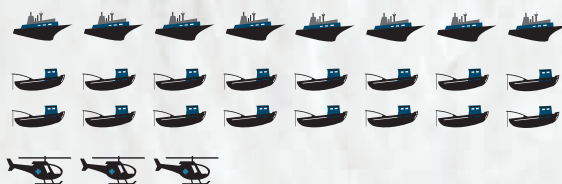
US \$112 ml

- Clean-up costs
- Wreck removal
- Lost fishing income
- Beach monitoring
- Fines

SPILL RESPONSE

Spill response is often hindered by the remoteness of the site, a lack of infrastructure and weather conditions.

Resources used in oil recovery operations



E.g. NAKHODKA

More than 80 vessels engaged in oil recovery from the sea surface

Hundred of fishing boats mobilised to manually collect oil

Helicopters deployed to spray dispersant

Slow response

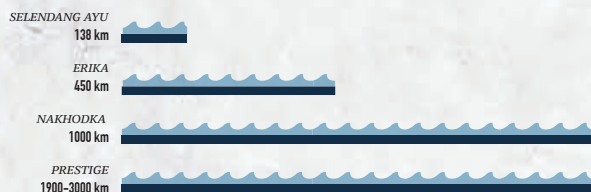
In the Arctic response difficulties could also be worsened by total darkness, sub-zero temperatures and shifting ice.

ERIKA & SELENDANG AYU
Clean-up efforts continued for 2 years

ENVIRONMENTAL IMPACTS

The impact on marine life can be long lasting and far reaching.

Stretch of coastline affected by oil



Oil toxicity impacts on marine life

Pollutants detected in marine mammals, invertebrate and shellfish several years after the spill.

PRESTIGE
Estimated 150,000-250,000 seabirds killed



ECONOMIC & SOCIAL IMPACTS

The persistent nature of HFO has a prolonged effect on sensitive economic resources.

Impacts on fisheries



ERIKA & SELENDANG AYU
Many fisheries were closed and suffered major downturns

Impacts on tourism



PRESTIGE
Total losses for the tourist industry 2002-2006
€718.78 ml

Impacts on health and well-being



ERIKA
Increased respiratory tract symptoms still reported more than 1 year after exposure

CONCLUSIONS & RECOMMENDATIONS

1 HFO spills in polar and sub-polar conditions present the most severe difficulties for oil spill responders.

2 The behaviour and fate of HFO means spills are more difficult and costly in polar and sub-polar conditions than spills of other oil types.

3 Immediate consideration of fuel oil spill prevention and mitigation strategies is required.

A precautionary approach dictates a **rapid phase-out of the use of HFO** in polar and sub-polar seas.

Clean Arctic Alliance Position Statement

HFO-Free Arctic: Ban Heavy Fuel Oil From Arctic Shipping



The Use of Heavy Fuel Oil by Vessels Operating in the Arctic:

... POSES A MAJOR RISK TO THE ARCTIC MARINE ENVIRONMENT

Heavy fuel oil (HFO) is an extremely toxic and viscous marine fuel that breaks down slowly in the marine environment, particularly in colder regions like the Arctic. In the event of an HFO spill, lack of infrastructure, severe weather conditions and navigational hazards such as sea ice, make spill response efforts nearly impossible. If an HFO spill were to occur in ice-covered waters, oil could be trapped in ice, causing the oil to persist even longer, and enabling its transmission over long distances. Aside from the devastating acute impacts an HFO spill will have on an ecosystem, studies on the long-term impacts of an Arctic spill demonstrate oil can remain within the affected area for more than a decade, impacting growth and reproductive rates of various species.



... PRODUCES HARMFUL EMISSIONS THAT NEGATIVELY IMPACT THE GLOBAL CLIMATE

The use of HFO as fuel produces harmful and significantly higher emissions of air pollutants, including sulphur oxide, nitrogen oxide, particulate matter, and black carbon (BC), than other marine fuels. In particular, BC is a critical contributor to human-induced climate warming, especially in the Arctic. When BC falls on light-coloured surfaces, such as Arctic snow and ice, it reduces the amount of sunlight reflected back into space. This process can accelerate snow and ice melt, increase the surface area of exposed, dark ocean water, and promote a self-reinforcing cycle of land and sea ice melting and climate warming. In fact, a recent study determined that BC emitted from in-Arctic sources warms the Arctic five times more than BC emitted elsewhere.



... THREATENS THE FOOD SECURITY, LIVELIHOOD AND WAY OF LIFE OF ARCTIC COMMUNITIES

Many indigenous residents of the Arctic region depend on marine resources as a primary food source, use marine resources as a source of clothing and equipment, as material for handicrafts, and to support their limited commercial fishing, hunting, and ecotourism activities. An HFO spill in the Arctic will have devastating consequences on these communities and the resources they depend on for their nutritional, cultural, and economic needs.



... PRODUCES EMISSIONS THAT IMPACT HUMAN HEALTH

Emissions from shipping pose an acute and substantial risk to human health. In particular, pollutants such as particulate matter, BC, sulphur oxide and nitrogen oxide have been linked to an increased risk of heart and lung disease as well as pre-mature death.



... IS EXPECTED TO INCREASE AS VESSEL TRAFFIC IN THE ARCTIC INCREASES

Studies estimate that overall shipping activity in the Arctic will increase by more than 50% between 2012 and 2050. While shipping currently accounts for about 5% of BC emissions in the Arctic, this number is expected to double by 2030 and quadruple by 2050 given current projections for increase in Arctic shipping. At the same time, the risk of an HFO spill will increase as a greater number of ships transit the Arctic for commercial or recreational purposes.



Addressing the Risks Associated with Heavy Fuel Oil Use in the Arctic

HFO is currently used for two discrete purposes in the Arctic. First, HFO is used as marine fuel for ships traveling through Arctic waters. Second, some Arctic communities use HFO to heat their homes and power equipment. Given these two distinct uses, any effort to mitigate the risks posed by the use of HFO in the Arctic must be accomplished through two separate approaches:

ADDRESSING THE RISKS POSED BY THE USE AND CARRIAGE OF HFO FOR SHIPPING FUEL

Phasing out the use and carriage of HFO for fuel in Arctic waters is the most direct mechanism for mitigating the numerous consequences of an HFO spill and reducing harmful emissions in the Arctic region. For example, switching from HFO to an alternative fuel, such as low-sulphur distillate fuel, is expected to reduce BC emissions by an average of 30 percent.

ADDRESSING THE RISKS ASSOCIATED WITH THE CARRIAGE OF HFO AS CARGO

In recognition of the dependence of some Arctic communities on HFO for household use, the Clean Arctic Alliance is not currently focused on the carriage of HFO as cargo. However, in order to address the risk of an HFO spill in Arctic waters, the carriage of HFO as cargo must be considered at a future time.

The International Maritime Organization Must Phase Out the Use of Heavy Fuel Oil by Ships in Arctic Waters

At this time, phasing out the use of HFO as marine fuel is the most effective mitigation strategy and is the priority for the Clean Arctic Alliance. Accordingly, the Clean Arctic Alliance urges the International Maritime Organization, the appropriate international body to regulate the use and carriage of HFO, to adopt a legally binding instrument to phase out the use of HFO as marine fuel in Arctic waters by 2020.

NVKK has signed the Arctic Commitment



Thank you to @nvkkship - Dutch Association of Captains - for Merchant #Shipping for signing the #Arctic Commitment!
bit.ly/ArcticC2017



00:35 - 2 aug. 2017

The Clean Arctic Alliance is very pleased to welcome Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) as a signatory of the Arctic Commitment.

This is to let you know that the NVKK has now been added to our Arctic Commitment webpage as a signatory. Please find attached a copy of the Arctic Commitment.

Once again, please accept our sincere thanks for your support, and do not hesitate to contact us if we can be of any assistance. We would like to take this opportunity to thank you for your kind support in signing the Arctic Commitment and look forward to join forces for an HFO-free Arctic!

The Clean Arctic Alliance is made up of 15 not-for-profit organisations committed to phasing out the use of HFO as marine fuel in the Arctic.

THE ARCTIC COMMITMENT

On January 25th 2017, the Arctic Commitment was launched at the Arctic Frontiers conference in Tromsø, Norway. The Arctic Commitment is an initiative by the Clean Arctic Alliance and cruise ship operator Hurtigruten, and calls on businesses and organisations to step forward and call for a phase-out of polluting heavy fuel oil (HFO) from Arctic shipping. Following the Arctic Commitment launch, our goal is now to encourage a broad range of stakeholders to sign up to the Arctic Commitment, creating a groundswell of support for an IMO phase-out of HFO in Arctic shipping by 2020, and to urge shipping companies operating in the Arctic to switch from the use of HFO to cleaner fuels.

The Arctic is one of the few regions of the world that has remained largely untouched by large-scale industrial development. This largely pristine environment is nonetheless host to millions of people with rich, often ancient cultures as well as a great diversity of ecosystems and marine life. The Arctic is also of major global importance due to its crucial role in regulating world weather patterns and ocean currents. However, climate change poses significant challenges to this vulnerable environment due to the rapid melting of Arctic sea ice. These changes lead to the prospect of considerable growth in Arctic marine traffic as new sea routes become gradually accessible.

Heavy Fuel Oil (HFO) is, by volume, the most commonly used shipping fuel in the Arctic and the Arctic Council has categorised its use as one of the most significant threats to the Arctic environment. HFO is an extremely viscous and toxic fuel and the potential for an HFO spillage poses a major risk to Arctic marine ecosystems and to the communities that depend upon these. The combustion of HFO produces high levels of air pollutants, including black carbon, that are harmful to human health and act as powerful regional climate change accelerators.

In recognition of the serious impacts and associated risks of HFO use in polar regions, the International Maritime Organization (IMO) has already amended the MARPOL Convention to ban the use and carriage of heavy grade oils by ships in the Antarctic.

It is imperative that we acknowledge the grave risks to the Arctic environment and beyond and call for mitigation measures, including a phase-out of HFO use for Arctic shipping.

WE, THE UNDERSIGNED

CALL UPON the international community to acknowledge the importance and vulnerability of the Arctic region and to pledge to protect this unique environment;

ACKNOWLEDGING the uniqueness of the Arctic region; the diversity of its ecosystems and the richness of its peoples' cultures;

RECOGNISING that development needs to take

place at a pace and on a scale that is supportable by the fragile and changing Arctic ecosystems;
UNDERSTANDING the Arctic's important role in the regulation of the global climate, notably its role in helping to maintain stable global temperatures;

NOTING WITH CONCERN the rapid melting of the Arctic sea ice and the alarming projected rise in global sea levels;

AWARE OF the particular vulnerability of the Arctic environment; its peoples, wildlife and ecosystems, to the effects of climate change, particularly the melting of polar ice;

NOTING the rapid expected growth of ship traffic in the Arctic region and that most of the fuel carried by vessels in the Arctic is heavy fuel oil;

RECOGNISING the harmful impact of heavy fuel oil combustion on the Arctic environment, resulting in particularly high emissions of particulate matter, including black carbon, which accelerates the warming of the Arctic and the melting of ice;

ALSO RECOGNISING the harmful impact of heavy fuel oil combustion upon human, animal and plant life in the Arctic regions due to the high emissions of sulphur and nitrogen oxide, sulphates and other harmful forms of pollution;

UNDERLINING the considerable operational risks inherent in Arctic maritime navigation and, with these, a heightened risk of environmentally disastrous HFO spills;

ACKNOWLEDGING the potentially grave consequences for Arctic marine ecosystems in the event of a heavy fuel oil spill due to its high viscosity making it virtually impossible to clean up in the cold, ice infested and often inaccessible waters of the Arctic, with potentially disastrous consequences for Arctic marine wildlife, ecosystems and communities;

RECALLING that the Polar Code encourages ships not to use or carry heavy fuel oil in the Arctic

AGREEING that a switch from the use of heavy fuel oil to cleaner fuel types by ships and the application of adequate emission reduction technology would significantly advance the objective of protecting the Arctic marine environment;

CALL FOR a phase-out of the use of heavy fuel oil by ships in a timely manner and **URGE** International Maritime Organization Member States and stakeholders to advance this goal.

Addressing the risks posed by HFO as shipping fuel

Phasing out the use and carriage of HFO for fuel in Arctic waters is the most direct mechanism for mitigating the numerous consequences of an HFO spill and reducing harmful emissions in the Arctic region. For example, switching from HFO to an alternative fuel, such as low-sulphur distillate fuel, is expected to reduce BC emissions by an average of 30 percent.

Addressing the risks associated with the carriage of HFO as cargo

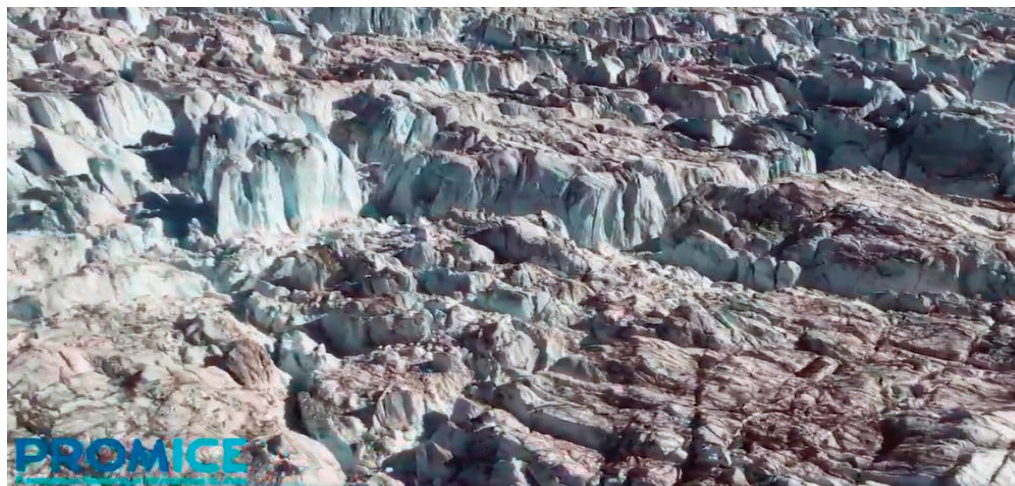
In recognition of the dependence of some Arctic communities on HFO for household use, the Clean Arctic Alliance is not currently focused on the carriage of HFO as cargo. However, in order to address the risk of an HFO spill in Arctic waters, the carriage of HFO as cargo must be considered at a future time.

Phasing out the use and carriage of HFO for marine fuel is the most effective mitigation strategy and is a priority at this time. Accordingly, the International Maritime Organization, which is the appropriate international body to regulate the use and carriage of HFO, should adopt a legally binding instrument to phase out the use of HFO as marine fuel in Arctic waters by 2020.

Meer weten? Kijk op:

<http://www.hfofreearctic.org/en/arctic-commitment>

http://www.hfofreearctic.org/en/category/learnmore_en/



Op deze foto is duidelijk de roetneerslag op het ijs te zien (foto Promice)

The Polar Code

The mandatory Polar Code, for ships operating in Arctic and Antarctic waters, also entered into force on January 1, 2017. Its requirements go above and beyond those of existing IMO conventions such as MARPOL and SOLAS, which are applicable globally and will still apply to shipping in polar waters. The Polar Code sets out mandatory standards that cover the full range of design, construction, equipment, operational, training and environmental protection matters that apply to ships operating in the waters surrounding the two poles. Protective thermal clothing, ice removal equipment, enclosed lifeboats and the ability to ensure visibility in ice, freezing rain and snow conditions are among the Code's mandatory safety requirements. The regulations extend to the materials used to build ships intended for polar operation, and all tankers under the Code will have to have double hulls. From an environmental perspective, the code prohibits or strictly limits discharges of oil, chemicals, sewage, garbage, food wastes and many other substances. The Polar Code includes mandatory provisions covering safety measures (part I-A) and pollution prevention measures (part II-A) and additional guidance regarding the provisions for both (parts I-B and II-B). The environmental provisions of the Polar Code apply both to existing ships and new ships. The Code will require ships intending to operate in the defined Arctic waters and the Antarctic area to apply for a Polar Ship Certificate, which would classify the vessel as either:

- Category A - ships designed for operation in polar waters in at least medium first-year ice, which may include old ice inclusions
- Category B - a ship not included in category A, designed for operation in polar waters in at least thin first-year ice, which may include old ice inclusions
- Category C - a ship designed to operate in open water or in ice conditions less severe than those included in categories A and B.

Before receiving a certificate, a ship would require an assessment, taking into account the anticipated range of operating and environmental conditions and hazards it may encounter in the polar waters.

Ships will need to carry a Polar Water Operational Manual, to provide the owner, operator, master and crew with sufficient information regarding the ship's operational capabilities and limitations in order to support their decision-making process.

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters and deck officers on ships operating in polar waters were adopted by IMO's Maritime Safety Committee in November 2016. They will become mandatory under STCW from July 1, 2018.

Other New Requirements

A number of other amendments also enter into force on January 1, 2017:

- Amendments to SOLAS regulations II-2/4.5 and II-2/11.6 clarify the provisions related to the secondary means of venting cargo tanks in order to ensure adequate safety against over- and under-pressure in the event of a cargo tank isolation valve being damaged or inadvertently closed, and SOLAS regulation II-2/20 relating to performance of ventilation systems.
- Amendments to regulation 12 of MARPOL Annex I, concerning tanks for oil residues (sludge), update and revise the regulation, expanding on the requirements for discharge connections and piping to ensure oil residues are properly disposed of.

Also, from 1 January 2017, STCW certificates must be issued, renewed and revalidated in accordance with the provisions of the 2010 Manila Amendments. However, due to concern that some Parties may not be able to issue STCW certificates in accordance with the requirements of the Convention by January 1, IMO's Maritime Safety Committee (MSC) in November 2016 issued a circular which agrees that a 'practical and pragmatic' approach should be taken during inspections, for a period of six months (i.e. until July 1, 2017), to allow flexibility in cases where seafarers are unable to provide certificates that were issued in compliance with the 2010 Manila Amendments.

Source: *The Maritime Executive* 03-01-2017



Search and Rescue Efficiensea2

When navigating a ship through the less trafficked routes of the world, for example in Arctic waters, the ability to share data could take on increased significance in coming years. By using a new service developed with funding from the Nordic Council of Ministers and supported by the European project EfficienSea2, seafarers will be able to automatically exchange and coordinate vessel locations and search patterns while conducting SAR operations. The service, which is available for all ships sailing through Arctic waters, is free of charge and only requires a functional internet connection and a log-in to the map-based platform ArcticWeb, has just been successfully tested at simulations in Gothenburg by Chalmers University of Technology and the Swedish Maritime Administration. The most significant feature of the new Search and Rescue tools is how a coordinator can assign specific areas to different vessels and benefit from pooling many ships through a digital platform. Rather than doing everything over radio, all ships will be able to see updated search patterns directly on ArcticWeb. It will give much more situational awareness when conducting emergency operations. The digital SAR tools have been developed in open source, which makes the service open for all to adapt to their own specific platform and area. The mariners saw some obvious benefits with the new service, with the main one, naturally, being the reduction in time and energy spent on calculating different search areas for different ships. I think the need for the service is strong and now we've done the groundwork in EfficienSea2 for others to benefit from," she says and adds that a large report will be produced on the new tools, taking human factors into account.

Those interested in the new tools can find more information on:

<http://efficiensea2.org/publication/prototype-arcticweb-self-organised-emergency-response-capabilities-tool/>

Source: Efficiensea2.org, August 2017



Norsafe: Lifeboat Survival Tests Above the Arctic Circle



Participants in the SAREX I Arctic trial, 2016

As of January 1, the IMO Polar Code requires that for each journey in the polar region, a risk analysis must be undertaken to assess and mitigate potential hazards, proving compliance with the code. To prepare for the introduction of the Polar Code, Norsafe placed a strong focus on understanding and solving the issues surrounding the safe operation of Life Saving Appliances in polar conditions,

including winterization requirements. To this end, Norsafe has performed full scale tests and exercises in both simulated and real-life conditions in order to document performance and mitigate potential risks associated with these hostile environments. Norsafe was the first LSA supplier to execute full scale tests and trials during a joint stakeholder SAREX (Search and Rescue expedition). In April 2016, Norsafe joined with the Norwegian Coast Guard, Norwegian Maritime Authorities, Norwegian Petroleum Safety Authorities, ENI and ABS to test its LSAs in Arctic conditions.



Using a standard non-winterized Norsafe Miriam 8.5 lifeboat, the expedition simulated a full-scale escape, evacuation and rescue operation (to accommodate a minimum five day survival with the lifeboat as a habitat), in ice-infested waters 80 degrees north in the Barents Sea. During this scenario, a risk assessment method was established in order to gain full understanding of the potential issues involved. In addition to product performance, this also the necessities for survival such as food and water, survival kit and a sufficient habitable environment. In addition, Norsafe conducted tests to address lifecycle issues with LSA equipment which may be exposed to polar conditions. This included a full-scale study to determine how to avoid the loss of warmth from a heated lifeboat in conditions of -20 degrees Fahrenheit. Studies were also carried out to test the potential of de-icing lifeboats using a sprinkler system, and consideration was given to class guidelines requiring product adaptation. To prove compliance, Norsafe has established a TQ (Technology Qualification) project with DNV GL

As a result of these trials, Norsafe is in a unique position to offer ship owners, ship managers and offshore installation clients advice on:

- Project risk assessment of any polar activity;
- Mitigating all possible risks by product adaptations and/or safety instructions (rescue / evacuation / maintenance guidelines);
- Providing works certificates for products documenting Polar Code compliance.

Norsafe recommends that those planning operations in the polar region should bring in its expertise early in the process so it can help to reduce risks through product features and adaptation of the lifeboat.

Search and Rescue Expedition (SAREX) II

In May 2017, R&D engineers from Norsafe returned to Spitsbergen, Norway, 80 degrees north in the Barents Sea, to conduct further research.

Air quality tests inside the lifeboat were carried out, in addition to a gruelling survival test over a period of 30 hours. The tests were carried out on a specially adapted, SOLAS approved 55 person lifeboat with 24 persons onboard. The participants felt that the temperature, air quality and space in the vessel was sufficient at all times. The general consensus was that surviving five days in such extreme conditions was possible due to the adaptations of the vessel for Polar operation.

"During my 26 years in the lifesaving business I had never participated in such a realistic exercise. During the 30 hours we experienced calm water but were also exposed to several hours of waves rolling the lifeboat 30 degrees and pitching it 20 degrees," said Jan Jaap Boot, SVP Technical at Norsafe Group. "It felt completely safe, with good air quality, temperature and light inside the lifeboat. I'm convinced the new experience will contribute to improving the international rules for lifeboats on vessels operating in Polar waters and the general requirements for lifeboat design."

Air quality tests measured the carbon dioxide and oxygen levels inside with all hatches closed. The air quality was measured without running the engine, and both with and without the lifeboat ventilation system. Tests were carried out with people with a normal pulse and with a high pulse. The conclusion was that the ventilation system kept the air quality at a suitable level.



The hands-on study was rewarding due to the unique insights obtained and important lessons learned. Some key findings included:

- *The importance of resource management: fuel, electricity, food/water, waste and organisation of the equipment at all times.*
- *The importance of being comfortable while sitting for extended periods. Seat pads provided sufficient insulation.*
- *The importance of condensation management for comfort and visibility.*
- *The importance of a pull guide to aide in the pulling of a life raft behind the vessel, which can be difficult to manoeuvre and avoid hitting floating ice.*
- *The importance of preparedness for fluctuating weather conditions and changes such as movement from open water to floating or pack ice.*
- *Importance of sufficient toilet capacity.*
- *Thermal protection suits are of critical importance when inside the life raft pulled behind the vessel.*

Norsafe has secured several prestigious orders for specialized polar equipment; the first was to supply IMO Polar Code compliant LSA to the British Antarctic Survey Polar Research vessel *Sir David Attenborough*. The company has also signed an important contract with Damen Schelde Naval Shipbuilding BV to supply its IMO Polar Code compliant LSA to an arctic supply and research vessel for the Australian Antarctic Division. Among other customers are the New Zealand Navy, Arctech Helsinki and North Sea Drilling.

The opinions expressed herein are the author's and not necessarily those of The Editors.

Source: Norsafe Lifeboat Survival Tests Above the Arctic Circle, *The maritime Executive*/Norsafe 23-08-2017
All images courtesy Norsafe.

Read more? www.norsafe.com.



Foto Wagenborg

ALTERNATIEVE PEST CONTROL?

Na 25 jaar op de Noordzee vaart onze vicevoorzitter weer wereldwijd. Dan maak je heel andere belevenissen mee dan op een ferry.

Zoals elk schip hebben we elke zes maanden inspectie voor vernieuwen van het Ship Sanitation Exemption Control certificaat. Telkens staat er keurig: "No evidence or infection or contamination found". Ratten hebben weinig te zoeken op een schip met stalen projectlading. Als rat zou je toch een voorkeur moeten hebben voor een bulkcarrier vol graan?

Totdat we de laatste avond in droogdok plotseling toch een rat over de hatchcoaming zien lopen.

Diezelfde avond zien we hem nog enkele malen heen en weer trippelen. Of is het niet telkens dezelfde en zou hij/zij al gezelschap hebben? Ongedierte aan boord zitten we natuurlijk niet op te wachten.

Na vertrek was de rat niet meer gezien. We hoopten al dat hij na ballasttanks spoelen en dekwassen overboord gespoelt was en zwemles had gekregen in de Chinese Zee.

Totdat de kok een paar dagen later wat viezigheid en een raar plasje op de vloer van de kombuis vond.

Bij omhoog kijken, zag hij de staart van een rat door het ventilatierooster bungelen!? De rat was blijkbaar achter de etensluchtjes aangegaan en via een verschaningsteun de zwaanshals van de kombuisventilatie ingesprongen. Daar moet hij een meter naar beneden gevallen zijn. Nu zat hij dus gevangen in het horizontale deel en kwam af en toe op het licht bij het rooster af.

De kok probeerde hem door het rooster nog aan zijn mes te spiesen maar dat lukte niet. Niemand had het lef om zijn arm in de ventilatiepijp te steken met het risico van of een beet of dat de rat zou ontsnappen en de accommodatie in verdwijnen. Na een dag werd het al stil en is hij waarschijnlijk van honger om gekomen. Weer een paar dagen later begon het toch wel wat vreemd te ruiken. Nadat het ventilatierooster was open gemaakt, werd al snel duidelijk dat het stoffelijk overschot onzichtbaar op een onbereikbare plek lag. Voorlopig maar flink ventileren....

JPB



Afbeelding: Pestkill Co UK





People
on demand

KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

TOS vaart wereldwijd voor diverse klanten schepen over. Wij zoeken voor deze gevarieerde en mooie reizen gemotiveerde zeevarenden. Iets voor jou?

TOS is een belangrijke speler op deze exclusieve markt. Onder TOS regie varen wij jaarlijks tientallen schepen, variërend van sleepboten tot vracht- en passagiersschepen, naar de gewenste bestemming. Wij hebben werk voor functies variërend van (ASD) kapitein of werktuigkundige tot kok of matroos.

Meld je aan!

TOS (Transport & Offshore Services)
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E info@tos.nl
www.tos.nl



Maritime
Offshore
Onshore
Ship Delivery

- Mevrouw Tineke Netelenbos heeft op 20 juni, als voorzitter, j.l. afscheid genomen van de Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders (KVRN) tijdens de viering van het 25 jarig bestaan. Ze heeft vele jaren de belangen van Nederlandse reders gediend en was mede initiatiefneemster van het project "Zeebenen in de Klas" dat het begrip voor het maritiem beroep bij de Nederlandse jongeren wil bevorderen.
- Onderzoek van de West Engelse P&I club heeft aangetoond dat het aantal verstekelingen vanuit Europese havens de laatste jaren aanmerkelijk is toegenomen. Het aantal verstekelingen in Europese havens aan boord van inkomende schepen, inclusief verstekelingen die veerscheppen proberen te enteren, is echter aanmerkelijk afgenomen.
- Tijdens de laatste IMO MEPC 70ste zitting zijn de veranderingen in de annex van de MARPOL conventie betreffende het formulier Garbage Record Book aangenomen door de resolutie MEPC 277 (70) met invoeringsdatum maart 2018. Zij houden ook de volgende veranderingen in regulation 4 en 6 van de annex in.
- Het Europese GALILEO satelliet systeem is recent begonnen met het leveren van plaatsbepaling, navigatie en tijd informatie voor scheepvaart, offshore en Search and Rescue (SAR) doeleinden. Het Europese Space Agency (ESA) is officieel begonnen met open dienstverlening met de eerste 18 satellieten in de GALILEO structuur.
- De Annual General Assembly van CESMA zal op 4 en 5 mei in Kotor, Montenegro, worden georganiseerd, op uitnodiging van de kapiteinsvereniging van Montenegro. Montenegro is een kleine Balkan staat met een goed bekend staande zeevaartschool die vele kapiteins en officieren levert voor de Mediterrane koopvaardij. Montenegro heeft lidmaatschap van de Europese Unie aangevraagd, reden waarom de kapiteinsvereniging geassocieerd lid is van CESMA.
- De Paris MoU en de Tokyo MoU hebben aangekondigd dat zij een C.I.C. (Concentrated Inspection Campaign) zullen uitvoeren betreffende veiligheid van navigatie. Dit houdt ook in dat ook Electronic Chart Display Information Systems (ECDIS) worden gecontroleerd. De C.I.C. zal van 1 september 2017 tot 30 november 2017 worden gehouden. Ook de Black Sea MoU zal meedoen met de campagne.
- De kapiteinsvereniging van Bilbao in Spanje wordt met ingang van 2018 het 19^{de} lid van CESMA. De vereniging is eerder lid geweest maar moest opzeggen i.v.m. financiële problemen. Er is echter altijd een goede relatie gebleven dat nu uitmondt in een hernieuwd lidmaatschap.
- De "MAJESTIC PRINCESS" van Princess Cruises is het eerste cruise schip dat speciaal is gebouwd voor de Chinese markt. Het fraaie schip, gebouwd bij Fincantieri in Italië en gedoopt is in Trieste, is inmiddels in China aangekomen.
- Belangrijke maritieme vlaggenstaten hebben IMO opgeroepen aandacht te besteden aan het terugdringen van het aantal aanvaringen in verkeersscheiding stelsels. Dit vooral naar aanleiding van een recent aantal aanvaringen in de Straat van Singapore.
- De humanitaire NGO, Mercy Ships en STENA Line, de grootste private ferry maatschappij ter wereld, hebben besloten tot een langdurige samenwerking. Het doel is om liefdadigheid, het werven van vrijwilligers en schenkingen te genereren binnen STENA LINE bij zelf zowel passagiers als partners.
- Op 5 september is bij de Meyerwerft in Duitsland de kiel gelegd voor het eerste van zeven nieuwe generatie cruise schepen die uitsluitend zullen worden aangedreven door LNG. Het stalen blok voor de "AIDAnova" werd gelegd gedurende een ceremonie in Papenburg, Duitsland.

FvW



Nieuwe leden:

D. Venema	Koudekerke	Noordzeeloods (Dirkzwager) [correctie]
-----------	------------	--

Overleden leden:

A.M. Meily	Roermond	Nedlloyd
R. Knol	Warmond	Shell
R. Reitsma	's Heerarendskerke	Loodswezen
A.J. Kok	Nijkerk	Nedlloyd

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

02-06-2017	Rotterdam	Bedrijfstaking. STC
11-07-2017	Rotterdam	Port of Rotterdam/efficiency & data normalisering
21-07-2017	Amsterdam	Clean Arctic Alliance
21-07-2017	Amsterdam	Gesprek RMD arts
24-07-2017	Rotterdam	Loodsplicht Nieuwe Stijl-overleg
15-08-2017	Den Haag/Den Helder	Nationale Indiëherdenking
23-08-2017	Rotterdam	Workshop reisvoorbereiding Made Smart Group
30-08-2017	Den Helder	Relatiedag Koninklijke Marine
04-09-2017	Rotterdam	Port of Rotterdam/VOPAK overleg
22-09-2017	Den Helder	Commandowisseling Commandant Zeestrijdkrachten

NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2017:

12-10-2017	Amsterdam, KC Zeemanshoop	Symposium (zie meer info hieronder)
------------	---------------------------	-------------------------------------

NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2018:

12-04-2018	Rotterdam	Jubileum 75 jaar NVKK
------------	-----------	-----------------------

***** Symposium donderdag 12 oktober 2017 *******De Noordelijke Doorvaart**

Op 12 oktober a.s. organiseert de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) haar jaarlijkse symposium in de Backhuysen zaal van het Kon. College Zeemanshoop.

Het thema dit jaar is: 'De Noordelijke doorvaart'.

Eeuwenlang hebben zeevarenden gezocht naar deze zeeweg via de noordkust van Europa en Azië naar het Verre Oosten waarbij de pogingen van Willem Barentsz in ons land de meeste bekendheid genieten. Op 3 juni 1594 voeren twee schepen uit voor de eerste expeditie. Zijn schip werd door pakijns tegen gehouden bij een poging om het eiland Nova Zembla te varen. De tweede reis in 1595 liep even eens uit op een mislukking. In 1596 vertrok Barentsz nogmaals, mede op indicatie van Petrus Plancius, predikant en cartograaf. Op deze reis werd Bereneiland ontdekt. Het drama waarin deze reis eindigde is genoegzaam bekend via de 'Overwintering' en het 'Behouden huys'. Van de bemanningsleden van Barentsz' derde reis hebben slechts 12 man Nederland levend terugzien. Dat het nu heel anders gaat spreekt haast vanzelf.

De Noordelijke doorvaart is niet zonder problemen, al wordt een en ander wel vergemakkelijkt door de smelting van het poolijs. De Amsterdamse rederij Big Lift Shipping/Spliethoff heeft inmiddels ruime ervaring opgedaan op deze route. Marcel Pera, projectmanager en kapitein Frank M. Versteegh zijn dan ook de sprekers met ervaring op deze route. Verder geven Jeroen de Jonge (TNO) over de geopolitiek, Eelco Leemans (o.a. Clean Arctic Alliance) over milieuzaken en Wibo Hofman (Maritieme Academie Willem Barentsz) over de Polar code, u hun visie over dit onderwerp.

De prijs voor deelname bedraagt slechts € 10,- p/p. Na ontvangst van dit bedrag op bankrekening NL 14 INGB 000246 53 14 t.n.v. NVKK is uw deelname definitief. De aanvangstijd is 13.30 uur, zaal open 13.00 uur. Koninklijk College Zeemanshoop, Muntplein 10, Amsterdam.

HET BESTUUR VERZOEKT U A.U.B. OP TIJD UW DEELNAME KENBAAR TE MAKEN, DIT OM TELEURSTELLING TE VOORKOMEN WANNEER DE ZAAL VOL IS.

Sociale media:

Belangstellenden kunnen de vereniging volgen via @NVKKship. Vragen of opmerkingen kunnen ook worden gemeld via deze account. Uw secretaris zal deze ontvangen.

Kopij voor Notices:

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt, wilt u uw mening over een onderwerp geven, of reageren op een artikel, neem dan contact op met de redactie.

Ook suggesties om het blad nóg beter te maken zijn welkom.

De redactie is te bereiken via: nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl

N.B. De redactie ontvangt graag foto's van goede resolutie. Stuur ze op a.u.b.



Workshop reisvoorbereiding van Made Smart op 23 augustus jl.

Het bedrijf Made Smart Group had via de NVKK enkele leden uitgenodigd om een workshop te houden over reisvoorbereiding met behulp van hun software. Eerst even een korte introductie van de Made Smart Group. De oprichters van het bedrijf hebben naam gemaakt in onder andere de maritieme wereld met hun ICT producten. Onder andere AISLIVE is een bekende hiervan. Zij hebben verschillende producten gemaakt waaronder de Portable Pilot Unit die de Nederlandse loodsen gebruiken. Ook hebben zij vanaf vrijwel het begin van AIS een database opgebouwd en beschikken thans over zeer veel AIS gegevens van schepen, zowel via landstations als via de satelliet. Zowel het bedrijfsleven zoals verzekeraars, rederijen alsmede de overheid maken gebruik van deze gegevens.

Made Smart wou van onze varende leden graag weten wat zij dachten over hun software voor reisvoorbereiding, Navigator genaamd. Men ziet bij Made Smart dat rederijen steeds actiever met hun schepen gaan 'bemoeien' op het gebied van operaties. Enkele rederijen zijn hier al ver mee. Met de Navigator software dat via het Internet loopt kan iedereen dezelfde gegevens gebruiken en heeft men de beschikking over alle (ENC) kaarten van de wereld. Ook kan onder andere het actuele en verwachte weer over de komende vijf dagen en de historische routes van soortgelijke schepen getoond worden.

Het idee erachter is dat door het verstrekken van dezelfde gegevens aan wal en aan het schip, er een betere discussie plaats kan vinden over de route die gevolgd wordt. Er wordt zeker erkend dat de kapitein de eindverantwoordelijkheid heeft, maar het blijft lastig om een keuze uit te leggen aan iemand die aan wal zit. Door de routes te delen en beschikbaar te maken kan men aan wal ook 'over de schouder' van de kapitein mee kijken. Het is wennen maar het lijkt dat de scheepvaart langzaamaan de luchtvaart volgt op dit gebied.

Naast de Navigator is er ook de Tracker software. Ook deze software is te raadplegen via het Internet. Met deze software kan je vrijwel elk schip volgen dat is uitgerust met AIS. Naast de walstations worden satellieten gebruikt om de signalen op te vangen. In zeer drukke gebieden zoals bijvoorbeeld de Middellandse Zee en de Golf van Mexico kunnen satellieten echter minder goed de signalen onderscheiden. Met deze software kan ook weer de weersverwachtingen worden opgehaald. Een schip kan vergeleken worden met soortgelijke schepen. Zo kunnen de routes eenvoudig erbij worden gehaald.

Kortom er zijn veel mogelijkheden met deze software. In totaal waren vijf leden aanwezig waaronder ondergetekende. De workshop met goed verzorgde lunch heeft weer voldoende input opgeleverd om hun producten verder te verfijnen. Over een mogelijk vervolg wordt al gesproken en zodra er nieuws hierover is zullen wij dat bekend maken aan de leden.

Daan Roest





Made Smart Group BV

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

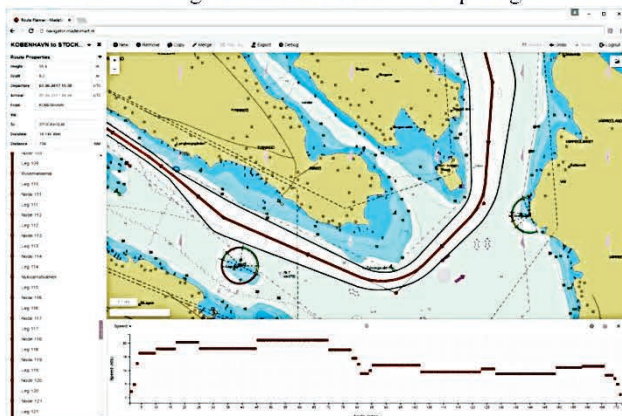
Made Smart BV
Van Ogtropweg 28
1949 BA Wijk aan Zee
The Netherlands

Geachte kapitein van den Ende,

Wij spraken telefonisch afgelopen woensdag kort over het onderwerp "route planning / voyage planning / passage planning". U ziet ik ben onzeker over de benaming, en noem het verder route planning.

Op het gebied van ondersteunende middelen voor route planning vinden al jaren vele ontwikkelingen plaats. In uw vereniging wordt hier ongetwijfeld ook regelmatig over gesproken. Begrijpelijk, want met nieuwe techniek kan de kennis en ervaring van kapiteins en stuurlieden nog effectiever ingezet worden om het steeds zwaarder wordende takenpakket uit te voeren.

De Nederlandse onderneming Made Smart Group BV verdiept zich in dit onderwerp. Wij bespraken dat een uitwisseling van kennis en inzichten op dit gebied met enkele van uw leden interessant zou kunnen zijn.



Van onze kant kunnen wij de laatst beschikbare technologie demonstreren en tijdelijk ter beschikking stellen voor verkenning. Wij hopen van de kant van uw leden daar tegenover te leren hoe zij tegenover dit soort technieken staan en waar hun behoefte naar uitgaat.

Graag doe ik hierbij een uitnodiging uitgaan voor een kennismakingslunch met 4 – 6 van uw geïnteresseerde leden. Het leidend onderwerp voor gesprek tijdens de lunch is route planning. Wij stellen ons voor tijdens de lunch te peilen of er belangstelling is voor verdiepende gesprekken.

Graag doe ik hierbij een uitnodiging uitgaan voor een kennismakingslunch

Graag hoor ik van u of er voldoende belangstelling is om op mijn uitnodiging in te gaan. Indien ja, stel ik mij voor om in overleg plaats en tijd te bepalen.

Met vriendelijke groet,

Bert Jeeninga
Director Product Management
Email: jeeninga@makesmart.nl
Phone: +31 6 533 92 673
Website: www.makesmart.nl

Made Smart BV, CoC no 59748354 Bankaccount NL981INGB0006323141 BTW(VAT) no NL853628518B01
IBAN NL981INGB0006323141, SWIFT code INGBNL2A

Nogmaals: de Ondina



Op 11 november 1942 werden de Nederlandse tanker Ondina en de Brits-Indische mijnenveger HMIS Bengal in de Indische Oceaan aangevallen door de Japanse raiders Hoku Maru en Aikoku Maru.

Het zeegevecht vond plaats tussen 11.30 en 15.00 uur.

In verband met het feit dat dit zeegevecht 75 jaar geleden plaatsvond wordt er in november 2017 een aantal activiteiten georganiseerd:

- In het gebouw van de **STC-Group te Rotterdam** is er in de maand november op de zesde verdieping een kleine expositie over het zeegevecht van de Ondina met de raiders Hoku Maru en Aikoku Maru ingericht.
- In het gebouw van het **Maritiem Instituut Willem Barentsz** is er in de maand november een kleine expositie over het vieren van de 'overwinning' van de tanker Ondina en de HMIS Bengal ingericht.
- In de **loods van de Stichting NDSM-Herleeft** in Amsterdam Noord is op zaterdag 11 november 2017 een expositie over de 'Ondina story' te bezoeken. De expositie wordt om 11.30 uur geopend en om 15.00 uur gesloten.
- Op dinsdagochtend 14 november 2017 worden er om 11.00 uur bij het **Koninklijk College Zeemanshoop** te Amsterdam de gesneuvelde zeelieden herdacht. Vervolgens vindt er een lezing met powerpoint presentatie over de 'Ondina story' plaats. Ten slotte wordt bij het Koninklijk College Zeemanshoop het boek "Ondina story", bestemd voor familieleden van de bemanningsleden van de tanker Ondina (11-11-1942), gepresenteerd.

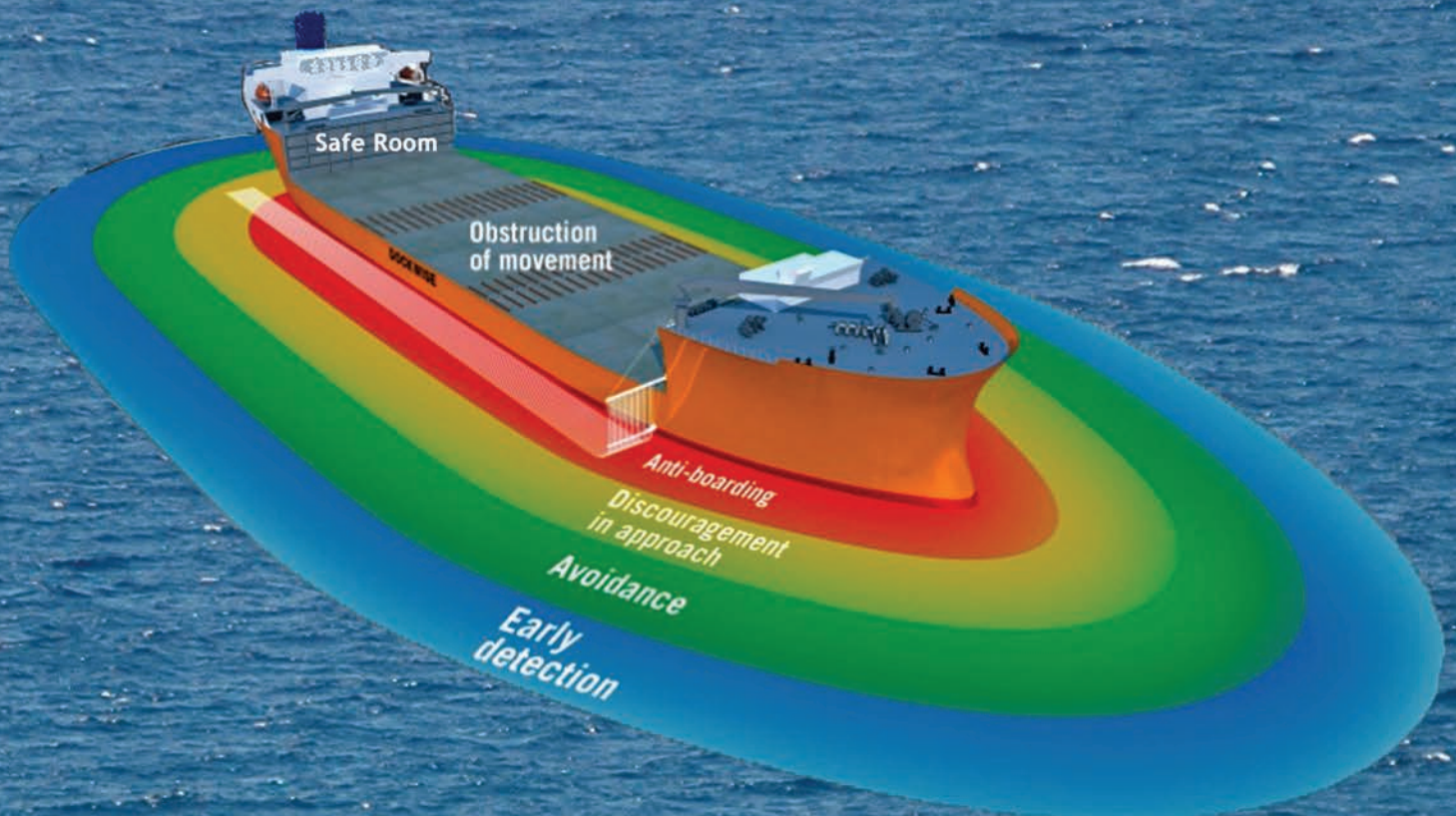
**Voor nadere informatie, routebeschrijving enz. gelieve contact op te nemen met:
de organisator, Willem Geluk: willemgeluk@gmail.com**



Foto: Kapitein H. van der Laan

MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**EXPERTS IN LAYERED DEFENSE PROTECTION
AGAINST PIRACY**

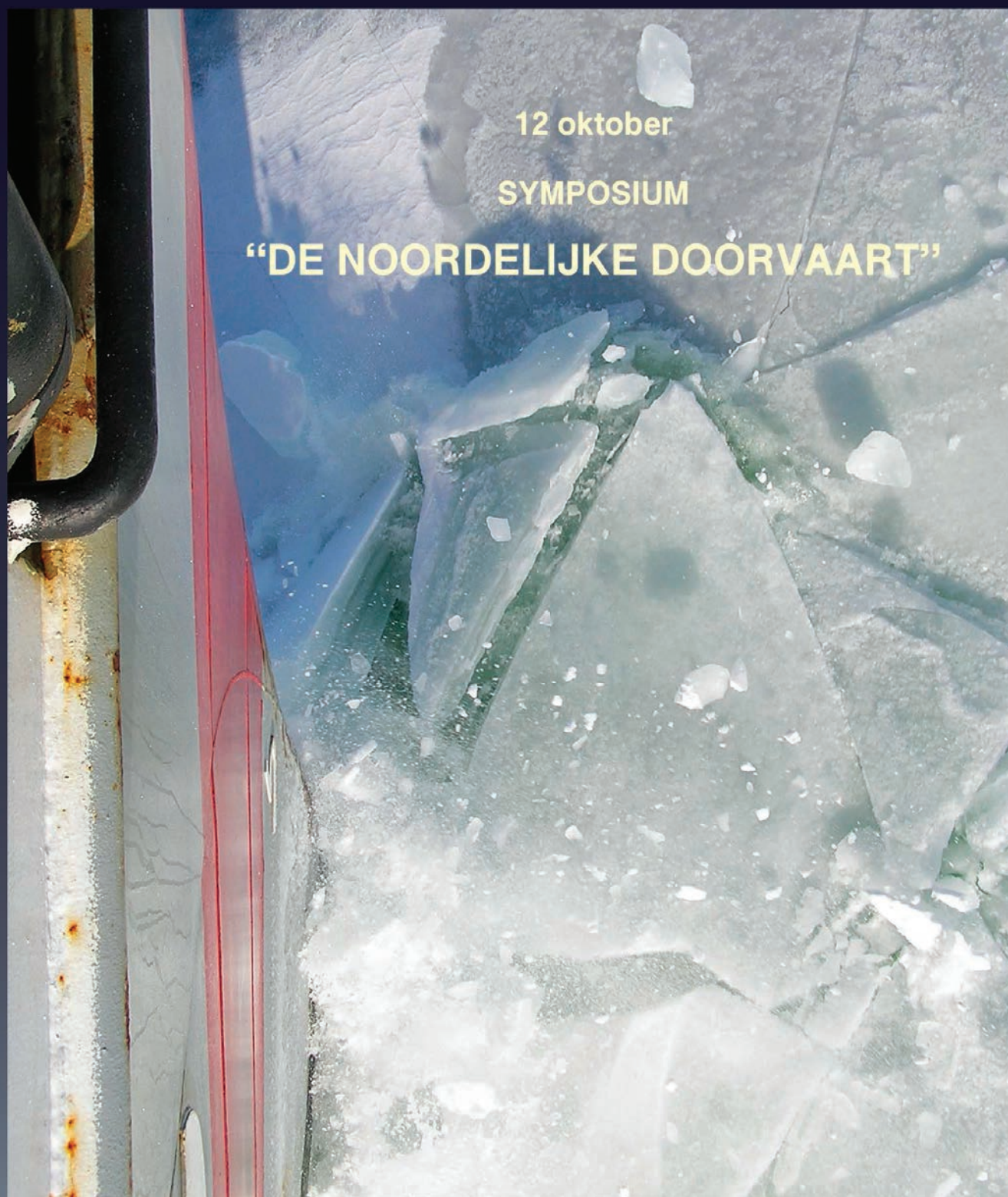


**SUSTAINABLE
NON-VIOLENT
LEGALLY ALLOWED
USER-FRIENDLY
COST-FRIENDLY**

*The Maritime Security Alliance offers the service
of one single contact for integrated solutions against piracy*

more information at: <http://maritimesecurityalliance.com>

IN 2018 BESTAAT DE NVKK 75 JAAR



12 oktober

SYMPOSIUM

“DE NOORDELIJKE DOORVAART”