

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



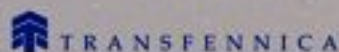
Redding op zee

Noordelijke route

Test Maersk Biofuel



the sliethoff group



Radarweg 36
1042 AA Amsterdam
The Netherlands

P.O. Box 409
1000 AK Amsterdam
The Netherlands

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

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 5 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

Dagelijks Bestuur:

A.van Binsbergen, voorzitter
06-20611420
E-mail: abinsbergen@planet.nl
J.P. Bosma, vice-voorzitter
E-mail: jpbosma@yahoo.com
G.J.Hulsebos, secretaris
06-42224904
E-mail: gjhulsebos@yahoo.com
D.J. van Dijk, penningmeester
06-51711102
E-mail: davevandijk@planet.nl

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

L.J.H.Geenevasen
Tel: 0512-510528
E-mail: LJHGeenevasen@cs.com

Postadres:

Wassenaarseweg 2
2596 CH 's-Gravenhage
E-mail: nvkk@introweb.nl
Website: www.nvkk.nl

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK
Rotterdam
Bankrekening
ING 24 65 314

Redactie:

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

Redactieadres:

via postadres NVKK of
e-Mail: nvkk.notices@gmail.com

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

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

Editoo
Schaapsdrift 49
6824 GP Arnhem
www.smic.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 cq.auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.



Het bestuur van de NVKK en de redactie van de NtMM wensen u prettige feestdagen en een voorspoedig 2012 toe

NIEUWJAARSRECEPTIE

Op dinsdag 10 januari van 11:00 tot 15:00
Hotel Breukelen te Breukelen (naast NS-station).
Tijdens de brunch jaarrede door de voorzitter.
Kosten: € 35 per persoon.
Opgeven: bij voorkeur per e-mail (nvkk@introweb.nl)
Anders aanmelden per reguliere post met invulformulier elders in dit blad.
Uw aanmelding gaarne voor 2 januari 2012 in ons bezit.

OP DE VOORPAGINA

Tewaterlating van de Motion Scan op 30 september 2011
Bij Peters Shipyards te Kampen.

Canada Feederlines Groningen: www.canadafeederlines.com
Deze foto is gemaakt door FOTEX in Kampen

Meer zien? Tewaterlating:
<http://www.youtube.com/watch?v=W5eTjEEyc7c>

QUOTE

Great many people think they are thinking when they are merely rearranging their prejudices (William James)

"The Master's Voice"



Beste collega's,
Het laatste nummer van dit jaar van onze nieuwe Notices ligt voor u. We kijken terug op een succesvol jaar. We zijn overgegaan naar een digitaal kantoor, we hebben onze financiën op orde en we hebben enkele mijlpalen bereikt. De positie van de kapitein is in de afgelopen discussie over de aanpak van zeeroverij in politiek Den Haag bij vele politici weer eens goed op het netvlies gekomen. Het is de bewindslieden en kamerleden weer duidelijk dat de verantwoordelijkheid van de kapitein niet moet worden onderschat. Veel leden hebben ons hierbij gesteund. We hebben vele nieuwe leden mogen verwelkomen. Alles wat nodig is voor een gezonde vereniging. Maar we maken ons ook zorgen. Zorgen om de verslechterende situatie op het gebied van piraterij. Zorgen om de zeevarenden, die nog steeds door zeeroverijgevaarlijke gebieden varen, zonder dat we nu concrete oplossingen hebben kunnen boeken. Zorgen vooral ook om het thuisfront, dat zich uiterst onzeker voelt bij het lot van hun echtgeno(o)t(e) in die gebieden. Ondanks "Het jaar van de Piraterij" van de IMO, is dát aspect nauwelijks overgekomen. De politici praten er nauwelijks over en de media besteden er nauwelijks aandacht aan. Maar gelukkig zijn er diverse initiatieven op dit gebied, die volgend jaar verder worden uitgewerkt. Helaas hebben we ook afscheid moeten nemen van enkele oudgedienden die zijn overleden. Speciaal wil ik even stilstaan bij het overlijden van oud voorzitter en erelid kapitein Jan de Jager. Hij was voorzitter van onze NVKK van 1985 tot 1995. Hij was Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Op 10 december j.l. overleed hij. Ik wens zijn naasten heel veel sterkte toe met dit verlies. Namens het bestuur wens ik u en de uwen prettige Kerstdagen en een voorspoedig en vooral ook behouden 2012 toe.
Alex van Binsbergen.



INHOUDSOPGAVE

Nieuwjaarsreceptie	6	Redding op Zee – Kapitein Remeus	21
Kort Maritiem Nieuws	9	Toekomst: Noordroute	23
Historie en wetenschap	11	Update zeeroverij	24-25
NVKK-publicatie en AED	13	Cyber attacks Energy	25
AED	14	Bio fuel Maersk	27
NVKK Symposium S O S	16-19	Van het secretariaat	28-29
IFSMA Resolutions AGA	20-21	Vergader- en activiteitenkalender 2012	29
		Zeekadetkorps Nederland	30

IN MEMORIAM KAPITEIN JAN DE JAGER



Recentelijk ontvingen wij het droeve bericht dat oud-voorzitter en erelid van de NVKK, Kapitein Jan de Jager op 10 december is overleden. We waren op de hoogte dat zijn gezondheid de laatste jaren te wensen overliet, maar dit bericht kwam voor velen toch nog onverwacht. Hij is 81 jaar geworden.

Kapitein de Jager heeft zijn actieve loopbaan doorlopen bij Koninklijke Shell Tankers BV. Bij deze rederij werd hij in 1976 tot Gezagvoerder aangesteld. Hij voer actief tot zijn pensionering in 1985 waarna hij aantrad als Voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. In zijn ruim 10 jaar als voorzitter heeft Kapitein de Jager zich een krachtig pleitbezorger voor de positie van de Nederlandse Gezagvoerder getoond. Tevens besteedde hij veel aandacht en inzet voor de Examencommissie Zeevaartdiploma's. Ook de internationale aansluitingen van de NVKK bij IFSMA en CESMA hadden zijn warme belangstelling. Even voor zijn terugtreden was hij namens de NVKK een van de initiatiefnemers bij de oprichting van CESMA om de positie van de Gezagvoerder in Brussel te kunnen behartigen.

Ook na zijn pensionering gaf Kapitein de Jager lang blijk van zijn warme belangstelling voor de vereniging tijdens zijn aanwezigheid bij ledenvergaderingen. Menigeeen heeft bij hem aangeklopt voor advies en dat was niet tevergeefs.

Wij hebben Kapitein de Jager leren kennen als een rechtvaardig en kundig bestuurder die niet wegliep voor beslissingen. Hij had een rustige en een soort vaderlijke uitstraling die als Gezagvoerder, maar ook als Voorzitter, soms goed van pas kwam. Jan de Jager was Ridder in de orde van Oranje Nassau.

Wij wensen zijn echtgenote en verdere familie veel sterkte toe om dit verlies te kunnen dragen.

Fred van Wijnen
Namens het NVKK Bestuur



Het s.s. Zaria van Shell (39.000 dwt), waarop kapitein de Jager vanaf nieuwbouw als derde stuurman heeft gevaren (1960).



Nieuwjaarsreceptie 2012

Traditioneel houdt onze vereniging in de maand januari een Nieuwjaarsreceptie. Volgend jaar vindt deze plaats op dinsdag 10 januari van 11:00 tot 15:00 in Hotel Breukelen te Breukelen. Hotel Breukelen heeft een centrale ligging en is eenvoudig met auto of openbaar vervoer te bereiken (naast het NS-station Breukelen). Dit jaar is wederom gekozen voor een uitgebreide brunch. Tijdens de brunch zal onze voorzitter u in zijn jaarrede weer op de hoogte brengen van de wetenswaardigheden van het afgelopen jaar en een korte visie geven op de toekomst. De kosten voor de brunch bedragen € 35 per persoon. U kunt bij voorkeur per e-mail (nvkk@introweb.nl) aanmelden of via reguliere post middels onderstaande bon.

NVKK
Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Uw aanmelding dient gaarne voor 2 januari 2012 in ons bezit te zijn.



Hierbij bevestig ik dat met perso(o)n(en) zal deelnemen aan de nieuwjaarsreceptie op 10 januari 2012.
De bijdrage van € 35 per persoon zal ik overmaken op rekening ABN-AMRO 50 34 15 057 met de opmerking Nieuwjaarsreceptie 2012

Naam

Handtekening



WIE DE KAAP HEEFT GEROND,
HEEFT VOLDOENDE ERVARING
VOOR DEZE BOCHT.

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



ROEPT DE ZEE?

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

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

➤ STUURLIEDEN (1E, 2E EN 3E)

➤ ERVAREN HWTK'S EN 2E WTK'S

➤ STAGIAIRES (MBO/HBO)

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

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

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

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

Management Facilities Group



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

KORT MARITIEM NIEUWS

P&I Clubs, verzekeraars van en door rederijen, zullen waarschijnlijk vaker een rol krijgen bij het betalen van **losgeld voor gegijzelde bemanningsleden** van schepen. Tot nu toe was er geen rol voor de P&I Clubs weggelegd, al was er wel al langer een discussie of de verzekeraars daarin wel verantwoordelijkheid zouden moeten krijgen.

Voorzitter Agnes Jongerius van de FNV wil dat de Nederlandse regering het **Maritime Labour Contract van de ILO** ratificeert. Dit verdrag geeft zeevarenden recht op een speciaal identiteitsbewijs waarmee ze zonder ingewikkelde visa-procedures de wal op kunnen. Volgens de betrokken minister zouden de kosten voor het produceren van een dergelijk bewijs per Nederlandse zeevarende te hoog zijn.

Het aantal containers dat jaarlijks door schepen op zee wordt verloren, is veel minder dan tot nu toe (o.a. door de IMO) werd aangenomen. **Niet duizenden, maar honderden containers gaan jaarlijks overboord** door een scala aan oorzaken. De World Shipping Council heeft dit bekend gemaakt na een onderzoek onder haar klanten (grote rederijen en verladers).

HKH Koningin Beatrix was eregast bij de officiële **heropening van het Scheepvaart Museum in Amsterdam** op zaterdag 1 oktober j.l. Zij arriveerde, geheel in stijl, op haar lemmsterak, "De Groene Draeck".

Er is een alarm afgegeven over het **exploderen van reefer containers** zonder dat daar tot nu toe een duidelijke oorzaak voor aan te wijzen is. Explosies kwamen voor in compressors en er waren voorbeelden van spontane ontbranding. Vermoed wordt dat het gebruik van vervuilde of ongeschikte gassoorten in de installaties de explosies hebben veroorzaakt. Er zijn tot nu toe drie slachtoffers te betreuren.

De Europese Unie heeft 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een studie naar mogelijkheden voor schepen om, betreffende **voortstuwing**, over te schakelen op **Liquified Natural Gas (LNG)**. De studie loopt van de Baltische Zee tot aan de Noordzee en Het Kanaal. LNG bevat geen zwavel en levert een 90% lagere NOx- en 25% lagere CO2- uitstoot op dan traditionele brandstoffen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een tussentijdse aanbeveling uitgebracht over de stabiliteit van het type **sleepboot Fairplay 22 en 23**. De Fairplay 22 kapseisde op de Nieuwe Waterweg op 11 november. Hierbij kwamen 2 bemanningsleden om. De Fairplay 22 assisteerde de Stena Britannica in Hoek van Holland bij het afmeren.

Het **Europese Galileo navigatiesysteem** begint langzaam meer concrete vormen aan te nemen. De eerste twee satellieten zijn op 20 oktober j.l. in Frans Guyana gelanceerd door een Russische Sojoez raket. De raketten worden vanuit Guyana gelanceerd vanwege de ligging van dit land nabij de equator. Ze profiteren van een grotere draaisnelheid van de aarde ter plaatse waardoor ze meer gewicht kunnen meenemen.

De West-Afrikaanse landen rond de **Golf van Guinee** gaan de **piraterij** voor hun kusten **gezamenlijk aanpakken**. Daarbij is hun steun toegezegd door Frankrijk en de Verenigde Staten. Het aantal aanvallen ter plaatse neemt onrustbarend toe. De meeste piraten zouden uit Nigeria komen.

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart heeft op 23 november j.l. een zaak gewijd aan het overladen van de **zandzuiger IJssel Delta**. Sinds de ramp met de Nautilus in 2008, waarbij 2 opvarenden omkwamen, is dit een target van de Inspectie Verkeer & Waterstaat geworden. De te grote diepgang zou zijn opgemerkt tijdens een waarneming op de brug bij een havenstaatcontrole.

Op 2 december is **IVW/Scheepvaart** van Capelle naar het Groot Handelsgebouw in Rotterdam verhuisd. De **verhuizing** is een gevolg van de fusie tussen Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de VROM inspectie. Het nieuwe bezoekadres, vanaf maandag 5 december a.s., is Weena 723, Ingang C, 1e verdieping (3013 AM Rotterdam). Het postadres blijft ongewijzigd: Postbus 8634, 3009 AP Rotterdam.

Comfortabel naar Groot-Brittannië, Ierland of Scandinavië



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



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

www.stenaline.nl


Stena Line
Making good time™


OPNIEUW UITGEROEPEN TOT:
BESTE FERRYMAATSCHAPPIJ

Zeevaarders vonden de weg met kristal

door Lemke Kraan



Vikingen maakten Europa onveilig, maar stichtten ook de eerste Europese democratie sinds jaren op IJsland.

Vikingen maakten tijdens hun lange zeereizen ge-

bruik van een zonnesteen om niet te verdwalen. Natuurkundigen hebben deze legende getoetst en ontdekten dat je met een zonnesteen zeer nauwkeurig de positie van de zon kunt bepalen, ook als het bewolkt is.

Vikingen maakten Europa onveilig, maar stichtten ook de eerste Europese democratie sinds jaren op IJsland

De Vikingen trokken er vaak met hun schepen op uit om nieuw land te zoeken. Dat waren lange reizen. Omdat ze nog geen kompas hadden was het een klein hoe deze zeevaarders dan wel de weg vonden. Ze konden natuurlijk op de zon, maar die was, omdat ze in Noordelijke wateren voeren vaak niet te zien, door sneeuw of mist. Ook schemert het in de Poolzomer vaak erg lang en is de zon dan nergens te bekennen. In IJslandse legendes gaat het vaak over magische die de Vikingen gebruikten om te navigeren als de zon niet te zien was. Zo staat er in een tekst uit de dertiende eeuw, die in IJsland is gevonden, dat de Noorse koning een zonnesteen in de lucht hield om de zon te vinden.

Franse natuurkundigen zochten uit of deze mythische echt bestaan kon hebben en gingen op zoek naar de zon met een



stuk transparant kristal uit IJsland. Ze kozen hiervoor calciet, ook wel IJslandspaat genoemd, wat in dat gebied veel voorkomt. In P schrijven ze dat je met dit kristal op een procent na precies de locatie van de zon kunt bepalen.

In theorie hadden Vikingen met dit soort stenen de grote zeeën dus kunnen bevaren.

Wanneer licht op calciet valt breekt de straal uiteen in twee verschillende bundels. Hierdoor zie je, als je door zo'n kristal heen kijkt, alles dubbel. Deze twee plaatjes zien er niet hetzelfde

de uit, de een is helderder dan de ander. Dit komt omdat stofdeeltjes in de lucht het zonlicht polariseren. Licht is te beschouwen als een elektromagnetische golf en de polarisatie-richting geeft de trillingsrichting van deze golf aan. De golven kunnen een mengsel zijn van twee verschillende, onderling loodrechte trillingsrichtingen tegelijk, het licht heet dan gedeeltelijk gepolariseerd.

Calciet breekt licht met twee polarisatie-richtingen ieder op een verschillende manier, vandaar het dubbele beeld. Als je de zonnesteen draait terwijl je erdoorheen kijkt naar de hemel, kun je de stand zoeken waarbij de twee beelden even helder worden. In deze stand heeft het kristal een oriëntatie die precies tussen de twee polarisatie-richtingen in ligt. De stand van het kristal ten opzichte van de richting van de zon is nu altijd hetzelfde, ook als de zon zelf niet zichtbaar is, zodat het kristal als een soort kompas te gebruiken is.

In een uit de zestiende eeuw, is onlangs ook een IJslandsspaat gevonden. Volgens de onderzoekers bevestigt dit dat zeevaarders dit kristal voor navigatie gebruikten. Het lijkt raar dat de kapitein van dit schip een zonnesteen had meegenomen, omdat het kompas toen allang was uitgevonden. Maar de natuurkundigen denken dat de zeelieden de steen voor de zekerheid hadden meegenomen. Zo maten ze dat de ijzeren kanonnen aan boord van het schip het kompas wel negentig graden de verkeerde kant op konden laten wijzen.



Meer weten?

Over calciet kristallen en navigatie:

<http://columnary.blogspot.com/2011/02/vikingen-en-kristallen.html>

Over crystal and structural chemistry (universiteit Utrecht):

<http://www.uu.nl/faculty/science/EN/organisation/depts/chemistry/research/csc/research/Pages/default.aspx>

NU.nl: <http://www.nu.nl/wetenschap/2436472/vikingen-gebruikten-zonnestenen-als-kompas---.html>

Niburu: http://niburu.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=52:vikingen-gebruikten-kristallen-om-te-navigeren&catid=7:archeologie&Itemid=19

Birefringence-intro: <http://www.microscopyu.com/articles/polarized/birefringenceintro.html>

Kennislink/hoe-licht-een-handje-hielp-bij-het-onstaan-van-leven: <http://www.kennislink.nl/publicaties/hoe-licht-een-handje-hielp-bij-het-onstaan-van-leven>



RELIABLE STRENGTH



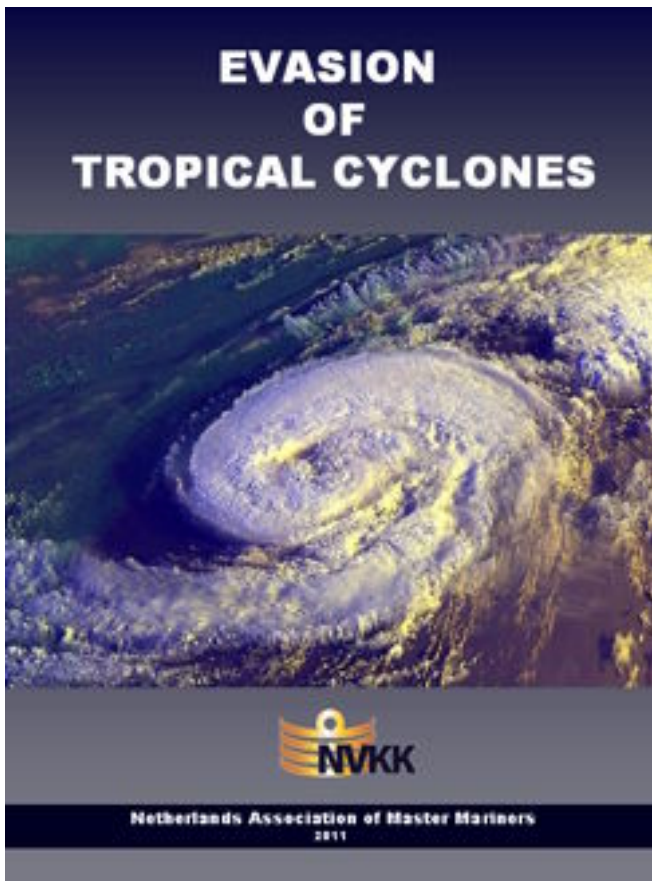
For over 40 years Jumbo has built its worldwide reputation of engineered, safe solutions for the full range of heavy lift transportation; by sea and over land, from fabrication yard to jobsite, from 10ts to 1800ts. With a fleet of 14 in-house designed heavy lift vessels (two of which are equipped with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



WWW.JUMBOSHIPPING.NL

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

NVKK geeft boekwerk Ontwijken van Tropische Orkanen opnieuw uit



In bepaalde gebieden zijn tropische orkanen sinds menscheugenis een gevaar voor schepen en de mensen die er op varen. Vele zeevarenden hebben hun leven verloren door, in het begin slechte of geen berichtgeving en later door verkeerde interpretatie van weerberichten of gewoon onkunde of slechte zeemanschap. Een andere factor is de onberekenbaarheid van de loop en intensiteit van tropische orkanen. Veel gedetailleerde schriftelijke informatie voor gebruik aan boord van schepen was niet voorhanden, volgens sommigen een gemis. Kapiteins moesten het doen met de kennis die zij opgedaan hadden tijdens de les uren Meteorologie op de zeevaartscholen.

In 1958 hebben een aantal kapiteins van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij gemeend hun ervaringen omtrent het omgaan met het fenomeen tropische orkanen

op schrift te stellen om zodoende collega kapiteins te informeren en te waarschuwen. Ze doen in "Ontwijken van Tropische Orkanen" verslag van hun ervaringen vergezeld van de technieken en inzichten die in die tijd bestonden over dit fenomeen. Ook werden kaarten opgenomen van de te verwachte tracks van de orkanen waaruit men kan opmaken hoe orkanen zich ontwikkelen en de banen die ze normaliter volgen. Hieruit kan men de beste koersen en snelheden distilleren hoe men moet opereren wanneer een orkaan nadert, of nog beter, hoe men kan voorkomen er in terecht te komen. Ook werd verslag gedaan van ervaringen wanneer men toch in een tropische orkaan terechtkomt en hoe men dan moet handelen om de schade aan schip, lading en opvarenden zoveel mogelijk te beperken of zelfs te voorkomen.

Het boek is indertijd in de oplage van enkele honderden verschenen en vond gretig aftrek. Na een bewerking en vertaling in het Engels in 1986, kwam het zelfs in Engeland te koop bij het Nautical Institute, een bekend uitgever op het gebied van maritieme studieboeken en andere publicaties. Door voortschrijdende technieken, zoals satellietwaarnemingen, was de inhoud aan verandering toe en toen het boek uitverkocht raakte, besloot de NVKK een poging te doen om het boek te herschrijven en de tekst en inhoud aan te passen aan deze tijd. Leraar aan het STC in Rotterdam, oud-stuurman en lid van de NVKK, de heer L.W Naudts, heeft de taak op zich genomen het boek te digitaliseren en de tekst aan te passen. Ook werden de afbeeldingen en grafieken bijgewerkt, verduidelijkt en op een DVD gezet. Met behulp van anderen en een gemoderniseerde voorpagina, werd een geheel nieuwe opzet van het boek gerealiseerd. De NVKK is van mening dat deze uitgave van grote waarde kan zijn voor diegenen die moeten navigeren in gebieden waar tropische orkanen voorkomen.

Op 6 oktober 2011 werd het boek door NVKK voorzitter Kapitein Alex van Binsbergen overhandigd aan Mevrouw Tineke Netelenbos, voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en een delegatie van de Koninklijke Marine (zie de achterpagina).

Het boek is te koop bij het secretariaat van de NVKK en kost 30 euro.



Advies aangaande het plaatsen van een AED op schepen

Medio 2011 vond tussen de adviescommissie van de Radio Medisch Dienst en de Nationale Reanimatie Raad (NRR) overleg plaats met betrekking tot de plaatsing van Automatische Externe Defibrillators (AED's). Hieronder volgt een samenvatting van de bevindingen.

Informatie van NRR over het plaatsen van een AED op Schepen

De beschikbaarheid van een automatische externe defibrillator (AED) kan bij een hartstilstand levensreddend zijn. Het advies voor omstanders aan wal in Nederland is allereerst het alarmnummer 112 te bellen, vervolgens te starten met hartmassage

en beademing (de basale reanimatie) en waar mogelijk binnen zes minuten te defibrilleren m.b.v. een AED. De vierde stap in de keten is tot slot de vroege specialistische hulp door het ambulancepersoneel en vervolgens in het ziekenhuis. Gezien de positie van een schip op zee, is externe hulp bij een hartstilstand een illusie. Zonder aansluitende, vroege specialistische hulp zoals beademing of dotteren neemt het rendement van een reanimatie af. Dit neemt niet weg dat er incidentele successen zijn geboekt met het gebruik van de AED op een schip. Met name voor schepen die dicht bij land zijn, zoals binnenvaartschepen en zeeschepen in een haven kan het gebruik van een AED levensreddend zijn.

Het advies van de Nederlandse Reanimatie Raad (NRR) voor de beroepsvaart is op schepen met passagiers altijd een AED te plaatsen. Belangrijk is dat een aantal bemanningsleden is opgeleid in basale reanimatie en het gebruik van de AED.

Informatie van IVW over het plaatsen van een AED op schepen

Artikel 25 van de regeling veiligheid zeeschepen legt voor schepen die onder Nederlandse vlag varen verplichtingen op t.a.v. de aanwezigheid van een medische uitrusting. In bijlage 5 van deze regeling is de benodigde medische uitrusting gespecificeerd. Betreffende regeling is afgeleid van Internationale regelgeving (opgesteld door ILO, IMO, WHO en EU). De AED maakt geen onderdeel uit van deze medische uitrusting.

De ILO en de IMO zijn momenteel gezamenlijk een nieuwe richtlijn op aan het stellen betreffende de medische uitrusting van zeeschepen. In het huidige concept staat de AED eveneens niet vermeld. De verwachting is dat de Nederlandse regelgeving aangaande de medische uitrusting voor zeeschepen in de

loop van de komende jaren aangepast zal worden aan de nieuwe, gewijzigde ILO/IMO-richtlijn. Er zijn voorsnog geen aanwijzingen dat de AED in de nieuwe regelgeving onderdeel zal zijn van de wettelijk verplichte medische uitrusting.



Conclusie

Het al dan niet plaatsen van een AED op een zeeschip is in Nederland niet wettelijk geregeld en het ziet er naar uit dat dit voorlopig zo zal blijven. De NRR heeft een duidelijk advies opgesteld. Het is aan de reders hieromtrent zelf een keuze te maken.



Kapiteins voor Ship Deliveries



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

TOS is op zoek naar kapiteins - stuurlieden

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 Gdynia (Polen), Děčín (Tsjechië) en Odessa (Oekraïne)

E-mail info@tos.nl



www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

SAVE OUR SOULS

(Het redden van mensenlevens op zee)



De sprekers in het vragenforum (foto HALHN)

Jaarlijks organiseert de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) een symposium met een voor leden en andere belangstellenden aantrekkelijk onderwerp. Aanleiding voor het onderwerp van het dit jaar op 6 oktober jl. te Breukelen georganiseerde symposium, was het feit dat het volgend jaar 100 jaar geleden is dat de "Titanic" verging in de Atlantische Oceaan. Het onderzoek naar die ramp heeft aangetoond dat er vele zaken niet klopten. De oorzaak van dit ongeluk en het verlies van veel mensenlevens heeft er voor gezorgd dat men goed is gaan nadenken over maatregelen om dit soort rampen verder te voorkomen. Of men daarin geslaagd is, werd tijdens het symposium belicht door een 6 tal sprekers.

Na een kort welkomswoord door kapitein Alex van Binsbergen, werd het dagvoorzitterschap op zich genomen door de heer Cor Oudendijk. Deze memoreerde de aanleiding voor het onderwerp van dit symposium en het gegeven dat schepen, met name passagiersschepen, nog steeds groter worden en deze schaalvergroting (soms al meer dan 8.000 mensen aan boord) grote eisen stelt aan hoe te handelen als er een ramp plaatsvindt.

Als eerste in de rij was de heer Gerrit Miedema van het Kustwacht Centrum in Den Helder aan het woord. Deze gaf een exposé over de internationale verdragen waar SAR (Save and Rescue) verplichtingen voor vlaggestaten in vermeld staan (scheepvaart en luchtvaart) zoals het verdrag van Chicago 1944, de SAR Convention 1979 en ANNEX 12 luchtvaart SOLAS 1974 scheepvaart. Ondersteund door een diapresentatie, toonde hij het Nederlandse SAR gebied en de SAR regionen in Noord-West Europa.

Aangegeven werd dat er een SAR handboek is gekomen voor zowel luchtvaart als scheepvaart dat uit drie delen bestaat: Volume I als je een SAR organisatie wilt opzetten, Volume II voor het uitvoeren van de SAR taak en Volume III voor de

(redding)eenheden.

Verder werd ingegaan op een SAR oefening 'zoektocht man over boord' (LIVEX 2009) die plaats vond op 22 september 2009 met alle betrokken partijen waarbij ook met name aspecten als golfhoogte en windsnelheid aan de orde kwamen. Ook werd toelichting gegeven met betrekking tot een incident dat zich heeft voorgedaan met een reddingshelikopter op 21 november 2006 en een incident met het passagiersschip m.s. Nordlys' op 15 september 2011. Dit laatste incident gaf een eerste aanleiding voor een latere discussie of er wel voldoende mogelijkheden zijn qua middelen en hulpdiensten indien er werkelijk sprake is van een ongeluk met een zeer groot passagiersschip zoals die heden ten dage steeds meer verschijnen op de wereldzeeën.

Vervolgens kwam de heer Niilo Alakopsa van Fa. Falck Nutec & VSTEP aan het woord. Deze ging met de titel 'Guiding you to a safer future' verder in op de vraag wat er gebeurt als er sprake is van een scheepsramp met grote aantallen passagiers en bemanningsleden.

Hij ging daarbij in op de in het STCW 95 verdrag inclusief de Manila Amendments gestelde minimum eisen voor de training en kwalificaties van gezagvoerders, scheepsofficieren en al het andere personeel op passagiersschepen. In een aantal sheets kwamen alle veiligheids-aspecten aan de orde zoals het aanwezig moeten zijn van monsterrollen/passagierslijsten, veiligheidsplannen, nooduitgangen, het wel of niet kunnen/mogen gebruiken van liften, alle mogelijkheden om de passagiers behulpzaam te zijn, evacuatie van bijv. gehandicapten. Belangrijke aanbeveling aan het einde van deze presentatie:

Train whenever, wherever
No time-consuming planning and preparation of live exercises
Practice in a safe in a environment
Improve operational preparedness
Reduce training costs
Learn and develop new skills.

Daarna kwamen de heren Dobber en Lefering van de Holland America Line aan het woord.

Onder de titel Life Saving Appliances 'SOLAS requirements' werd ingegaan op de wijze waarop men bij deze cruise rederij omgaat met het trainen en voorbereid laten zijn van zowel bemanning als passagiers zo er zich een calamiteit zou voordoen. Hierbij werd een overzicht gegeven van alle HAL schepen met de op die schepen aanwezige reddingsmiddelen naast een overzicht van de wettelijke vereisten als ook gehanteerd.

Meer in detail kwam onder meer de vraag aan de orde hoe je bij een calamiteit omgaat met bijv. 900 mensen in het scheepstheater en bijv. 600 in een eetsalon. 'Hoe doe je dat' vanuit een gegeven dat uit onderzoek is gebleken dat ca. 50% helemaal

niets doet en gewoon blijft zitten waar hij of zij zit bij een oefening of werkelijke calamiteit. In dat soort gevallen is het goed mogelijk dat er op dat moment geen scheepsofficieren aanwezig zijn maar wel ander personeel. De heer Lefering bracht naar voren dat, naar zijn mening, de aspecten van het omgaan met deze situaties zoals het isoleren van dekken, het afsluiten van secties, het doen plaatsnemen in reddingsmiddelen - kinderen en vrouwen, helaas niet aan de orde komen in de zeevaartschoolopleidingen. Dat geldt dan met name voor de officieren. 'Daarnaast ben je aangewezen op personeel dat er helemaal niet voor opgeleid is en aan boord komen na een korte cursus van slechts 5 dagen' aldus de heer Lefering. De opleiding verder aan boord moet ook passen in het tijdschema en dat in een context waarbij 10 uren werken per dag een normale zaak is. Deze inleiding werd afgesloten met het noemen van de speciale aandacht die nodig is als zich een ramp voordoet in een haven en een groot deel van de bemanning aan de wal is.

Na de koffiepauze nam de heer David Torres (Fa. Schat Harding) het woord. Hij begon met het vertonen van een collage van de 'Titanic' en één van de nu grootste passagiersschepen.

Hij ging vervolgens in op een nieuw ontwerp releasehaken van davitsystemen waarbij hij memoreerde dat er in de afgelopen 10 jaren al gesproken wordt over het verbeteren van haaksystemen en dat er nog niet veel veranderd is, behalve voor nieuwe te bouwen schepen.

De systematiek bestaat al sedert 1860. Een probleempunt is nog altijd de mogelijkheid van ongewenst losschieten. Met de aantekening dat er nog steeds geen standardeisen zijn maar die mogelijk wel nog dit jaar worden verwacht, werd een oplossing, als door de Fa. Schat Harding ontworpen, getoond. Deze inleiding werd afgesloten met de melding dat slijtage nog altijd het grootste probleem is.



Aandacht in de zaal (foto Gerrit Altena)

Vervolgens kwam Kapitein Martin Remeus aan het woord. Na enige gegevens over Canadian Feederlines en de nieuwbouw

bij deze rederij, verhaalde hij uitgebreid over een onder zijn leiding uitgevoerde reddingsactie op 14 januari 2011. Aanleiding voor het uitvoeren van deze zeer indrukwekkende reddingsactie was de melding vanuit het MRCC Athene dat op de Middellandse Zee een schip in nood was waargenomen met 260 vluchtelingen aan boord. De motor van het schip was uitgevallen en het schip was zinkende. Uiteraard waren er veel te veel mensen, vooral uit Afghanistan afkomstig, aan boord. Het was slecht weer en er stond een ruwe zeegang. Dat laatste maakte het noodzakelijk dat het zinkende schip goed aan lijzijde werd benaderd. Het meest indrukwekkende en ook moeilijkste deel van de reddingsoperatie was het feit dat bij het dicht naderen van het zinkende schip, er verschillende mensen over boord sprongen ondanks verwoede pogingen en aandringen om dat niet te doen. Het grootste probleem was dat veel van deze mensen ook nog eens aan die zijde van boord sprongen waar het CFL schip langszij wilde komen. De gevolgen laten zich raden. Ondanks dit zeer treurige gegeven konden de meeste mensen worden gered. Kapitein Remeus en zijn bemanning hebben het zgn Certificate of Commendation ontvangen, dit in het kader van het uitreiken van de IMO Bravery Award 2011. Vanuit de zaal werd gevraagd of er naar aanleiding van dit gebeuren sprake is geweest van goede opvang en ook van nazorg voor de bemanning. Kapitein Remeus gaf als antwoord dat dit vanuit Canadian Feederlines uitstekend is geregeld door ondermeer psychologische begeleiding.

Als laatste spreker kwam de heer Roemer Bogaard van de KNRM aan het woord die middels eveneens een diaprojectie inging op de nut en noodzaak van het hebben van een goede reddingsorganisatie zoals de KNRM en de samenwerking met andere diensten zoals Koninklijke Marine, Radio Medische Dienst en zoals al eerder die middag genoemd in SAR verband de Kustwacht. Hij noemde de statutaire doelstelling van de KNRM:

- Kosteloos hulp en bijstand verlenen bij gevaar of dreigend gevaar op Noordzee, IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse wateren
- en de beleidsuitgangspunten:
 - Redden en hulpverlening
 - Redders zijn professionele vrijwilligers
 - Redders aan de wal financieren

Aangegeven werd dat de huidige helikopter capaciteit onvoldoende is en het moment van het nemen van de beslissing 'schip verlaten' het moeilijkste is. Daarbij is ook nog aan de orde dat 'schip verlaten' niet altijd een juiste optie is en zeker niet als er onvoldoende reddings-capaciteit is. Verder kwamen aan de orde dat op de huidige nieuwe reddingboten 120 mensen kunnen maar de vraag actueel blijft hoe je 'overzet' op en van koopvaardij schepen met name als het hele grote zijn. Hij noemde dat bijv. bij Stena Line er veel wordt geoefend en ook dat nog zeer recent door DFDS een schip ter beschikking was gesteld voor een grote gezamenlijke oefening. Een 'probleem-



Op zoek naar afwisseling?

Avontuur vind je op zee. Maar écht avontuurlijk is het pas bij Redwise. Geen twee zeereizen hetzelfde. Met een splinternieuw schip of een klassieke stomer, in een notendopje de halve wereld rond of met collega's op een oceaanreus; elke reis is anders.

Monster vandaag nog aan op onwijswerk.nl

Amersfoortseweg 12-E, 3751 LK Bunschoten-Spakenburg. Tel. 033 42 17 860. info@redwise.nl




Redwise
 GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING

' dat tijdens die oefening was gebleken, was het gegeven dat de bemanning van een langsij het DFDS schip gekomen hulpverlener zich niet had gerealiseerd dat door de scheepshuid portofoon communicatie met andere hulpverleners aan de andere zijde van het schip niet mogelijk was.

Hij sloot af met het dringende advies dat het stellen van schuldvragen naderhand dodelijk zijn voor lerende organisaties. Men moet bereid zijn en blijven om risico's te (durven) nemen en niet om ten koste van alles risico's te vermijden. Uiteraard moeten de hulpverleners wel hun eigen veiligheid goed in acht nemen.

Na deze laatste inleiding verzocht de dagvoorzitter aan alle inleiders om gezamenlijk plaats te nemen achter een tafel voor het beantwoorden van nog mogelijke vragen en een discussie.

Punten die daarbij aan de orde kwamen waren onder meer:

- is het niet zinvol om in relatie tot de veiligheid de aantallen passagiers te beperken c.q. de omvang van schepen?
- waarom is het loodswezen niet betrokken bij de SAR operaties waarop als antwoord kwam dat daarover gesprekken gaande zijn maar dat er nog geen geformaliseerde afspraken zijn gemaakt
- werd gevraagd hoe het kan dat wij met zijn allen niet accepteren dat er bij scheepsrampen sprake kan zijn van slachtoffers. Dit wordt bij een vliegcrash wel geaccepteerd, waarbij

er soms sprake is van een groot aantal slachtoffers.

De conclusie uit deze laatste opmerking was dat het wel eens mogelijk zou kunnen zijn dat er bij een ramp met een groot passagiersschip wel degelijk veel slachtoffers kunnen vallen. Er kan dan een herhaling 'in veelvoud' betreffende aantal slachtoffers plaatsvinden als met de 'Titanic' het geval was. De 'Titanic' werd immers toen ook onzinkbaar' geacht.

Om ca. 16.00 uur werd het symposium afgesloten door Kapitein van Binsbergen met dankzegging aan de dagvoorzitter, de inleiders en alle aanwezigen voor hun inbreng en hij nodigde iedereen uit voor het aperitief. Zoals gewoonlijk gaf het aperitief ook weer uitgebreide mogelijkheid om na te praten.

Gerrit Altena

Fred van Wijnen



Wieland Aalstrik, 'Stuurmannen op de brug', 1900

feederlines
feederlines | shipmanagement

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

Feederlines verstaat de kunst om ook in tijden met economische tegenwind de juiste koers te zetten. Met een moderne, wereldwijd opererende vloot van voornamelijk multi purpose schepen en een gemotiveerde groep medewerkers pakt de rederij haar kansen. Door de uitbreiding van de vloot in de komende jaren bestaat er een behoefte aan zeevarenden die beschikken over de juiste stuurmanskunst. Wilt u meer weten over uw varende mogelijkheden bij Feederlines; bezoek dan onze website www.feederlines.nl of neem contact op met Jetse Stienstra, hoofd bemanningszaken, via crewing-dpt@feederlines.nl of per telefoon op 050 5887777.

RESOLUTIONS IFSMA ANNUAL GENERAL ASSEMBLY 2011



International Federation of Shipmasters' Association

37th Annual General Assembly, 9 & 10 June 2011

Halifax, Nova Scotia, Canada

IFSMA RES 1/2011 (AGA 37): Criminalisation

On the occasion of the 37th AGA, the delegates of IFSMA assembled in Halifax, Nova Scotia, Canada noted with great concern the imprisonment of Captain Maslennikov Sergey, the Ukrainian Master of the tug Zudar Sexto, in Spain and of Captain Svetlozar Lyubomirov Sobadzhiev, the Bulgarian Master of the M/V Maas Trader in Panama. IFSMA is very concerned that the criminalisation of shipmasters is still an issue and that IMO Member States still do not act according to the Joint IMO/ILO Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident. IFSMA calls upon all IMO Member States to take action in developing on the basis of the present Guidelines on Fair Treatment a Code on Fair Treatment of Seafarers in the Event of any Maritime Incident. The delegates of the 37th IFSMA AGA welcomed the recent initiative taken by IFSMA in providing MasterMarinerProtect, a Defence and Legal Cost Benefit Scheme, to the members, ensuring that Masters facing potential criminalisation have proper legal advice immediately at hand.

IFSMA RES 2/2011 (AGA 37): Piracy

On the occasion of the 37th AGA, the delegates of IFSMA assembled in Halifax, Nova Scotia, Canada noted with great concern the continuous trend of seafarers being exposed to attacks involving piracy and armed robbery. IFSMA urges all stakeholders to promulgate to seafarers measures taken by administrations, industry and world bodies (such as the UN, IMO, NATO, MSCHOA) to protect seafarers while sailing through Somalia waters and other areas where piracy may occur and to reassure them that interests of seafarers safety is uppermost in their minds and they are striving hard to continue making seagoing an attractive career. IFSMA further urges those concerned to advise all seafarers to join ships through authorized channels especially Masters with proper briefing on their role when sailing through Somalia waters including a clear

statement on their overriding authority.

IFSMA RES 3/2011 (AGA 37): Piracy and Armed Guards

On the occasion of the 37th AGA, the delegates of IFSMA assembled in Halifax, Nova Scotia, Canada noted with great concern the continuous trend of seafarers being exposed to attacks involving piracy and armed robbery. The delegates also noted with concern that since the last revision of the IFSMA policy in 2010 the piracy and armed robbery issue has further evolved, especially in the waters infested by Somali pirates. The new strategy of the pirates is principally based on moving their activities further out to sea thus expanding their work field to such an extent that protection by naval forces becomes insufficient. Moreover, the pirates use captured merchant and fishing vessels as so-called mother-ships to successfully extend their range. The delegates further noted with great concern that the Somali pirates have started to treat the captured crews far more cruelly than in the recent past. There's more and more evidence that crews are being tortured both physically and mentally and an increasing number are being killed. Moreover, the increasing willingness of naval forces to storm hijacked vessels, is on the rise and with that the chance that hijacked crew members will get killed in exchanges of fire between the pirates and naval forces or in retaliation by the pirates. Moreover, the delegates noted that under the present conditions naval forces are not able to successfully protect all merchant vessels and their crews from the serious threats of piracy and armed robbery. The delegates agreed that serious consideration should be given to the option of privately contracted armed security personnel as a means to protect the merchant vessels and their crews. The delegates further agreed that while accepting the option of using privately contracted armed security personnel IFSMA should not stop exploring other options for protecting merchant vessels and their crews. The delegates agreed that possible agreements that allow the use of private or Flag State security forces onboard, should be subject to a Code of Conduct to be developed and agreed by all relevant stakeholders including IFSMA. This Code of Conduct should amongst others clarify the authority and responsibilities of the shipmaster and give him clear and sufficient insight of all legal aspects of the employment of armed security forces. A clear statement of protection of the Master from criminal charges that may arise from the use of force by privately contracted armed security personnel to protect the vessel has to be established under an appropriate Code. Furthermore the delegates agreed that a Quality Assurance System has to be introduced in accordance with the IMO Guidelines to be developed and all private armed security forces should be subject to screening, vetting and certification by Flag States.

IFSMA RES 4/2011 (AGA 37): Human Suffering caused by Pirates

On the occasion of the 37th AGA, the delegates of IFSMA as-

sembled in Halifax, Nova Scotia, Canada noted with great concern the effects on seafarers and their families as a result of attempted attacks, boarding and/or hijacking of vessels or even taking crew as hostage in Somali and other waters. IFSMA strongly recommends ship operators to ensure that the financial situation of families is secured and that proper post-situation medical care and counselling is provided for both families and crew. The delegates agreed that there is an urgent need to develop guidelines for shipmasters as well as for ship operators giving insight knowledge on the causes and effects arising from traumatic events, exemplifying the important role that the shipmaster can play immediately after traumatic events. Furthermore the delegates strongly agreed that IFSMA should take the lead in setting up a network of trauma specialists and provide necessary information to shipmasters enabling them to give proper advice to their fellow crew members if needed. IFSMA urges IMO Member States to provide for compulsory traumatic stress debriefing training as part of the STCW Management Level education.

IFSMA RES 5/2011 (AGA 37): Nuclear Disaster in Japan

On the occasion of the 37th AGA, the delegates of IFSMA assembled in Halifax, Nova Scotia, Canada expressed deepest condolences to the colleagues from the Japanese Captains Association (JCA) reflecting the tremendous consequences of the recent earthquake, tsunami and subsequent nuclear disaster in the north-eastern coast of Japan. IFSMA is grateful to the colleagues from JCA for providing recent information on the safety at sea and in ports in times of the Japanese radiation crisis. IFSMA welcomes the initiatives taken by the Japanese Department of Transport in monitoring and providing facts on the on-going nuclear radiation from the damaged Fukushima nuclear power station as well as on the drift of the debris resulting from the tsunami on March 11, 2011. IFSMA urges all maritime industry stakeholders to make good use of the situational information provided by the Japanese government website (www.mlit.go.jp/en/index.html) and the IMO webpage (www.imo.org) in order to ensure that shipmasters and ships' crew receive proper and regularly updated information both on the nuclear radiation in the vicinity of Japan and the drift of debris.

Redding op zee



15 januari 2011 heeft de Momentum Scan onder commando van kapitein M. Remeus bij de Griekse kust 226 migranten van een zinkende houten vissersboot gered. Een reddingsoperatie waarbij kapitein en bemanning van de Momentum Scan grote moed en doorzettingsvermogen hebben getoond, en waarbij met gevaar voor eigen leven veel mensen voor verdrinking zijn behoed. Op ons laatste symposium Save our Souls heeft kapitein Remeus indrukwekkend verslag gedaan van deze redding. Naar aanleiding van deze reddingsoperatie heeft het ministerie van I&M de kapitein en bemanning voorgedragen voor de IMO Bravery Award 2011. De IMO raad heeft besloten aan kapitein Remeus en zijn bemanning het zeer eervolle Certificate of Commendation uit te reiken. In november zal dit Certificate of Commendation aan kapitein Remeus in Londen bij de IMO uitgereikt worden. Op het kapt van deze Notices treft u het zusterschip van de Momentum Scan aan tijdens de doop op 30 september 2011 in Kampen. Bij deze gelegen heeft de heer Polderman namens het ministerie van I&M stilgestaan bij de reddingsactie en kapitein Remeus de plaquette uitgereikt.

De NVKK feliciteert kapitein Remeus en zijn bemanning.

Meer zien? Kijk op:

<http://www.youtube.com/watch?v=Je3zLIUDXxk&feature=related>

Setting a safe course

Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilotage

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

WWW.DIRKZWAGER.COM



DIRKZWAGER'S
COASTAL & DEEP
SEA PILOTAGE BV

Royal Dirkzwager
Govert van Wijnkade 50
3144 EG Maassluis
The Netherlands

OP-ED: Perspective on the Northern Routes Between the Atlantic and Pacific

By Harry Valentine *,

The Maritime Executive, 14 December 2011

Since the days of the maritime Silk Road and the early wind-driven sailing vessels, seafarers have consistently sought the shortest maritime route between distant ports of call. Before the development of the Suez Canal, seafarers sought alternative maritime routes between European ports and the ports at the spice lands of the East Indies and also China. One such route saw ships begin to sail around the Cape of Good Hope at the southern tip of Africa.

Other seafarers explored alternative sea routes via Cape Horn and a possible northern sea route between the Atlantic and the Pacific. Several ships were lost while exploring that alternative route. The search for a shorter maritime route between Asian and European ports resulted in surveyors exploring a possible connection between the Mediterranean Sea and Red Sea, via the Dead Sea. Later research resulted in the development of the Suez Canal.

The developers of the Suez Canal recognized a need for a shorter maritime route between Europe and Pacific coast ports of the Americas. That recognition led to the development of the Panama Canal. However, there is still ongoing interest in an even shorter northern maritime route, via the Arctic. The combination of advancing maritime transportation technology and changing weather patterns has sparked renewed interest in a northern maritime route between the Atlantic and Pacific Oceans.

So far, there are 2-precedents that involve maritime vessels sailing between the North Atlantic and the Bering Strait. The first crossing occurred in 1960 when the USS Nautilus sailed under the Arctic pack ice, on the Canadian side of the Arctic. The second crossing occurred more recently when German ship sailed behind a Russian icebreaker, through the shallower Russian side of the Arctic. The warm Gulf Stream and North Atlantic Ocean currents carry warmer seawater from tropical regions, into the Norwegian Sea and Barents Sea that are both navigable for most of the year.

These seas are on the same latitudes as the Beaufort Sea and a major section of the Canadian Northwest Passage, except that there is no ocean current carrying warmer seawater into these waters. The result is thicker, less navigable and perhaps impassable pack ice along the Northern Canadian surface route. An oceanic ship train with each unit built to the length of Panamax-2 ships (1200-ft, 365m) and the beam (23-m) and draft (8m) of earlier generation ships, could sail the Russian trans-Arctic route during favorable weather conditions. The Canadian Northwest Passage may be impassable to such technology despite the power and thrust of multiple engines and many propellers.

The Northern Russian trans-arctic route offers a shorter sailing distance between European ports (Baltic Sea, Mediterranean Sea and North Sea) and the Bering Strait, compared to a route via the south of Greenland (impassable pack ice to the northeast of Greenland). However, the deep-water trans-Arctic route through Northern Canada has proven navigable to submersible maritime technology. There may be potential to develop a submersible bulk carrier technology to sail this route, under the ice pack, should a market for such a service actually materialize.

Such technology carrying bulk freight such as compressed/liquefied natural gas or incompressible liquids such as diesel, aviation fuel or gasoline may be more capable of enduring the higher external pressures that such vessels will encounter below the ocean surface. The possible presence of large deposits of natural gas and oil buried under the Arctic regions may require the operation of such maritime technology. While the installation of pipelines that carry compressed natural gas through the cold Arctic regions may be possible, such may not be the case for pipelines that carry crude oil.

There may be a future need to develop an oil refinery along the coast of the Beaufort, to convert crude oil to gasoline, diesel and aviation fuel. Submersible maritime tanker technology would carry that bulk cargo along maritime passages located beneath the pack ice, while en route to a terminal located in calmer waters around the Gulf of St Lawrence, the mouth of the St Lawrence River or perhaps Long Island Sound. There is also the option of the submersible carrier transferring its load to a surface ship, at a transfer point located in the navigable waters of the Bering Sea or comparable Atlantic location.

The future of trans-Arctic maritime transport may likely involve different technologies operating on the Russian and Canadian sides of the Arctic. While oceanic ship trains of up to 6000-ft in length would likely navigate through the shallower surface waters of the Russian trans-Arctic route, submersible bulk carriers may operate in the deeper waters along the Canadian Northwest passage. Over the next few years, advances in maritime technology would likely play a far more significant role in introducing trans-Arctic maritime transportation, than changing weather patterns.

** Mr. Valentine holds a degree in mechanical engineering from Carleton University, Ottawa, Canada, with specialization in thermodynamics (energy conversion) and transportation technology. He has a background in free-market economics and has worked as a technical journalist for the past 10-years in the energy and transportation industries. He has undertaken extensive research, authored and published numerous technical articles in the field of transportation energy.*

Update zeeroverij

Hoorzitting Tweede Kamer

Zoals u in de vorige Notices hebt kunnen lezen, is in de afgelopen maanden veel aandacht besteed aan maatregelen tegen zeeroverij. Op 10 oktober j.l. vond een hoorzitting plaats in de Tweede Kamer naar aanleiding van het rapport “De Wijkerslooth” over de inzet van gewapende beveiligers. De Commissie de Wijkerslooth geeft drie opties voor gewapende beveiliging. De NVKK is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de rechtspositie van de kapitein in deze ingewikkelde materie. In een brief aan de kamerleden en aan professor mr. Knoops (die als expert ook bij de hoorzitting aanwezig was) heeft de NVKK gewezen op de wettelijke positie van de kapitein en haar wens uitgesproken dat de Kamer in haar overwegingen daarmee rekening zal houden. Tijdens de hoorzitting werd hierbij uitgebreid stilgestaan en de drie aanwezige hoogleraren (Mr. J. L. de Wijkerslooth, Dr. Mr. G.G.J. Knoops en Mr. P. van Vollenhoven) erkenden onomwonden dat het de kapitein is, die eindverantwoordelijke blijft. Hetgeen wij natuurlijk al wisten, werd nu ook in de Tweede Kamer nog eens goed benadrukt. De hoorzitting had het karakter van kennisverbreding voor de Kamerleden.

Algemeen Overleg Tweede Kamer

Een maand later, op 10 november vond een Algemeen Overleg plaats in de Tweede Kamer. De Kamerleden zouden hier overleg voeren over de wenselijkheid en de mogelijkheden van gewapende beveiliging. Omdat vooraf wederom de positie van de kapitein vermalen dreigde te worden in de discussie, heeft de NVKK een krachtig signaal afgegeven, dat aandacht dient te worden besteed aan dit aspect en dat de rechtspositie van de kapitein veilig dient te worden gesteld. Tensamen met de KVNVR en Nautilus heeft de NVKK een notitie uitgegeven, waarin de wenselijkheid van spoedige bescherming van koopvaardij schepen rond het zeeroverijgevaarlijke Somalië wordt benadrukt. In de notitie wordt aangegeven op welke wijze de beveiliging geoptimaliseerd zou kunnen worden, waarbij ook de juridische positie van de kapitein wordt belicht. Tenslotte worden in de notitie opties gegeven op welke wijze de Nederlandse regelgeving zou kunnen worden aangepast. De op het overleg aanwezige ministers van Buitenlandse Zaken (Rosenthal), Defensie (Hillen) en Veiligheid en Justitie (Opstelten) toonden zich terughoudend bij het toestaan van gewapende bescherming. De minister van Defensie heeft voor 2012 naast de inzet van drie marineschepen ook aanvankelijk twintig Vessel Protection Detachements (VPD's) op zijn begroting opgebracht. Dat werd al gauw aangepast tot vijftig VPD's en in de kamerdiscussie zegde de minister toe, dat hij kans zou zien om in 2012 honderd VPD's beschikbaar te stellen. De ministers van Veiligheid en Justitie en van Defensie toonden zich tegenstander van de inzet van gewapende private beveiligers. Het geweldsmonopolie moet (zeker in deze tijd van uitwassen) in handen van de Staat blijven. Daarnaast is een escalatie van een

gewapend treffen niet uitgesloten, waarbij de bemanningsleden in groot gevaar kunnen komen. In een dergelijk politiek overleg moet de toehoorder niet de illusie koesteren, dat spijkers met koppen worden geslagen en harde oplossingen worden bereikt. Het is meer een rituele rondedans en profilering van politieke partijen, waarbij de ministers dan het liefst een rookgordijn om zich heen optrekken. Het mag oneerbiedig klinken, maar zo werkt de openbare Haagse politiek. Toch heeft de NVKK succes geboekt. Zij heeft een duidelijk standpunt, dat inmiddels bij iedereen bekend is en waarvan iedereen weet, dat we bereid zijn om bij te dragen aan de discussie die moet leiden tot substantiële oplossingen. De positie van de kapitein is in deze discussie helder op de kaart gezet en de betrokken partijen respecteren dat ten volle.

Deelname aan Forumdiscussie

Op 11 november vond tijdens Europort in een van de zalen van de Ahoy een forumdiscussie plaats die was georganiseerd door private beveiligingsbedrijven SecDoc en Master Mind Security. De zaal was goed bezet (grotendeels door andere beveiligingsfirma's). Als forum waren aanwezig de heer Prins van de KVNVR, mevrouw den Hollander van Nautilus, de heer Dobbs van Catlin Protection Group, Kapitein-Luitenant ter Zee Hunnengo van de KVMO en ondergetekende namens de NVKK. Tijdens de discussie werd ingegaan op de wenselijkheid van gewapende beveiligers aan boord. De KVNVR en Nautilus waren daar een absoluut voorstander van. De heer Hunnengo had zijn reserves bij gewapende particuliere beveiligers hetgeen de NVKK ondersteunde en eraan toevoegde dat de positie van de kapitein hierin uiterst belangrijk is. Vervolgens werd de vraag gesteld wat de consequenties zouden zijn, als Nederlandse reders besluiten om hun schepen uit te vlaggen, als ze geen bescherming blijken te kunnen krijgen. Alle partijen waren het erover eens, dat dat een slechte keuze zou zijn en dat daarover zorgen bestaan. Op de vraag wat de invloed van verzekeraars in dit proces zou kunnen zijn, werd door de heer Dobbs uitgebreid ingegaan. Uiteindelijk blijft de rol van de verzekeraar onduidelijk. Tenslotte kwam het kostenaspect naar voren. De rekening die reders van Defensie krijgen, ligt vele malen hoger dan die van private beveiligers. Een duidelijke oplossing kon in de discussie niet worden gegeven. Bij de vragen en discussie daarop vroeg de NVKK-vertegenwoordiger zich af, of gewapende beveiliging wel het goede spoor is. De aanwezige particuliere beveiligingsfirma's maakten hiervan gebruik om hun firma voor het voetlicht te brengen. Al met al een interessante discussie, waarbij de rol van de verontruste kapiteins goed naar voren kwam.

Lezing van Engelse onderhandelaar

Op 3 november waren wij aanwezig op de WISTA lunch (Women's International Shipping and Trading Association), waarop Suzanne Williams een Engelse toponderhandelaar bij gijzelingszaken vertelde over gijzelingszaken bij Somalië. Een ui-

terst ingewikkelde materie, waarbij het kleinste detail van groot belang is. Op dit moment (november) worden nog 11 schepen en 199 gijzelaars gevangen gehouden in Somalië. Het menselijk drama is groot. De nazorg is gering, aldus Williams. Zij ziet een toename in gewelddadigheid. De criminelen zijn al lang geen vissers meer, maar veel vaker specialisten op bijvoorbeeld IT-, investerings- en communicatie-gebied. Een failed state als Somalië heeft een overvloed aan vrijwilligers. Kortom, alle elementen om de piraterij voort te zetten zijn ruimschoots aanwezig. In haar ogen maakt de koopvaardij een grote fout bij het voorbereiden van bemanningen en het leren uit ieder geval van zeeroof. Er worden geen *debriefings* gehouden en er worden geen *lessons learnt* genoteerd. Dit zou veel beter moeten. Bij een onderhandeling zijn er enkele harde aandachtspunten: de wederzijdse verwachtingen, beperking van het gevaar voor de betrokkenen, de veiligheid (security), de snelheid van het proces en het verzamelen van informatie. Alles moet worden uitonderhandeld, tot in het kleinste detail. Zo niet, dan gaat het onherroepelijk fout. En er moet oog zijn voor het kleinste detail.

De actuele toestand

In de Noord Indische oceaan en omstreken is de zeeroverij in gewelddadigheid toegenomen. Een hoog percentage van schepen die door dit gebied vaart heeft een team particuliere gewapende beveiligers aan boord. Dit is in veel landen wettelijk niet toegestaan, maar omdat er geen andere oplossing voorhanden is, wordt het door de vingers gezien. Zo lang het goed gaat. In Nederland heeft de minister van Veiligheid en Justitie nadrukkelijk gezegd dat gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen onder Nederlandse vlag wettelijk niet toegestaan zijn en dat dit een strafbaar feit is. In West Afrika ziet men de zeeroverij ook weer toenemen. Met name in de Golf van Guinee. In de andere zeeroverij-gevaarlijke gebieden is de situatie ongewijzigd gebleven.

De NVKK volgt de ontwikkelingen op de voet en blijft zich inzetten voor duurzame oplossingen tegen zeeroverij, waarbij de veiligheid van de kapitein en de bemanningsleden de hoogste prioriteit heeft.

H.A. L'Honoré Naber



Cyber-Attacks a Huge Concern for the Energy Sector



The Maritime Executive, Monday, December 12, 2011

Ludolf Luehmann, an IT manager for Shell, warned the industry of the devastating effects that cyber-attacks could have on the energy sector at the 2011 World Petroleum Conference in Doha. Luehmann says that Shell has experienced an increased number of attacks this year; motivated by both commercial and criminal intent. The industry, especially the oil industry is experiencing attacks that could manipulate equipment and cost lives. In the summer of 2010 the industry experienced Stuxnet, a targeted "worm" designed to manipulate machinery, including the opening and closing of valves. Worms like this can be very dangerous to human life, the environment and business. Following the Deepwater Horizon spill, BP became the target of many cyber-attacks but company policy won't permit them to speak in detail about the attacks. Hackers are attacking more often and are putting more thought into the way they attack. Nearly all of the world's energy production is controlled and monitored by computers and industry leaders fear that cyber-attacks could potentially put this fuel technology in the wrong hands.



Yacht Management

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



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

Kapitein

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

Wat zijn de vereisten?

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

Geïnteresseerd?

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

Maersk and the U.S. Navy Collaborate on Biofuel Initiative

The Maritime Executive, Monday, December 12, 2011

Maersk and the U.S. Navy are testing algae-based biofuel on the container ship Maersk Kalmar. The ship is en route from Northern Europe to India.

Maersk Kalmar has two key attributes that make it a suitable vessel for biofuel testing. The 300 meter-long container ship has a dedicated auxiliary test engine, which reduces the risks of testing, and its fuels system has a special biofuel blending equipment and separate tanks.

In October 2010, Secretary of the Navy Ray Mabus visited Maersk headquarters in Copenhagen, Denmark and learned of energy conservation initiatives across Maersk’s fleet of over 1,300 vessels. These programs fit well with the Navy’s interests in increasing fuel efficiency and reducing emissions. The bio-fuels test is the first collaboration between Maersk and the U. S. Navy’s Naval Sea Systems Command (NAVSEA).

“The shipping industry needs to dramatically reduce greenhouse gas intensity in the coming decades. In the short term, we can gain a lot by focusing on improving fuel efficiency. In the longer term, we would like to see sustainable biofuels become a commercially available, low-carbon fuel,” said Jacob Sterling, Head of Climate and Environment at Maersk Line.

During its month-long, 6,500 nautical mile voyage from Bremerhaven, Germany to Pipavav, India, the ship will use 30 tons of biofuel. Engineers and crew onboard are testing blends ranging from 7% to 100%. The team is also analyzing emissions data on NOx (nitrogen oxides), SOx (sulphur oxides), CO2 and particulate matter from the fuel use, along with effects on power efficiency and engine wear and tear. Tests are scheduled to conclude in early December with an analysis of results following soon thereafter.

The biofuel test brings together several companies across the A.P. Moller – Maersk Group: Maersk Line, the world’s largest commercial container carrier; Maersk Maritime Technology, a

research and development center of excellence for ship technologies; and Maersk Line, Limited, which owns and operates U.S. flag vessels and has worked with the U.S. Navy for nearly 30 years.

“We expect to identify an optimal blend of distillate and biofuel that will meet the more stringent requirements of the International Maritime Organization’s forthcoming emissions regulations,” said David Anderson, Maersk Line, Limited’s technical representative for the project.

“The test is part of a journey to spur innovation in fuel R&D, diversify the fuel supply and improve environmental performance. It is a long-term goal Maersk shares with the Navy,” added Anderson.

To learn more about Maersk’s sustainability initiatives, please visit: www.maersk.com/Sustainability.



Maersk Kalmar - Foto Scheepvaartnieuws



Van het Secretariaat

Nieuwe Leden:

2654	D. Roest	Anet Shipping- Wagenborg	14-10-2011
------	----------	--------------------------	------------

Overleden:

1192	Kapitein J.J. Werumeus Buning	Nedlloyd	22-09-2011
1338	Kapitein K. Drent	Shell	25-10-2011
1530	Kapitein G.F. Boulogne	KNSM	01-11-2011
1894 E	Kapitein J. de Jager	Shell, Oud voorzitter NVKK	10-12-2011

Waar waren wij aanwezig?

12-09-2011	IJmuiden	Symposium KNRM
13-09-2011	Den Haag	Nautische Risico-analyse Noordzee
14-09-2011	Rotterdam	Bedrijfstakvergadering Scheepvaart en Transportcollege
15-09-2011	Den Haag	Algemeen Overleg Vaste Kamercommissie BZ - Piraterij
16-09-2011	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK
19-09-2011	Den Haag	Nautische Risico-Analyse Noordzee
20-09-2011	Rotterdam	Havenbedrijf Rotterdam – Risico Analyse Windmolenparkoverleg
21-09-2011	Noordzee	Netwerktocht aan boord van zeilschip 'De Eendracht'
23-09-2011	Den Helder	Symposium Kustwacht
28-09-2011	Rotterdam	Oriënterend overleg NOVE brandstofkwaliteit
28-09-2011	Rotterdam	Voortgangsoverleg KVNVR - Piraterij
30-09-2011	Kampen	Doop 'Motion Scan'
05-10-2011	Rotterdam	End of conference bijeenkomst Nautilus NL
06-10-2011	Breukelen	Ledenvergadering, Symposium & presentatie boekwerk 'Ontwijken Tropische Cyclonen'
10-10-2011	Den Haag	Openbare Hoorzitting 2e Kamer Piraterij- Rapport De Wijkerslooth
11-10-2011	Den Haag	Voortgangsoverleg STCW-Manilla Amendments – Nationale Werkgroep
12-10-2011	IJmuiden	Overleg Radio Medische Dienst
18-10-2011	Rijswijk	Bedrijfspensioenfondsvoor de Koopvaardij
25-10-2011	Rotterdam	Bestuursvergadering Stichting Ouderkerk Fonds
27-10-2011	Rotterdam	Voortgangsoverleg Project 'Zeebenen Gezocht'
27-10-2011	Rotterdam	Overleg Officier van Justitie Piraterijzaken
03-11-2011	Den Haag	Voorgesprek Algemeen Overleg 2e Kamer Piraterij met KVNVR en Nautilus
08-11-2011	Rotterdam	Presentatie Piraterij-onderhandelingen WISTA
10-11-2011	Den Haag	Algemeen Overleg Piraterij – Buitenlandse Zaken/kabinetsreactie rapport De Wijkerslooth
11-11-2011	Rotterdam	Europort: Deelname forumdiscussie piraterij
17-11-2011	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK
21-11-2011	Den Haag	Voortgangsoverleg STCW-Manilla Amendments – Nationale Werkgroep
7-12-2011	Den Haag	Anti Piraterij Platform Ministerie I&M
7-12-2011	Den Haag	Ledenvergadering NVKK

Afkortingen:

BPFK	Bedrijfspensioenfondsvoor de Koopvaardij
CESMA	Confederation of European Shipmasters' Associations
I&M	Infrastructuur en Milieu (vroeger Verkeer en Waterstaat)

KVMO	Koninklijke Vereniging van Marine-Officieren
KVNR	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
MEPC	Marine Environmental Pollution Committee
NOVE	Nederlandse Organisatie voor de EnergieBranche
SAN	Scheepvaart Adviesgroep Noordzee

Bestuurlijke mededelingen

Op de Algemene Ledenvergadering 2012 zullen de volgende bestuursleden statutair aftreden.

A. van Binsbergen, D. van Dijk, G.J. Hulsebos, H.A. L'Honoré Naber, P. Jongejans, J.F. Krijt, F.J. van Wijnen, C.J.W. Herfst, E.R. IJssel de Schepper, G.A. IJssel de Schepper. Behalve P. Jongejans stellen alle bestuursleden zich herkiesbaar. Statutair kiest de Ledenvergadering voorafgaand aan de ALV haar nieuwe bestuur. Gezien het ontbreken van een tijdige vooraankondiging in de Notices heeft de Ledenvergadering op 7 december besloten de verkiezingsprocedure door te schuiven naar de ALV, woensdag 25 april 2012. Tegenkandidaten kunnen conform artikel 17.b aan het secretariaat kenbaar worden gemaakt.

In de recente bestuurs- en ledenvergadering zijn enkele nieuwe doelstellingen geformuleerd voor het toekomstig beleid van de vereniging. Eén van de uitgangspunten is het verbeteren van de interactie en de informatie-uitwisseling tussen bestuur en leden. Dit is uiteraard mede ingegeven door de huidige emailmogelijkheden. Het dagelijks bestuur wenst hieraan invulling te geven door u van tijd tot tijd per email te voorzien van relevante verenigingsdocumentatie. Daarbij kan gedacht worden aan notulen en uitnodigingen. Tevens hoopt het bestuur de varende leden te kunnen consulteren over actuele zaken waar de vereniging bij betrokken is. De verzending van een dergelijke mailing zal naar verwachting max. 1-2 per maand plaatsvinden.

Indien u sinds november nog geen mail heeft ontvangen kunt u uw emailadres bij de de secretaris bekend maken.

Indien u geen correspondentie op prijs stelt of een mutatie wilt doorgeven kunt u zich wenden tot het secretariaat via nvkk@introweb.nl.

Vergader- en activiteitenkalender 2012

2012

Di 10 januari	Hotel vd Valk, Breukelen	Nieuwjaarsreceptie (zie uitnodiging elders in dit blad)
Di 31 januari	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 3 april	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 4 september	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 13 november	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Do 26 april	Hotel vd Valk, Breukelen	Algemene Ledenvergadering
Do 4 oktober (voorbehoud)	Hotel vd Valk, Breukelen	Symposium + Ledenvergadering
Wo 12 december	Kantoor Den Haag	Ledenvergadering



Het Zeekadetkorps Nederland



Het Zeekadetkorps Nederland is een jeugdvereniging die jongeren "de weg naar zee wijst". De vereniging probeert jongeren enthousiast te maken voor een toekomst in de maritieme sector. Dat lukt goed. Elk jaar kiezen tientallen jongens en meisjes, die lid zijn van een zeekadetkorps, voor een maritieme loopbaan. Ruim een kwart van de zeekadetten volgt een maritieme opleiding of is al in een nautisch beroep werkzaam. U vindt zeekadetten in 18 plaatsen in Nederland, waar zij een eigen varend schip als basis hebben. Meer informatie vindt u op de website van het Zeekadetkorps Nederland (www.zkk.nl).

Het werk van de zeekadetkorpsen is mogelijk dankzij de inzet van ongeveer 300 vrijwilligers, in bestuursfuncties, als lid van de korpsleiding of in een andere ondersteunende functie. Bijna een derde van de vrijwilligers is nog in een nautisch beroep werkzaam en een ongeveer even grote groep heeft dat gedaan. Door natuurlijk verloop zijn elk jaar nieuwe vrijwilligers nodig voor het werk van de zeekadetkorpsen.

Op dit moment zijn er twee vacatures in het hoofdbestuur. Een daarvan is de functie van penningmeester, de andere functie is die van algemeen lid met het oogmerk op termijn een aantal taken van de secretaris over te nemen. Om de balans in achtergrond binnen het



hoofdbestuur te handhaven is een bestuurslid afkomstig uit koopvaardij zeer welkom. Wilt u uw ervaring en tijd beschikbaar stellen om jongeren enthousiast te maken voor die mooie maritieme kansen die ons land te bieden heeft? Neem dan contact op met:

de voorzitter: J.G.A. Brandt,

tel: 070 3220297

e-mail: jgabrandt@kpnplanet.nl

of de secretaris: S.J. Brandsma

tel 0517-417868

e-mail: secretaris@zkk.nl



135 jaar...

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



Hogere Zeevaartschool

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

HBO Marof met specialisaties: sleepoppertechiek en offshore operations
Nieuwe uitstroom vaarbevoegdheden: stuurman, scheepswerktuigkundige

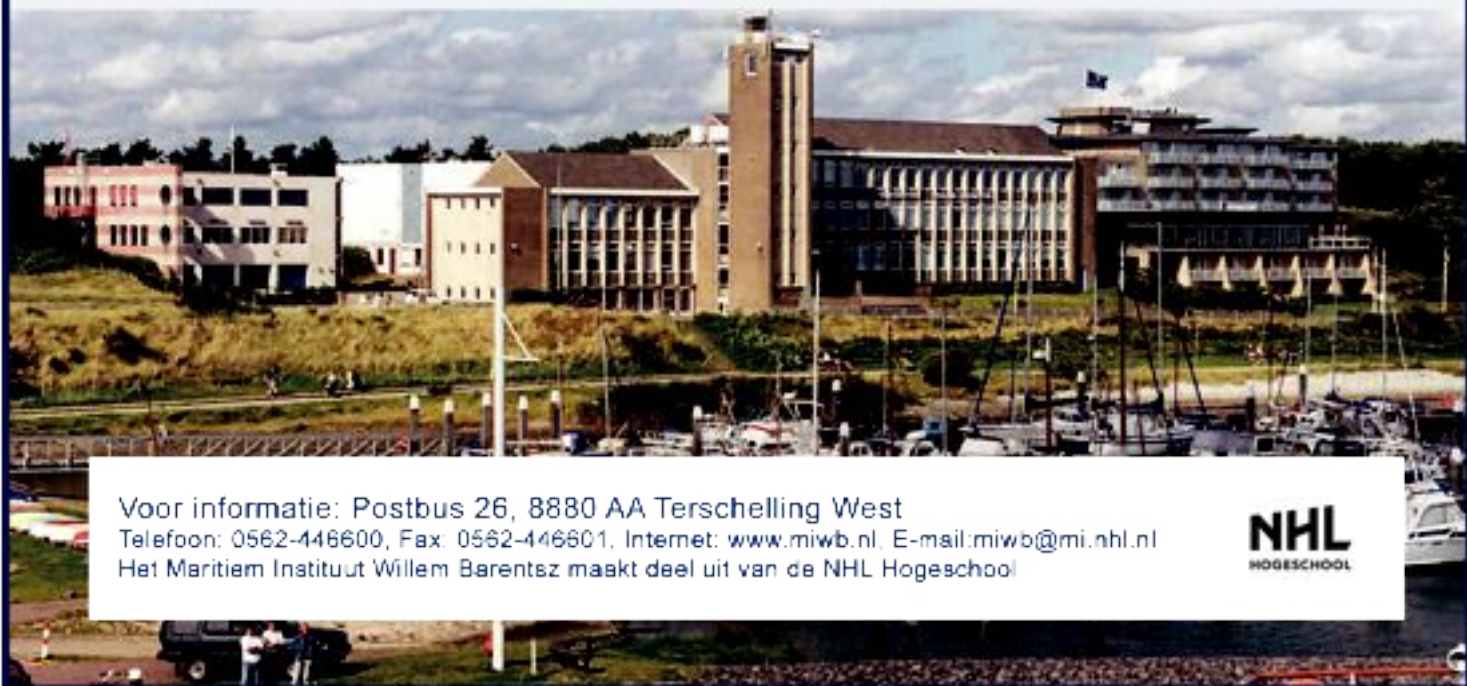
HBO Ocean Technology

Maritiem Simulator Training Centrum

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

Cursussen

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



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

NHL
HOOGESCHOOL



TNT Post
Post betaald

Retouradres indien onbestelbaar: Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag



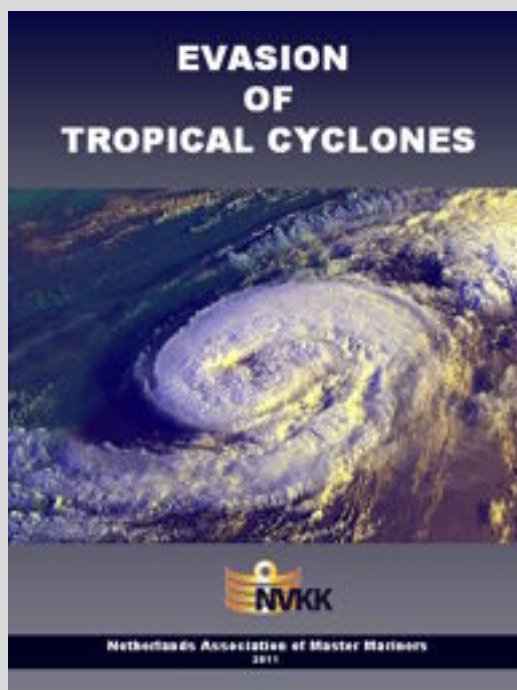
FSC
www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C017135

Eerste exemplaar van de heruitgave "Evasion of Tropical Cyclones" overhandigd aan voorzitter KVN R mevrouw Tineke Netelenbos.



De oorspronkelijke publicatie van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij "Het Ontwijken van Tropische Orkanen" uit 1958 is vernieuwd en vertaald in het Engels.

Ondanks de elektronische berichtgeving in deze tijd blijkt een praktische handleiding over het handelen bij het ontwijken van een tropische orkaan toch van groot nut. Daarom heeft de kapiteinsvereniging de oorspronkelijke uitgave herschreven. Het 160 pagina's tellende boekwerk is uniek en zeer informatief. Het boek is voorzien van een CD met kaarten. Het zou op de brug van een schip niet mogen ontbreken.

De uitgave werd mede mogelijk gemaakt door sponsoring van het Koninklijk College Zeemanshoop en het Ouderkerkfonds.

Tineke Netelenbos ontving op 6 oktober 2011 uit handen van de voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, Alex van Binsbergen het eerste exemplaar van het boek



Evasion of Tropical Cyclones

ISBN/EAN 978-90-816222-1-9 Verkrijgbaar bij Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, zie: www.nvkk.nl