

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



Rol van de kapitein bij een internationaal conflict
Wet ter bescherming Koopvaardij
Autonomous shipping



NR 3 - OKTOBER 2018



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

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: IF SMA, 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:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

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:

Eelco Leemans
F.J. van Wijnen
C.A. den Rooijen
Mr. dr. drs. P.J.J. van der Kruit

Redactieadres:

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

Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IF SMA:

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

-10 november 2018 MARIN open dag
-januari 2019* Nieuwjaarsborrel in De Maas
-mei 2019* Algemene ledenvergadering
-25 - 27 juni 2019 Amsterdam RAI, Expo Autonomous Shipping and Zero Emission
-oktober 2019* NVKK-symposium
** Datum wordt nog nader aangegeven*

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Kort Maritiem Nieuws	6
Marinet Conference SMM Hamburg	7
Autonomous shipping	8
Opinie	10
Autonomous shipping expo RAI	11
The Captain	12
Ontwerp opleidingsschip STC	15
YMR 2018-2019	16
Rol kapitein bij internationaal conflict	17
Wet ter Bescherming Koopvaardij	22
Veiligheid Rode Zee/Golf van Aden	23
Zeeroverijbescherming	25
MARIN open dag en preview	14 en 25
CESMA resolutions 23rd AGA	26
Kranslegging Den Helder	28
Ingezonden brief G. Gerritse	28
In memoriam	29
Secretariaatsmededelingen	30

OP DE VOORPAGINA

Spitsbergen, Onderzoeksschip, tanker, kustwacht en Expeditie cruiseschip Ortelius in de baai van Longyearbyen, Spitsbergen.

OP DE ACHTERPAGINA

Spitsbergen, de schoener Noorderlicht.

Foto's: Eelco Leemans, adviseur bij de Clean Arctic Alliance, een organisatie die zich inzet voor verantwoorde scheepvaart in het Arctisch gebied en duurzaam gebruik van de zee.

QUOTE

"It is not the ship so much as the skillful sailing that assures the prosperous voyage."
George William Curtis, Writer



Geachte collegae,

De mooie lange zonnige warme zomer is alweer voorbij en ik hoop dat u er allen van genoten heeft.

Gedurende de laatste maanden hebben we veel mooie reacties mogen ontvangen uit maritiem Nederland over onze Jubileum viering van 12 April waarbij ook het symposium een zeer hoge waardering kreeg. In de laatste "Notices" van Juli heeft u een mooie fotorapportage kunnen zien ter afsluiting.

Sinds de start van ons jubileumjaar hebben we 22 actieve kapiteins als nieuw lid mogen verwelkomen.

Ondertussen is de vereniging weer zeer actief geweest met belangrijke dossiers zoals Tuchtcollege, Wet ter bescherming Koopvaardij, zeevaartonderwijs, herziening wet zeevarenden en het updaten van de NVKK statuten en huishoudelijk reglement naar moderne maatstaven.

In dit nummer o.a. aandacht voor de CESMA vergadering in Kotor Montenegro van 4 Mei j.l. en de implementatie van de Wet te bescherming Koopvaardij door het ministerie van Veiligheid en Justitie met hulp van de NVKK security commissie, terwijl de 1^{ste} Kamer zich nog buigt over goedkeuring van de wet. U kunt ook via een link de nieuwe security richtlijnen van OCIMF en BMP5 downloaden.

Ik wens u allen een prettige nazomer en de collegae op zee een veilige vaart.

Leen van den Ende
Voorzitter.



NL NEWS

Jubilarende NVKK nog altijd springlevend

Op 1 juli jongstleden was het precies 75 jaar geleden dat in Londen de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) werd opgericht. Met als doel de kapiteins te steunen die onder zeer moeilijke omstandigheden tijdens de Tweede Wereldoorlog hun werk moesten verrichten. Op 12 april dit jaar werd dit heuglijke feit gevierd met onder meer een jubileumsymposium in het fraaie sociëteitsgebouw van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' in Rotterdam. Eregast hierbij was prinses Margriet. Zij werd direct na haar geboorte benoemd tot pelekind van de koopvaardij.

Heeft koopvaardijloot ging verloren
'Dat was voor zeevarenden een enorme morele steun in de rug', blikt de huidige NVKK voorzitter Leen van den Ende terug naar die begintijd. Want in de oorlog ging de helft van onze koopvaardijvloot verloren, zo'n 450 schepen. Daarbij kwamen drieduizend opvarenden om het leven. De prinses gaf hen nieuwe hoop. 'Voormalig Shell man en kapitein Van den Ende werd zelf twee jaar als pelekind

NVKK voorzitter Leen van den Ende: 'Er valt nog veel te doen en er kunnen nog veel veranderingen op de kapitein af'

Jarige NVKK in de Telegraph van Nautilus

In een paginagroot artikel in de Telegraph besteedde Nautilus aandacht aan ons 75-jarig bestaan. Het gehele artikel is te lezen op:

http://files-eu.clickdimensions.com/nautilusintorg-adfrp/files/nl_august2018.pdf?1533197126258&_cldee=bnZra0BpbnRyb3dlYi5ubA%3d%3d&recipientid=contact-d40e8bf3764fde11b40a001cc4d830c6-00f8c77fb8a04f4e9d412bb61a6568c9&esid=3b82d01b-2896-e811-a95e-000d3ab9ad32&urlid=2



Redwise Marine Holding NV neemt Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilots over.

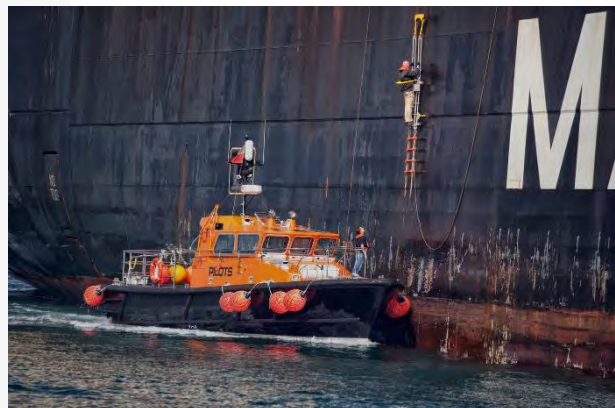
De toekomst van de Noordzee loodsdiensten en Offshore VTS diensten is verzekerd met de overname van de activiteiten van Dirkzwager's Coastal & Deep Sea pilotage door Redwise Marine Holding NV. Nederland kan hiermee blijvend invulling geven aan de IMO resolutie A.486 en A.1080(2) die het gebruik van gekwalificeerde Noordzeeloodsen aanbeveelt op de Noordzee, in het Engels kanaal en het Skagerrak.

Gekwalificeerde Noordzeeloodsen worden ingezet om de risico's in deze drukke vaarwateren tot een minimum te beperken. Door de veilige navigatie te optimaliseren en de kapiteins van de schepen te ontlasten. Met de vele aanloophavens kan zo ook voldaan worden aan de werk- en rusttijden regelgeving. Tevens is door deze overname de voorziening van Offshore VTS pilots gewaarborgd, welke ingezet worden om het scheepvaartverkeer nabij offshore operaties en windmolenparken in veilige banen te leiden en ongelukken te voorkomen, mede namens de Kustwacht.

Redwise neemt de activiteiten van DCP over, samen met de actieve Noordzeeloodsen en de huidige operations manager van deze loodsdienst, waardoor hun werkgelegenheid en continuïteit gewaarborgd wordt. Offshore VTS diensten en beloodsing van tankers, auto transport schepen en snelle containerschepen met waardevolle en een zeer diverse lading, vormt een welkome aanvulling voor maritieme dienstverlener Redwise. De ondernemingen zijn op hun vakgebied gecertificeerd door DNV-GL. Onderdeel van de overname is ook de opleiding tot Noordzeeloods, geaccrediteerd namens de Nederlandse overheid.

De directie en aandeelhouders van Royal Dirkzwager, RH Marine Group en Havenbedrijf Rotterdam N.V. zijn blij dat met deze overname door Redwise, de continuïteit van deze belangrijke dienstverlening in goede handen is. Redwise is marktleider in het wereldwijd uitbrengen van schepen op eigen kracht en levert gespecialiseerd maritiem personeel. Redwise is een solide maritieme onderneming met een goede reputatie gericht op kwaliteit en wereldleider in haar vakgebied. **Redwise-DCP BV** zal een eigen koers kunnen varen en verder kunnen groeien in de nieuwe hoedanigheid.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer Martijn van der Vliet, Operations manager Redwise –DCP pilots@redwise.nl



- Gedurende de 120^{ste} zitting van de IMO Council in Londen, is het onderwerp "Empowering Women in the Maritime Community" gekozen als topic voor de World Maritime Day in 2019. Dit beoogt de aandacht te vestigen op het belang om vrouwen gelijk te stellen en te interesseren voor een loopbaan in de maritieme industrie.
- De NATO heeft zeevarenden opgeroepen om storingen in GPS en AIS ontvangst in het Middellandse Zee gebied te rapporteren. De NATO is bezorgd betreffende cyber veiligheid in het gebied, na het ontdekken van diverse elektronische storingen and GPS jamming in de afgelopen maanden, vooral in het oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee.
- Tijdens haar Algemene Ledenvergadering op 14 juni in Lelystad, heeft de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), mede door het presenteren van een nieuw logo, aangegeven een nieuwe weg te willen inslaan en daarmee klaar te zijn voor de toekomst, benadrukkend dat de Nederlandse zeescheepvaart van groot belang is voor de Nederlandse economie.
- De IMO Award voor "Exceptional Bravery at Sea" wordt in 2018 toegekend aan Mr. Zhong Halfeng, senior duiker van het Chinese bergingsbedrijf Guangzho Salvage. Hij had de leiding over een team van duikers dat zes bemanningsleden van een gezonken bulkcarrier redde. Het zonk na aanvaring met een ander schip in de haven van Guangzhou in China.
- Wijzigingen in de STCW Conventie en de STCW Code houden een nieuwe eis in voor training en het zich eigen maken door de bemanningen van noodprocedures aan boord van passagiersschepen. Het voorschrift is op 1 juli ingegaan. Ieder bemanningslid dat aan-monstert op een passagiersschip moet deze training hebben ondergaan.
- De jaarlijkse vergadering van de IFSMA, (International Federation of Shipmasters Associations), waarvan de NVKK een van de oprichters is, zal volgend jaar plaatsvinden in New Delhi, India. Voor het eerst zal deze vergadering de vorm krijgen van een internationaal maritiem congres dat in het teken zal staan van digitalisering in de scheepvaart. Het is voor het eerst dat IFSMA een evenement organiseert in een stad die geen haven heeft.
- De schade aan het mariene milieu in de Rotterdamse haven door het lek stoten van een brandstof tank van de tanker "Bow Jubail" op 20 juni is aanleiding voor een diepgaand onderzoek door de OVV. Resultaten worden pas over een jaar verwacht. Aan de betreffende loods is een spreekverbod opgelegd. De (Noorse) kapitein is als verantwoordelijke aangewezen.
- De Nederlandse afdeling van het Nautical Institute organiseert samen met het Koninklijk College Zeemanshoop een symposium met als onderwerp: "Het Schip versus Flag- and Port State Control" op 22 november a.s. namiddag. Sprekers zijn o.a. de heer Richard Schiferli, dan zojuist gepensioneerd als secretaris van het Paris Memorandum of Understanding (MoU). Aanleiding is de klacht van vele kapiteins dat de inspecties veel tijd in beslag nemen en op momenten komen dat iedereen aan boord erg druk is. Toegang is vrij (na aanmelding).
- De jaarvergadering van CESMA zal in 2019 plaatsvinden in Antwerpen op uitnodiging van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege (KBZ).
- Gedurende de recente Marinet Conferentie in Hamburg is bekend gemaakt dat Russische wetenschappers werken aan een plan om onbemande schepen te laten varen via de Noordelijke Zee Route, daarbij geassisteerd door ijsbrekers. Dit biedt vele voordelen en zou het kosten niveau omlaag brengen. (zie artikel op blz.. 7)



Marinet Conference: digital navigation and unmanned shipping



The Marinet Conference was held on 5 September 2018. The Conference was organized by the Industry Association MARINET and Media Group PortNews with the support of Russian Venture Company (RVC). The Marinet Conference, held at SMM 2018 in Hamburg, gathered representatives of international companies and scientific centres. Marine autonomous and robotic systems developers have rolled out their latest projects.

The conference programme included panel discussions on digital navigation vs e-navigation and unmanned shipping and Maritime Robotics presentations. Experience in e-navigation development in Russia and in South Korea were presented and discussed. The SMART-Navigation projects will help improve navigation safety and ensure fast data exchange between vessels and control centres. Digitalization can streamline operations related to identification of vessels, detection and response to emergency situations, and online monitoring of water areas. In logistics digitalization, the big data technology, will process “big analyses” taking all factors into consideration. That will consequently make logistics and maritime operations smarter and more efficient. An online poll held during the panel discussion showed that most visitors expect the introduction of digital technologies to reduce water transport costs and improve efficiency.

Russia presented a number of projects with unmanned shipping and implementation of regulations. Air & Marine Electronics (AME) presented a successful project on creation of an unmanned boat and conversion of the developed technologies for civil shipbuilding. AME plans to launch pilot projects on testing autonomous navigation and remote control systems, beginning this year and through 2019, dealing consequently with a sea/river bulk cargo ship, a small-tonnage tanker and a ferry and icebreaker.

As of today, there is no international definition of an unmanned ship or its category. Current regulations are based on presence of people onboard. Discussion participants came to a conclusion that one of the key factors to ensure fast development of unmanned shipping are a regulatory framework and infrastructure and a significant role for state authorities and international legislators. Frameworks for unmanned shipping regulations are being carried out in Russia. It should be ready early in 2019. Russia seems to be among the first countries to create a legal platform for autonomous and remotely operated vessels. Air & Marine Electronics (AME) presented Triton 2, a heavy duty work class ROV (remotely operated vehicle). The device is equipped with a sensor, a camera, and system for searching and positioning of underwater objects. The ROV can be operated at a depth of 500 meters with cargo lifting capacity six tonnes. The underwater vehicle is fitted with a complex of hydraulic manipulators.

A representative of Krylov State Research Center, presented studies on unmanned ships, transporting cargo along the Northern Sea Route in ship convoys, led by an icebreaker. He emphasized that the idea was driven by construction of powerful icebreakers, designed to break through Arctic ice at commercial speed, cutting a path for unmanned vessels. An additional advantage of unmanned ships is that the technologies can be used for transportation of hazardous cargo, in particular radioactive materials, with a reduced level of biological protection”, added the Krylov Center representative.

Source: Marinet Conference, <https://marinet.org/>



AUTONOMOUS SHIPPING

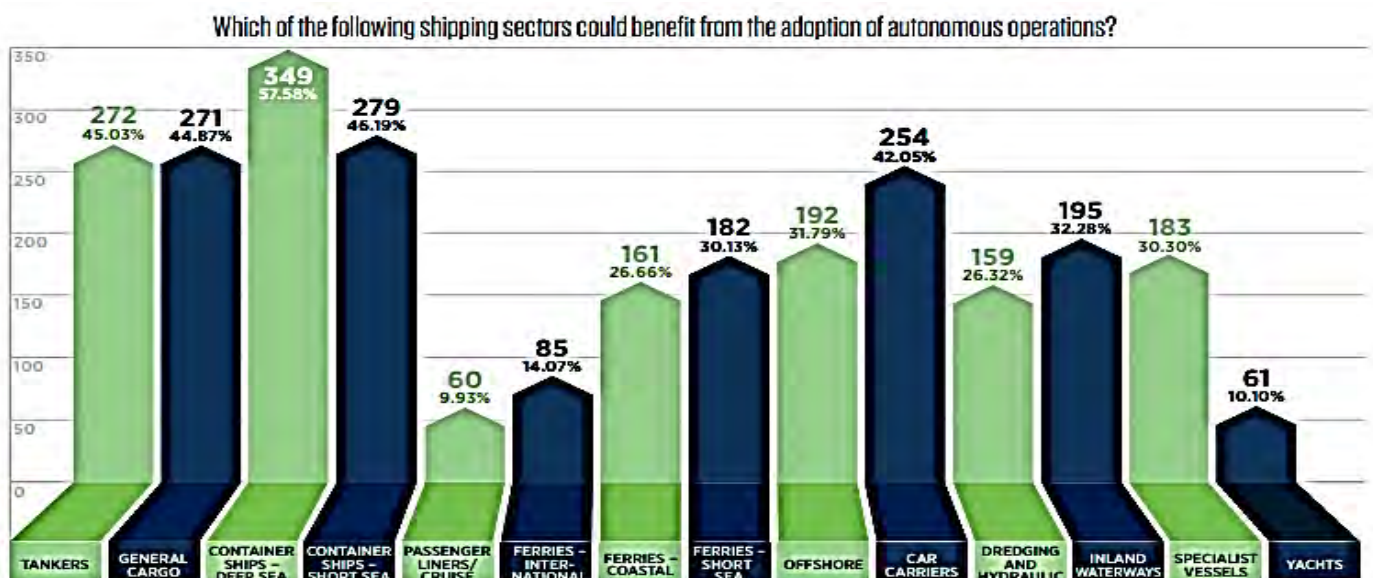
Survey: Shipping future is autonomous but human to remain key component

IMarEST issued a survey on a number of issues surrounding the adoption of remote and autonomous technology in shipping. The report shows it is very likely that the adoption will proceed on a sector by sector basis, but it is still unclear as to the justifications for the business case for each of these sectors in terms of full adoption.

Key findings:

- 85% of those surveyed agreed that seafarer skills will remain an essential component in the long term future of the shipping sector.
- Turning to the challenges of adoption of remote and autonomous operation, only 15.5% of survey respondents think that the shipping industry is currently 'geared up' to support the implementation of remotely operated or autonomous vessels
- Over 64% of the survey respondents purported the view that currently there are too many barriers to see significant adoption of remote and autonomous operations
- Two-thirds of survey respondents agreed that autonomous technology could create a competitive advantage for some shipping companies on a sector by sector basis.
- Whilst only 15.5% felt that the shipping industry is geared up for autonomous and remote operation technology at present, a much larger percentage could see the longer term benefits.
- Furthermore, just over half thought that autonomous technology could create cost savings for the industry.
- Among the various vessel types, the survey results indicated that cargo transport was the most likely to benefit from remote and autonomous operation

"Autonomous technologies could create a competitive advantage for shipping companies,



but adoption will vary significantly between market segments", was one conclusion reached in an industry-wide investigation conducted by the IMarEST's Marine Autonomous Surface Ships special interest group (MASS-SIG). An initial survey went on to inform a roundtable discussion which in turn formed the basis of a report: "Autonomous Shipping – Putting the Human Back in the Headlines".

While only one in six believe that industry is fully geared up to exploit the autonomous or remote operation of commercial vessels in the immediate future, the general sentiment was that such technologies will deliver benefits over the long term. However, somewhat ironically, the success of unmanned ships will hinge ultimately on accommodating the human-in-the-loop.

More holistic discussion, data, and collaboration of technology will need to be disclosed and understood in more detail. There needs to be a clear, compelling business and safety cases to show industry that autonomous shipping will help to generate more revenue/reduce costs and make operations safer. This is currently lacking.

These are the first gentle steps in a long and difficult journey to understand the impacts to the industry and answer questions so as to measure the changes required in workforce capability, competency and training requirements to ensure that the human remains highly effective, which sits ironically in the context of the autonomous ship.

Our findings appear to suggest that the human will remain an essential component in the long term future of shipping, even if that future is autonomous.

MASS-SIG's investigation blended quantitative analysis in the form of a online survey with qualitative analysis of the results in a roundtable discussion held during Singapore Maritime Week in April, with the support of BMT Defence and Security and Braemar, as well as the British Chamber of Commerce (Singapore) and the Institution of Mechanical Engineers.

The survey, with more than 600 responses, sought opinion on the drivers for autonomous technology; the business case for automation and remote operation; amenability to such solutions by vessel segment; the relationship between man and machine, and by extension the human element; societal acceptance; and workforce succession planning.

Building a better understanding of the impacts is necessary so as to measure the changes required in workforce capability, competency and training requirements so that those charged with managing and ensuring the safe operation of automated vessels are as effective as they can be.

Recommendations: Skills and Education Gaps

- Map functions of the digital ship to skills required (research tasks v's functions)
- Develop a framework for training courses aligned to the future roles and functions of sea and shore based operational personnel
- Engage with training providers and share the future skills requirements
- Provide on-the-job training now for seafarers to build cross-skilling opportunities in order to gear up and Shipping companies for future technology changes, helping them to "become relevant"
- Help seafarers to become relevant and maintain up-to-date knowledge to support them in the future
- Capturing knowledge of senior officers on-board is key. Industry should make sure that the knowledge is companies captured to support the next generation as senior officers and millennials are developing different skill sets.
- Shore-based staff need to have a plan for development as well. With many of the shore-based operational staff being ex-seafarers, they will need to have a succession plan

Source: Safety4Sea

Full report: <https://www.imarest.org/all-docman-documents/publications/round-tables/1009-autonomous-shipping/file>

Onbemand varen, een hype?

Soms worden veronderstellingen voor waarheid verkocht. Een mooi voorbeeld hiervan is de huidige hype 'Autonome schepen' ook wel 'Onbemand varen' genoemd. Bedrijven als Rolls Royce, Kongsberg en Bourbon Offshore deden hun uiterste best om de goegemeente te doen geloven dat binnen enkele jaren de zeeën worden bevaren door schepen zonder ook maar één bemanningslid aan boord. Alles wordt geregeld vanuit centra aan de wal door zeer ervaren ex-zeelieden (Waar doen die hun ervaring op?) die in een volcontinue dienst ieder gemakkelijk 6 schepen (!) kunnen beheren. Over het internationale juridische aspect wat samen hangt met onbemande schepen, wordt bijna niet gesproken. En denkt u dat landen als de Filippijnen, China en Indonesië die veel deviezen binnen krijgen dit zo maar zullen laten gaan? Binnen de IMO gaan zij zich met hand en tand hiertegen verzetten. Onlangs wist bestuursvoorzitter Bas Buchner van het MARIN in Wageningen tijdens de relatiebijeenkomst 'Full Speed Ahead' van Bolier in Dordrecht zelfs te vertellen dat de Wtk's op zeer korte termijn gaan verdwijnen. Wishfull thinking?!? Alsof het een onontkoombare toekomst wordt gaat men achteloos voorbij aan varen in de praktijk! En lijken de verschillende overheden kennelijk onbepaalde middelen hiervoor beschikbaar te stellen. Het is de hoogste tijd dat er tegengas wordt gegeven. Want zo eenvoudig is het allemaal niet.

De weerbarstige praktijk

Op mijn reizen het afgelopen jaar aan boord van een klassiek vrachtschip en een full container schip heb ik bijgehouden hoeveel kleine en grote storingen zich op een gewone trip voordoen. En ervan uitgegaan dat er geen mens meer aan boord was. Variërend van een gebroken zuigerveer in de homo tot een uitgevallen ECDIS, waren dat er tientallen. Allemaal zaken die aan boord konden worden opgelost door de bemanning. En wat te denken als een schip in windkracht 9 of meer terecht komt, blijft alles dan functioneren? Of door piraten wordt overvallen? Een gemakkelijke prooi voor hen, ze stappen zo aan boord en nemen het schip over. En wat doen we met de huidige varende schepen? Het onlangs volledig plat leggen van de Maersk terminal en de PC's aan boord op een deel van de vloot was een fraai voorbeeld hoe hackers het hele internet-gebeuren kunnen saboteren. Dat het niet moeilijk is bewijzen de proeven met verstoring van het GPS systeem die in 2016 zijn genomen. Laatst las ik een artikel, geschreven door een leraar van de zeevaartschool in Baltimore. Die stelde dat het de hoogste tijd wordt om ook de praktijkmensen eens naar hun mening te vragen. Want het lijkt wel een gelopen race.

Toch een nautische studie volgen?

Met een schip van het 'Zeekadetten Korps Nederland' bezocht ik verleden jaar Sail Den Helder. Aan boord waren ook enkele studenten van de Hogeschool Amsterdam. Daar heb ik uitgebreid mee gesproken over dit heikele onderwerp. Zij waren er niet gerust op of hun toekomst op zee nog wel gewaarborgd is. Enkele klasgenoten waren mede om die reden overgestapt naar de HTS Werktuigbouw. Zeker in het belang van onze maritieme scholen moeten we eens andere geluiden laten horen. Anders droogt de instroom van nieuwe leerlingen nog verder op onder het motto: 'Daar zit geen toekomst in!' En dat terwijl de landelijke acties om meer belangstelling voor een nautisch beroep bij de jeugd te stimuleren 'Zeebenen in de klas' en 'Zeebenen op School' bijzonder succesvol zijn geweest. De steeds ingewikkelder installaties en apparatuur aan boord vragen juist om goed opgeleide en gemotiveerde bemanningen. Ik nam de laatste jaren deel aan 3 symposia over het onderwerp 'Autonoom varen', het vierde liet ik aan mij voorbij gaan. Het was allemaal van hetzelfde en op kritische vragen werd niet ingegaan. Natuurlijk zal er verder geautomatiseerd worden, ik pas me daar nog steeds bij aan en volg iedere cursus die daar aanleiding toe geeft. Enige nuchterheid lijkt mij echter wel gewenst! Lees bijvoorbeeld het zojuist verschenen rapport waarin wordt vermeld dat auto's met hightech systemen juist meer ongelukken en schade ondervinden dan de oudere types zonder deze elektronica.

Het menselijk brein.

De commandant van de gemoderniseerde type Walrus onderzeeër Zr. Ms. Zeeleeuw die boordevol zit met de nieuwste snufjes techniek stelde in een interview: 'Wij kunnen van alles met deze boot wat zo'n brommer met afstandsbediening niet kan'. Tijdens mijn bezoek de afgelopen zomer aan het 'J.F. Kennedy Space Centre' in Florida, waar je letterlijk alles kunt vinden over ruimtevaart, viel het volgende mij op: Alle bemande Apollo reizen naar de maan konden alleen slagen doordat de astronauten aan boord corrigerend en handelend optraden. Dit onder het motto 'Failure is no option!' Ook bij NASA en Boeing is men ervan overtuigd dat het menselijk brein sneller en beter kan reageren dan welke computer of robot ook in een crisis situatie. Om die reden worden er momenteel weer 14 astronauten opgeleid voor de komende reizen naar Mars. Men stelt: 'Autonoom, ja, maar wel als een aanvulling op de mens!' In de internationale scheepvaart begint de wal het schip te keren. Rolls Royce investeert niet langer in autonoom varen'. De hele divisie die bezig was met de ontwikkeling hiervan is afgestoten. Inspirerend vind ik de woorden van de 53-jarige Maersk CEO Soren Skou. Hij zei onlangs in een interview: 'The workforce has now reached a floor and there's no more room to get rid of humans. Even if the technology advances. I don't expect we will be allowed to sail around with 400-meter long container ships, weighing 200.000 tonnes without any human beings on board. I don't think it will be a driver of efficiency, not in my time.'

Cornelius A. den Rooijen.



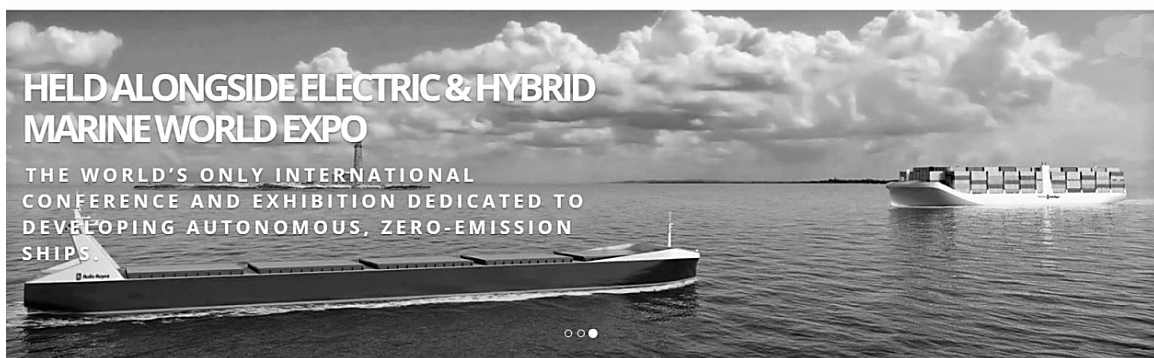
AUTONOMOUS SHIPPING and ZERO EMISSION EXPO

ADD THESE DATES TO YOUR E-DIARY OR GOOGLE CALENDAR 


Autonomous Ship
TECHNOLOGY
Symposium 2019

25 - 27 June 2019
Hall 12, Amsterdam RAI, The Netherlands

[HOME](#) [TRAVEL & HOTELS](#) [PRESS & MARKETING](#) [CONTACT](#)



The path towards unmanned shipping

Amsterdam RAI, 25 – 27 juni 2019 <https://autonomousshipsymposium.com/en/>

The Captain's Way

Can shipping's traditions survive relentless cost-cutting?

From: The Maritime Executive, Erik Kravets, 24-08-2018



Ship captains are made, not born (notable exceptions, of course). Almost all are officers first, but some get their start among the ship's ratings. Formal training and education, as governed by international treaty and national laws, follow. It's a rank earned through merit and hard work.

The creative tensions inherent in the rank of captain can be difficult to reconcile with the responsibility of having to look after the safety and security of both the ship and the crew. It's akin to a military experience. Cramped isolation and frequent boredom during a voyage contrast vividly with brief periods of intense stimulation – while in port clearing customs, loading or offloading cargo or, more rarely nowadays, on shore leave.

Sometimes it's life or death. But even when it isn't, captaining a ship is a strenuous job with specialized skills and significant personal responsibility for both valuable commercial assets and human lives. It takes a toll.

The "Price for Living It"

The sea is unique and demands its own solutions. On land, a manager refusing his employer's instructions could be fired. But on board, the captain's word is law – even having more power than the ship's owner. And sometimes, when there's a lot at stake, the captain is duty-bound to use his overriding authority to go against the ship's owner.

On board, your loyalty is to your crew and ship or to other crews and ships contending against the same elements. Decisions come hard and fast and leave little room for error or second-guessing.

In a tough situation, the captain should call the shots. It's arguably better than giving that responsibility to someone not on board and not facing the problem, let alone to someone observing from the relative comfort of the shore office. We hope that captains will decide in favor of safety and security, but sometimes economic forces or career pressures are too much to resist.

A captain, being only human, may make the easy decision everybody wants instead of the hard decision he knows is right. As Oscar Wilde wrote in *The Picture of Dorian Gray*, "Each man lived his own life and paid his own price for living it."

The "price for living it" is one that shippers rarely see. They want the cheapest possible freight and details handled by the carrier. Better to subject the carrier to an impossible-to-perform agreement and maintain plausible deniability than see all the corners cut due to cost reductions.

It's no different with owners who, walking the tightrope between catering to cargo interests and making a profit or investing in their fleets, often have no other option but to pass along, in toto, the pressure of the market to the ship's captain. And the captain, up to a point, will act as the conduit to the crew for all this negative energy – until he hits a line he will not cross. The moment of duty is not for the faint of heart, because every captain eventually hits that line. In that moment, it's a test of how far duty can be stretched without breaking.

As weakening profits put standards under pressure, the stretching gets more and more tenuous each year, which is why it's more important than ever for captains to remember to maintain their professional standards. If shippers – and even owners – cannot be counted on, the safety and security of shipping is in others' hands.

What if the need to pick up cargo or quickly reach a port of call conflicts with proper maintenance of the ship or the required rest hours of the crew? In cases like that, the captain doesn't just need to be a leader and a navigator, he must also be a politician and a dealmaker. Not an easy job.

As the first line of defense, the captain's power to stop perceived abuses are the most broad and absolute. Instead of relying on a supervising bureaucracy or an office that grants permits upon application, for example, Section 121 of the German Maritime Labor Code states: "[The captain] may not be hindered by the owner in making any and all decisions which, in his professional opinion, are necessary for the security of the ship, for its safety at sea, for its secure operation or for the safety of its crew or other persons on board."

Giving the captain's judgment legal force and fixing the standard as being his "professional opinion" is quite unusual in this era of regulatory creep and top-down control, especially since the captain is not a neutral government official. Not all captains are perfect, of course, and neither is their evaluation of a situation always flawless. But it's a lot better than relying on someone else's external control.

A Tradition of Self-Regulation

Beyond that, shipping is special in that it is deeply rooted in a tradition of self-regulation. A perfect example is that classification societies, i.e., private organizations, oversee the approval and validation of ship designs, repairs and even stowage and voyage plans.

If you want to operate a motor vehicle on public roads, you must have it pass muster with the government. In shipping, it's your peers – other shipping experts – who will give you a "thumbs up" or "thumbs down." An entire industry has grown up around this principle, supporting diverse companies and thousands of employees and giving the industry a deep bench of knowledge and insight that a government would find hard to replicate.

If a ship has a collision, grounding or other accident, it's assumed that class is lost and must be regained. Protection & Indemnity (P&I) clubs will regard a ship as non-insured if the owner fails to consult the classification society following such an incident, thereby providing another layer of self-control. If it weren't for how well classification societies function, there is no doubt that governments would quickly step in and try to fill the void – with problematic results for all concerned.

In an ideal world, all of these groups – ship's captains, class societies, P&I clubs, conscientious owners and, if a man can dream, cargo interests who seek to balance quality and price – will together give shipping what it needs to hold a steady, sustainable course. But as discussed, the "price for living it" is getting higher with each passing year of the "new

THE CAPTAIN

normal” of ultra-low charter rates, the slow tightening of the regulatory noose (e.g., on ballast water treatment) and the flood of money and tonnage into the market thanks to cheap interest rates and the pernicious idea that the last remaining victorious shipping company will be the one big enough to stomp all competitors.

And for every agile, clever owner who manages to carve out a survivable niche, there are many other unscrupulous owners who only swing the hammer of cost reduction with the most frequent target being crews and captains who are made to make do with less and less.

Mystery and Possibility

It would be wonderful to think that shipping, old as it is, can withstand any shock and that, no matter how bad the market gets, maritime traditions and institutions will survive. But the sea is ever-changing and full of possibility, often tempestuous and never rigid or fixed. The sea is also mysterious, its intentions only visible at the surface. It’s impossible for even the most experienced sailor to know what the sea will do next. The same is true of our industry.

The combination of mystery and possibility attracts a certain type to the sea. It’s not “9-to-5ers” who go to sea or sail to foreign shores. It takes an adventurous spirit and, sometimes, the desire for peace and quiet or a fresh start away from civilization. With some luck, these characteristics will continue to inspire future generations.

From my courses at the Maritime Academy in Cuxhaven I can vouch for the last few graduating classes of ship’s officers. They’re all people who don’t have a problem saying “no” and who would rather put their jobs on the line than risk their crew, passengers or ship. I would, without hesitation, set sail today with any one of them. But the trouble is it’s tricky to predict how long they’ll stay like that in the face of life’s hard knocks.

I do worry that the industry’s self-regulation is only a few accidents away from disappearing. We all know that failures are more likely when equipment is pushed to the extreme. The same is even more true of crews and captains. The industry has been running well past tolerances for some time now but somehow has been lucky enough to avoid a truly heinous catastrophe. When that happens, the public will conclude that the government is needed and self-regulation has failed.

Room to Maneuver

Thankfully, life at sea is still its own paradigm, full of paradoxes. And while a ship’s destination is often set in stone, the course can be set freely while en route. There is leeway combined with a few non-negotiable items. Those rules that exist at sea, while few, are ironclad.

If our luck holds going forward, maybe we’ll still have enough room to maneuver.



Open dag
opendagbijmarin.nl

MARIN
Zaterdag 10 november
09.30 - 17.00 uur
Haagsteeg 2 - Wageningen

Better ships, Blue oceans

MARIN laat je zien hoe schepen schoner, slimmer en veiliger kunnen worden.
We nemen je mee in een zoektocht van autoonoom varende schepen,
drijvende eilanden en duurzame energievoorziening op zee.

Nederland Maritime Land
Met deze open dag maritiem en de
Maritime Week | 10 t/m 17 november 2018

Leerlingen, studenten en docenten ontwerpen eigen opleidingsschip

ROTTERDAM - Na ruim 50 jaar trouwe dienst, waarvan zo'n 18 jaar als opleidingsschip van STC Group, zijn de binnenvaartschepen Prinses Christina en Prinses Beatrix toe aan vervanging.



Vmbo-leerlingen, mbo- en hbo-studenten en docenten van vakinstelling STC Group zijn nauw betrokken bij het bedenken van de naam, het vaststellen van het programma van eisen én de ontwerpfase van de vervangende schepen. Het eerste schip (hotelschip) zal in het voorjaar van 2021 in gebruik genomen worden. Naast dit hotelschip worden in een latere fase ook een duwboot en een duwbak aan de vloot toegevoegd worden.

De twee huidige opleidingsschepen (prinses Beatrix en prinses Christina) van STC Group. (foto STC)

Unieke ervaring

Astrid Kee, lid CvB STC Group en verantwoordelijk voor het bouwproject: "Het van nabij meemaken van een ontwerp- en bouwtraject is een unieke ervaring en heel leerzaam. Vanzelfsprekend en met veel plezier gaan wij leerlingen, studenten én collega's van alle opleidingen en richtingen actief betrekken bij het ontwerpproces. De eerste stap in het hele proces dat voor de vakantie begonnen is, was het bedenken van de naam. We hebben meer dan tweehonderd inzendingen binnen gekregen waarop gestemd kon worden. Uiteindelijk kreeg de naam Ab Initio, bedacht door student Sanne Nobel, de meeste stemmen. Wat mij betreft terecht, want het verhaal achter deze naam is mooi en passend. Ab Initio betekent namelijk 'Vanaf het begin'. Dat is wat wij met elkaar gaan doen; van plan tot doop met elkaar aan de slag om een mooi schip te bouwen."

Programma van eisen

Ook het programma van eisen is inmiddels bekend. Docenten en bemanningsleden gaven hiervoor hun input. Hbo-studenten Maritieme Techniek van het Rotterdam Mainport Institute (een samenwerkingsverband tussen STC Group en Hogeschool Rotterdam) hebben op basis van onderzoek aanbevelingen gedaan over duurzame materialen en emissieloos en autonoom varen.

Ontwerpwedstrijd

In september gaat de ontwerpwedstrijd van start. Gemengde teams van vmbo'ers, mbo'ers, hbo'ers en medewerkers van STC Group gaan met elkaar ontwerpen maken. Zij krijgen ondersteuning van specialisten van bedrijven en organisaties die de rol van consultant op zich zullen nemen. Studenten van de hbo-studievereniging UNFC bewaken het proces en begeleiden de ontwerpteams. Een ontwerp moet zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en wensen. Hierin moeten technische innovaties, een functionele invulling en een herkenbaar uiterlijk worden meegenomen. Duurzaamheid, operationele kosten en toekomstbestendigheid zijn andere thema's waaraan de ontwerpen getoetst gaan worden.

Elk ontwerpteam levert een globaal Algemeen Plan (contouren van het schip) én een uitgewerkt deelontwerp naar keuze. Dat kan een ontwerp zijn voor het casco en de stuurhut, de slaaphutten, ontspannings- en instructieruimtes of de machinekamer, technische systemen en de dekinrichting. Astrid Kee: "Van alle ingeleverde ontwerpen gaan er maximaal zes door naar de volgende ronde. Een vakjury beoordeelt deze ontwerpen vervolgens op duurzaamheid, innovatie, toekomstbestendigheid, bruikbaarheid, herkenbaarheid en financiële haalbaarheid."

Noot van de redactie: Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Nicole van Spronsen, projectleider. Zij is bereikbaar op 06 – 190 30 999.



Nieuwe jongerenambassadeurs maritieme sector

Tijdens de Wereldhavendagen Rotterdam zijn aan boord van het loodsvaartuig Pollux de vier nieuwe Young Maritime Representatives (YMR's) voor het studiejaar 2018/2019 bekendgemaakt: Vera, Jesse Marijn en Mick. Een jaar lang gaan zij zich in van de maritieme wereld bezighouden met het kweken van interesse voor een opleiding en een baan in de maritieme sector. Wim van Sluis, voorzitter van Nederland Maritiem Land, maakte de winnende kandidaten bekend, die allemaal afkomstig zijn van een maritieme opleiding op mbo-, hbo- of universitair niveau. Tegelijkertijd nam de heer van der Sluis afscheid van de jongerenambassadeurs van studiejaar 2017/2018 door op symbolische wijze het stokje in de vorm van de vlog-camera aan de nieuwe YMR's te overhandigen.



Foto: Maritiem Nederland



De rol van de kapitein tijdens een internationaal conflict met Rusland

Wat gebeurt er met de Nederlandse koopvaardij indien de internationale spanningen met Rusland hoog oplopen?

Door Mr. Dr. Drs. P. (Peter) J.J. van der Kruit¹

1. Inleiding

Tijdens het congres ter gelegenheid van het 75-jarige bestaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), ging de discussie ook over de positie van de Nederlandse koopvaardij bij toenemende spanningen met Rusland.² De relevantie van die vraag bestaat uit het feit dat veel Nederlands gevlagde koopvaardij schepen varen met een Russische kapitein, en/of met een -gedeeltelijk- Russische bemanning, inclusief etnische Russen uit voormalige Sovjetrepublieken zoals Oekraïne, Wit-Rusland en Letland. De discussie ontwikkelde zich verder over de volgende vragen. Kunnen Russische kapiteins hun Nederlands gevlagde koopvaardij schepen overdragen aan de Russische autoriteiten? Welke bevoegdheden heeft de kapitein van een Nederlands gevlagd schip over het Russische gedeelte van zijn bemanning? Hoe zit het precies met het vorderen van koopvaardij schepen? Wat is hierbij de rol van de kapitein?

Dit artikel heeft als doel om duidelijkheid te verschaffen over het vermogen om de Nederlandse koopvaardij ongestoord voort te zetten in buitengewone tijden en de rol van de kapitein daarbij. Daartoe zal eerst de mogelijkheid onderzocht worden waarom Russische kapiteins mogen varen aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen. Dan zal er worden gekeken naar het fenomeen staatsnoodrecht, gevolgd door een korte uiteenzetting van enkele voor de scheepvaart relevante noodwetten. Daarna zal de rol van de Koninklijke Marine bij dit soort crises worden uiteengezet. Het artikel eindigt met een samenvatting.

2. Russen aan boord van een Nederlands schip

Onder normale omstandigheden is het mogelijk dat Russische zeevarenden, inclusief de kapitein, op Nederlandse koopvaardij schepen varen. Een Nederlands koopvaardij schip met een volledige Russische bemanning behoort dus tot de mogelijkheden.

In het begin van deze eeuw heeft de wetgever ervoor gekozen om de functie van kapitein op een Nederlands schip open te stellen voor bepaalde andere nationaliteiten, inclusief die van de Rusland. Het werd mogelijk voor reders om onder bepaalde voorwaarden een ontheffing te krijgen van de wettelijke verplichting om een Nederlandse kapitein aan te stellen op Nederlandse schepen.³ Aan deze vrijstelling van de Nederlandse nationaliteitseis kunnen beperkingen of nadere voorwaarden worden verbonden. Voorwaarden zoals erkenning van het Russische vaarbewijs en het behalen van het Nederlandse certificaat 'Wetgeving en Openbaar Gezag'.

Deze vrijstelling werd indertijd gegeven op basis van het feit dat er een tekort aan Nederlandse kapiteins bestond. Russische kapiteins maken nog steeds gebruik van deze Nederlandse wettelijke regeling.

¹ Peter van der Kruit is juridisch adviseur en bestuurslid van de NVKK. Tevens is hij directeur van het Juridisch Nautisch Adviesbureau JNAB B.V.

² Zie 'Jaarverslag MIVD 2017', Den Haag: Ministerie van Defensie april 2018, p. 16. Zie ook Marc de Natris, 'Glasnost, Perestrojka en onze reders', *weblog* 16 april 2018, kvmo.nl.

³ Vrijstellingsregeling buitenlandse kapiteins voor de sector koopvaardij, 20 augustus 2013.

Verder bestaan er nog privaatrechtelijke regelingen over klachtenprocedures ten behoeve van eerste stuurlieden en maritiem officieren die naar hun eigen oordeel op onjuiste gronden niet zijn aangesteld in de functie van kapitein op een Nederlands schip.⁴

Russische zeevarenden, anders dan de kapitein, hebben op basis van Nederlandse wetgeving vrijstelling om op Nederlandse koopvaardij schepen te varen. Voor deze Russische zeevarenden is dus geen vrijstellingsbewijs nodig zoals voor de kapitein. Wel moeten deze zeevarenden hun nationale vaarbevoegheidsbewijs kunnen tonen.

3. Staatsnoodrecht

Het is niet ondenkbaar dat in tijden van oplopende internationale spanningen en crises de Nederlandse koopvaardij schepen extra bescherming nodig hebben om hun noodzakelijke werk te blijven doen. Zonder deze koopvaardij schepen zullen de transporten over zee afnemen met alle ernstige gevolgen van dien; de koopvaardij is van essentieel en wezenlijk belang voor het Koninkrijk der Nederlanden. Indien er sprake is van buitengewone omstandigheden kan Nederland terugvallen op het staatsnoodrecht. Dit recht kan zelfs fundamentele mensenrechten opzijzetten, dit wordt ook toegestaan door het EVRM.⁵ Het staatsnoodrecht is terug te vinden in de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. Die wet voorziet in een schematische benadering van de procedures van de inwerkingtreding van het staatsnoodrecht,⁶ en is gebaseerd op artikel 103 Grondwet. Deze Coördinatiewet heeft aan het einde van de vorige eeuw het bestaande stelsel van buitengewone rechtstoestanden, zoals 'staat van oorlog', 'staat van beleg', 'toestand van verhoogde waakzaamheid' en de 'burgerlijke uitzonderingstoestand' vervangen door twee, naar zwaarte oplopende uitzonderingstoestanden. Dit zijn de 'beperkte' en de 'algemene noodtoestand'.

Vrijwel alle Nederlandse noodwetten, inclusief die voor de scheepvaart, worden opgesomd in twee lijsten, die deel uitmaken van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden. Deze Coördinatiewet regelt wanneer welke noodwet in werking treedt. Alle verplichtingen en bevoegdheden daarentegen staan in de afzonderlijke noodwetten, zoals de Vaarplichtwet en de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart (zie hierna).

Hoewel er meerdere scenario's denkbaar zijn, zal in geval van hoogoplopende internationale spanningen met Rusland eerst in NAVO-verband getracht worden een eventuele crisis in de hand te houden. De Coördinatiewet uitzonderingstoestanden speelt in dat kader nog geen rol, aangezien die op de nationale situatie ziet. Een volgende stap in het crisisbeheersingsproces kan zijn dat de NAVO, inclusief Nederland, militaire maatregelen neemt. Dan kan ten gevolge daarvan de beperkte of algemene noodtoestand in Nederland worden afgekondigd. Op dat moment kan het ook nodig zijn om een aantal bevoegdheden uit de noodwetten te activeren, bijvoorbeeld om Nederlandse koopvaardij schepen veilig te stellen door potentieel gevaarlijke elementen uit de bemanning te weren.

De NAVO-procedures en de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden hebben geen rechtstreeks of juridisch verband. Het is voldoende dat de lidstaten van de NAVO nationaal over een geschikt juridisch instrumentarium beschikken om uitvoering te geven aan de door de NAVO geadviseerde crisisbeheersende maatregelen, inclusief het veiligstellen van de koopvaardijvloot.

⁴ Dit zijn regelingen tussen de werkgevers en werknemers, dus buiten de Nederlandse overheid om. Deze regelingen hebben als doel om de arbeidsmarkt voor de Nederlandse kapitein te regelen.

⁵ Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM).

⁶ Nooijen, M. & Kruit, P.J.J., van der, *Handboek Staatsnoodrecht*, Breda/Den Helder: NLDA 2009.

Kortom, de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden is de juridische basis voor het afkondigen van een noodtoestand, waarna deze wet het staatsnoodrecht verder regelt, inclusief de noodwetgeving op het gebied van bescherming van de koopvaardijvloot.

4. Vaarplichtwet

De Vaarplichtwet is laatstelijk gewijzigd op 1 januari 2018. Deze wet bepaalt mede dat in tijden van oplopende spanning de vrijstelling voor Russische kapiteins om te mogen varen op Nederlandse koopvaardij schepen kan worden ingetrokken. Hoewel deze vrijstelling veelal is gegeven op basis van het feit dat er een tekort aan Nederlandse kapiteins bestaat, zal het waarschijnlijk geen probleem zijn om deze vrijstelling in te trekken tijdens een noodtoestand ten gevolge van hoogopgelopen spanningen met Rusland.

Indien het intrekken van de vrijstelling tijdig gebeurt wordt het onwaarschijnlijk dat een Russische kapitein zijn Nederlandse koopvaardij schip fysiek zal overdragen aan de autoriteiten van zijn vaderland. Uiteraard spelen hierbij ook andere factoren een rol, zoals geografische locatie en gelegenheid.

Ook kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op basis van de Vaarplichtwet bepalen dat Russische bemanningsleden niet meer mogen aanmonsteren. Indien de kapitein van een Nederlands koopvaardij schip meent dat de aanwezigheid van Russische bemanningsleden gevaar oplevert voor de openbare orde aan boord of voor de veiligheid van het schip, dan is hij bevoegd om deze bemanningsleden op te sluiten en vervolgens van boord te zetten in de eerstvolgende haven.⁷

Hier heeft de kapitein een heel ongebruikelijke rol. Hij kan dus Russische zeevarenden aan boord vastzetten en vervolgens van boord zetten, met als doel een muiterij te voorkomen. Het is de kapitein die bepaalt of deze Russen een gevaar opleveren voor de openbare orde of de veiligheid zijn schip. De kapitein doet dat op zijn eigen waarnemingen en interpretatie van zijn waarnemingen. Uiteraard kan hij zich bij laten staan door ander mensen aan boord of door de scheepsbeheerder.

Als de kapitein bemanningsleden van boord heeft gezet i.v.m. eventueel gevaar, dan zal de Minister er zoveel mogelijk voor zorgen dat deze bemanningsleden naar hun land van herkomst zullen worden teruggebracht. Hier heeft de kapitein dus geen primaire taak en verantwoordelijkheid voor.

Indien een kapitein gebruik heeft gemaakt van bovenstaande bevoegdheden dan moet hij dat wel in het scheepsdagboek (journaal) zetten en de Minister informeren waarom hij dit heeft gedaan. Dit laatste kan uiteraard het beste via 'kantoor' worden geregeld.

Omdat Nederlandse koopvaardij schepen een wettelijk verplicht minimumaantal gekwalificeerde en gecertificeerde bemanningsleden aan boord moet hebben, mag er niet gevaren worden met minder bemanningsleden. Hiertoe is ook voorzien in de Nederlandse noodwetgeving; de Vaarplichtwet regelt dit. Het doel van de Vaarplichtwet is om in buitengewone omstandigheden het bemannen en het instandhouden van de koopvaardij vloot te waarborgen en om de rechten en plichten van de zeevarenden in deze omstandigheden vast te leggen.

Nederlandse kapiteins die op buitenlandse schepen varen kunnen worden verplicht om te gaan varen op Nederlandse schepen. Dit geldt ook voor andere zeevarenden. Zo worden, gedurende een noodtoestand, eventuele personeelstekorten aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen opgelost. Kapiteins die geen gehoor geven aan de vaarplicht plegen een strafbaar feit en kunnen daarvoor worden veroordeeld. De kapitein heeft de bevoegdheid om vaarplichtigen aan boord te houden, dus om te verbieden van boord te gaan.

⁷ Artikel 10 Vaarplichtwet, dit artikel treedt pas inwerking ingeval van een noodtoestand.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan de kapitein van een Nederlands koopvaardijship ook aanwijzingen (opdrachten) geven. Indien de kapitein deze niet opvolgt dan kan hij daarvoor strafrechtelijk worden vervolgd.

Kortom, indien op basis van de hiervoor beschreven Coördinatiewet een beperkte of algemene noodtoestand is afgekondigd, dan kunnen, ook op basis van de Vaarplichtwet, Russische zeevarenden van boord worden gehaald en Nederlandse zeevarenden een vaarplicht worden opgelegd. Mensenrechten, zoals vrije keuze van beroep en gunstige arbeidsvoorwaarden, kunnen dan ondergeschikt worden gemaakt. De kapitein speelt hierbij een cruciale rol.

5. Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart

Deze Rijkswet is van augustus 1972, terwijl de laatste bijwerking van 2016 is. Voor een overzicht van de geschiedenis van voorzieningen op het gebied van zeescheepvaart in buitengewone omstandigheden kan de lezenswaardige Memorie van Toelichting⁸ worden aangeraden.

Sommige bepalingen van deze Rijkswet treden pas inwerking nadat, op basis van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden, een noodtoestand is afgekondigd. Dit is analoog aan de Vaarplichtwet.

Het gaat in deze Rijkswet over schepen die varen onder de vlag van het Koninkrijk. Dat zijn schepen uit Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten, inclusief de vissersschepen uit die landen. De kern van deze Rijkswet is dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat Nederlandse koopvaardijshippen aanwijzingen (opdrachten) kan geven om bepaalde havens te vermijden, maar ook om scheepsruimte te vorderen. De reder moet zijn schip dan ter beschikking stellen aan de Minister. Het kan ook zijn dat er een gedeelte van een schip wordt gevorderd, dus een bepaalde laadruimte of passagiersruimte. Indien de (buitenlandse) reder onbereikbaar is dan is het de kapitein van het schip die benaderd wordt en zijn schip aan de Minister ter beschikking moet stellen; dit kan zelfs mondeling worden gedaan. De Rijkswet is hier zeer duidelijk over: de kapitein is verplicht zijn schip of een deel daarvan ter beschikking te stellen aan de Minister. Hier kan voor de kapitein een lastige en ingewikkelde situatie ontstaan, maar de wet is leidend en niet de verhouding met de reder of scheepsbeheerder. De wet zegt zelfs dat de reder of scheepsbeheerder de kapitein moeten helpen om deze in staat te stellen zijn verplichtingen na te komen. De kapitein van een Nederlands koopvaardijship heeft bij de uitvoering een cruciale rol gekregen van de Rijkswet. De term 'kapitein' wordt 26 keer gebruikt in deze relatief kleine wet.

Deze Rijkswet regelt verder ook eventuele vergoedingen en andere financiële en organisatorische zaken, zoals onderhoud, exploitatie en eigendom. Deze Rijkswet wordt gehandhaafd met strafbepalingen. De kapitein kan strafrechtelijk worden vervolgd indien hij geen gehoor geeft aan de wettelijke bepalingen.

6. Rol Koninklijke Marine

Bij staatsnoodrecht heeft de Krijgsmacht in het algemeen en de Koninklijke Marine in het bijzonder een grote rol, vooral bij het instellen van militair gezag. Militaire autoriteiten worden dan tijdens de beperkte of algemene noodtoestand met speciale bevoegdheden bekleed. Deze bevoegdheden worden in specifieke wetten uitgewerkt, zoals in de Vaarplichtwet en in de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart. In deze wetten krijgen officieren van de Koninklijke Marine speciale bevoegdheden. Zo worden zij belast met de opsporing van bepaalde strafbare feiten.

⁸ Kamerstukken II, 1967/1968, 9427 (R 625), nr. 3 Memorie van Toelichting.

6.1. Vaarplichtwet

Verplichtingen zoals het gedwongen verrichten van arbeid door de kapitein is onder normale omstandigheden een schending van mensenrechten. In buitengewone omstandigheden is dit wel toegestaan, maar het blijft toch interessant om te zien dat ook officieren van de Koninklijke Marine met de opsporingen van deze strafbare feiten zijn belast en de beschikking krijgen over alle bijbehorende opsporingsbevoegdheden en dwangmiddelen. Dat is op zijn minst opmerkelijk, omdat niet alle officieren van de Koninklijke Marine zijn opgeleid tot opsporingsambtenaar met alle bevoegdheden en dwangmiddelen van dien. De kennis van het nationale strafprocesrecht zal mogelijk niet voldoende zijn om op te treden als volledig bekwaam opsporingsambtenaar.⁹

6.2. Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart

Het niet voldoen aan de verplichting tot terbeschikkingstelling van schepen en het verrichten handelingen die in strijd zijn met de Rijkswet, worden beschouwd als misdrijven. Ook de Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart heeft bij de handhaving een rol toebedeeld aan de Koninklijke Marine, naast de gebruikelijke opsporingsambtenaren. Officieren van de Koninklijke Marine zijn niet alleen belast met de opsporing in Nederland, maar ook in de landen Curaçao, Aruba en Sint Maarten. Deze landen hebben hun eigen wetgevingen, al zijn er wel overeenkomsten in de opsporingsbevoegdheden en dwangmiddelen waarover deze marine-officieren de beschikking krijgen.

Samenvatting

Indien internationale spanningen met Rusland hoog oplopen, dan bestaat de mogelijkheid dat Russische bemanningsleden, inclusief de kapitein, aan boord van een Nederlands gevlagd koopvaardijchip gevaar opleveren voor dit koopvaardijchip. De regering kan naar aanleiding van de spanningen een beperkte of een algemene noodtoestand uitroepen, dit op basis van de Coördinatiewet uitzonderingstoestanden.

Indien na het uitroepen van een noodtoestand Russische bemanningsleden en de kapitein zijn weggestuurd, dan voorziet de Vaarplichtwet erin dat dit personeelstekort kan worden opgevuld door Nederlandse zeevarenden te verplichten om te gaan varen aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen.

De Rijkswet Noodvoorzieningen Scheepvaart geeft de bevoegdheid aan de Minister om koopvaardij schepen van alle landen van het Koninkrijk der Nederlanden te vorderen, maar pas nadat er een noodtoestand is uitgeroepen.

Voor de uitvoering van beide wetten speelt de kapitein een cruciale rol.

Interessant is dat zowel door de Vaarplichtwet als door de Rijkswet Noodtoestanden Scheepvaart ook officieren van de Koninklijke Marine worden aangewezen om deze wetten te handhaven. Gezien de complexiteit van de verschillende nationale strafproceswetgevingen zullen de handhavende marineofficieren hun kennis op dit gebied mogelijk moeten bijspijkeren.

Concluderend kan worden gesteld dat de Nederlandse staatsnoodwetgeving voorziet in een situatie waarbij Nederland onderdeel is van een internationaal conflict met Rusland, waarbij het voortzettingsvermogen van de Nederlandse koopvaardij in het geding is. De kapitein speelt bij de uitvoering van deze noodwetgeving een cruciale rol.



⁹ Borghouts, H.C.J.L. c.s., *Evaluatie toepassing militair strafprocesrecht bij uitzendingen*, Haarlem, 31 augustus 2006, p. 55. Zie voor een juridische uiteenzetting van strafvordering door marineofficieren: Kruit, P.J.J. van der, *Strafvordering op zee: Enkele aspecten van opsporingsbevoegdheden tijdens maritieme rechtshandhaving*, in: *Militair Rechtelijk Tijdschrift*, jaargang 105-2012, Aflevering 1, p.1-6.



Het Ministerie van Veiligheid en Justitie (foto Rijksoverheid)

De voortgang van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)

Op het moment van schrijven ligt het wetsontwerp ter visie bij de Eerste Kamer. Onder voortvarende leiding van het Ministerie van Veiligheid en Justitie (V&J), als uitvoerder en handhaver, is reeds overleg gestart met alle betrokken partijen om invulling te geven aan de uitwerking van de wet.

Ook de NVKK is betrokken. Andere partijen zijn o.a. : de KIWA als certificerende instantie, de Koninklijke Marine als bevelvoerder voor de VPD's, de Kustwacht als meld- en aanvraagloket voor beveiliging voor schepen onder Nederlandse vlag, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), een Nederlandse beveiligingsfirma, een screeningsautoriteit voor personen en organisaties en een extern bedrijf dat het hele proces begeleidt.

Het proces is gestart met een "kick-off", waarbij alle partijen werden geïnformeerd over de implementatie-procedure van de wet. De bedoeling van de sessies is, om met elkaar hetgeen in het initiatiefwetsvoorstel WtBK is geregeld over de certificering, de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving, te vertalen in een ontwerp voor de realisering van een evenwichtig en slim stelsel. De NVKK heeft in de afgelopen sessie sterk aangedrongen op: De NVKK heeft in deze sessies er sterk op aangedrongen dat :

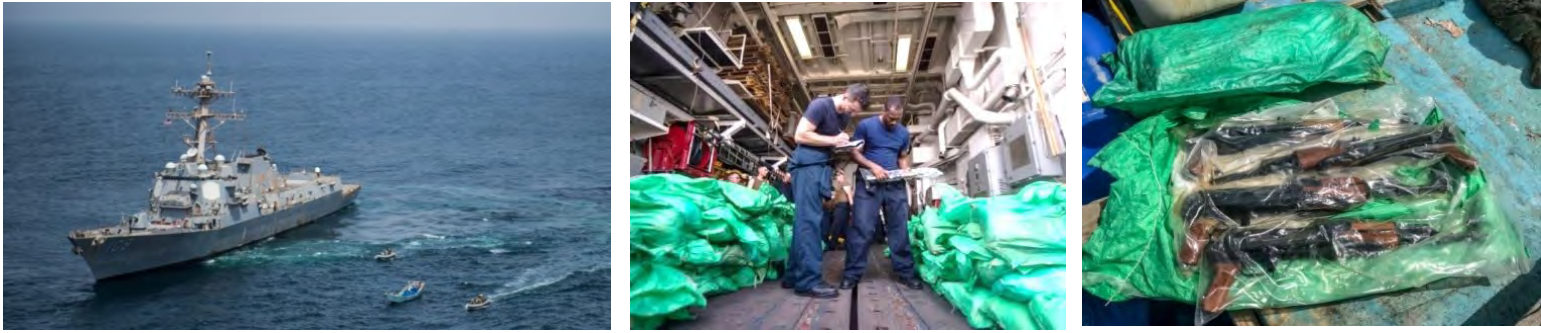
* De positie van de kapitein geborgd is; * De teams getraind zijn; * De kennis van de, in deze relevante, Nederlandse wet aanwezig is bij alle teamleden; * De teamleden de Engelse taal machtig zijn.

De sessie geweldsinstructie werd waargenomen door onze jurist P.J. van der Kruit. In deze sessie kwamen o.a. aan bod: * De 100-series Rules for Use of Force; * Het Graduate Response Plan; * De geweldsinstructie en het gewelddmiddel; * De Risk matrix; *Maatregelen te nemen door de kapitein; * Het recht op zelfverdediging; * Opleiding en training van beveiligers; * Certificering; BMP 5; * De juridische positie van de kapitein; *Technische rapportage- en ondersteuningsmiddelen (de NVKK heeft haar leden gevraagd in hoeverre hoofdcamera's en geluidsapparatuur al aan boord aanwezig zijn en gebruikt kunnen worden).

De werkgroep streeft er naar om eind 2019 te kunnen afronden.



Destroyer Intercepts Weapons Shipment off Yemen



At August 28, the American guided-missile destroyer USS Jason Dunham intercepted a small dhow carrying 1,000 AK-47 assault rifles off the coast of Yemen. The boarding team from the Dunham searched the dhow in international waters and determined that it was stateless. Upon the search, the team found more than 1,000 AK-47s on board.

The dhow's engines were inoperable, so the occupants were in distress. The Dunham's crew rescued them and brought them on board for transfer to the Yemeni Coast Guard, which is an element of the Saudi-backed national government of Yemen.

"Our ship routinely conducts maritime security operations with our highly-trained VBSS team incorporating both on and off ship intelligence assets to help locate vessels," said Cmdr. John Hamilton, Dunham's commanding officer. "Ensuring the free flow of commerce for legitimate traffic and securing the sea lanes of communication" continue to be paramount to the U.S. Navy, allies and its regional partners".

Military intelligence is assessing the shipment to determine its origin and intended destination.

Previous boardings of dhows in the Gulf of Aden and the Arabian Sea have uncovered weapons shipments that likely originated in Iran and were intended for Yemen's anti-government Houthi rebel alliance, according to Western intelligence analysts. In early 2016, the *USS Sirocco* [intercepted](#) a stateless vessel in the Arabian Sea and confiscated 1,500 AK-47s, 200 RPG launchers and 21 heavy machine guns. Military intelligence assessed that the shipment came from Iran. As that vessel was interdicted in international waters and was not in distress, the *Sirocco's* crew did not have jurisdiction to intervene or make an arrest. The dhow and her crew were allowed to depart following the confiscation of the cargo.

Source: The Maritime Executive, US Navy

Photo's: courtesy US Navy Media



Bootje met explosieven aangetroffen voor kust van Yemen

Begin september is een nieuw type bootje met explosieven aan boord aangetroffen voor de kust van Yemen. Het bootje was onbemand en werd via GPS aangestuurd.

Al eerder zijn bootjes met springlading aangetroffen in dit zeegebied. Foto's en een YouTube filmpje (daarvan is voor niet-Arabisch sprekendenslechts het laatste gedeelte interessant) op: <https://twitter.com/JeremyBinnie/status/1039822748279885824>
https://www.youtube.com/watch?v=AZx4SN_k38s

MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

Experts in layered
defense protection
against piracy

www.maritimesecurityalliance.com



Early Detection



Avoidance



Discouragement
of Approach



Anti Boarding



Obstruction
of Movement



Safe Room

Meer informatie over bescherming tegen zeeroverij

BMP 5:

Downloaden op: <https://www.westpandi.com/globalassets/news/best-management-practices-5.pdf>



BMP 5 op YouTube:

Bekijken op: <https://www.youtube.com/watch?v=8rlCJ9w70mU>



OCIMF Guidelines to Harden Vessels:

Downloaden op: <https://www.ocimf.org/media/92018/Guidelines-to-Harden-Vessels.pdf>



Global Counter Piracy Guidance:

Downloaden op: <https://www.westpandi.com/globalassets/news/global-counter-piracy-guidance.pdf>



Zee van de toekomst op MARIN's open dag

MARIN nodigt maritieme sector uit voor feestje rond 10000ste scheepsmodel

Als feestelijke opening van de Maritieme Week 2018, nodigt MARIN de maritieme sector op **vrijdagavond 9 november van 17:00 – 20:00 uur** uit voor een speciale 'sneak preview' van de MARIN open dag op zaterdag 10 november. Twee staatssecretarissen onthullen die avond MARIN-model 10000. Het instituut wil laten zien hoe we schepen schoner, slimmer en veiliger kunnen maken en kunnen bijdragen aan een duurzaam gebruik van de zee. MARIN laat u een toekomst van zelfvarende emissieloze schepen, drijvende eilanden en duurzame energie- en voedselwinning op zee zien.

Naast de onthulling van model 10000 en demonstraties, zorgt MARIN voor informeel eten en drinken. Het hele gezin is welkom, want ook voor de kinderen is er veel te zien en te beleven. Registreren kan via www.marin.nl/10000 of via de site hieronder.

Er is ruimte voor 1500 gasten, dus het is zaak snel te registreren.

MARIN, Haagsteeg 2, 6708 PM Wageningen, vrijdag 9 november 17.00-20.00 uur

Registreren op:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScyYgtsdffcXtVJtLbhJDCOzcoXuHa-1b8vVGy9heSvaj_PQA/viewform

Resolution nr. 1: Criminalisation of seafarers.

CESMA requests ship owners and/or operators to provide legal assistance for masters, when they are detained by local authorities after an incident. Moreover masters are urgently advised to consider taking a risk insurance.

Resolution nr. 2: Piracy

CESMA no longer resists the use of military or private armed security teams, but advocates the use of non-violent measures as an alternative. Under all circumstances the authority of the master should be maintained, except when fire-arms have to be used. CESMA also insists on exact rules of engagements to be observed under all circumstances.

Resolution nr. 3: Fatigue and safe manning.

The minimum of three certified bridge watch keepers, including the master, on seagoing vessels of 500 GT and more, is supported by CESMA. It continues to urge Port State Control officers to intensify verification of work and rest periods during shipboard inspections. CESMA Supports the results of the Martha project.

Resolution no. 4: Safety of ro-ro- and large passenger ships.

Disembarking a great number of passengers and crew in an emergency situation continues to be a great concern. Damage stability as a result of flooded decks and/or holds caused by an accident, is still not sufficiently observed. Recently ordered vessels seem to show improvements due to lessons learned from the "Costa Concordia" accident.

Resolution no. 5: Mooring accidents

CESMA is concerned about the increase of serious mooring accidents on board and ashore. Reasons are the increase in sizes of vessels, lay-out of harbours, mooring equipment and the ability and number of crew at the mooring stations. Another issue is disturbances in communication due to language problems.

Resolution nr. 6: Employment of EU seafarers

The Assembly urges EU administrations to support their respective seafarers by recognizing certificates issued by all EU administrations and enforcing simpler issue/renewal procedures for certificates of EU officers. CESMA appeals to EU ship owners to create opportunities for young EU officers to complete their training and obtain their certificates.

Resolution nr. 7: Illegal immigrants in the Mediterranean

According to SOLAS, ships are to render assistance and take the immigrants on board. This could lead to dangerous situations. Moreover their intentions and medical condition are unknown. As a consequence, vessel and crew could be endangered. The Assembly wants to convey its concern in this respect to the European Commission and the IMO.

Resolution nr. 8: Future of simulator training in the EU maritime industry

The Assembly underlines the importance of simulator training in the maritime industry and urges EU administrations to standardise exchanging of practical education and training periods by simulator training as "sea time equivalent".

Resolution nr. 9: Reduction of paperwork on board.

The Assembly urgently requests governments and authorities to intervene in reducing the many documents to be completed by vessels before and between entering ports as they severely increase the working load on board.

Resolution nr. 10: Safe construction of Very Large Ore Carriers (VLOC's)

The Assembly urgently requests the European Union and its member states to push the International Maritime Organisation (IMO) to create clear legislation on VLOC's, including the prohibition of conversion of Very Large Crude Carriers (VLCC's) into VLOC's, as well as their current operation. The Assembly expressed concern about the liquefaction of certain bulk cargoes, such as bauxite ore, on bulk carriers, causing this type of vessels to suddenly capsize during their voyage and sink with all crew on board lost.

Resolution nr. 11: Decrease of traditional navigational skills.

CESMA calls for relevant action by the European Commission and IMO to maintain proper legislation regarding safe watch keeping and use of satellite systems together with traditional navigational skills. CESMA encourages maritime and qualification institutes to pay attention to traditional navigational skills.

Resolution nr. 12: CESMA urgently requests the European Parliament and Commission and all maritime EU Member States, to provide proper harmonization training certificates of seafarers. These include certificates of training and refreshment courses, issued by EU based training institutions which should be recognized by all EU member states, both for service on EU and foreign flag vessels in order to facilitate mobility of seafarers and reduce financial burden.

Kotor (Montenegro) 4th May 2018



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 loodse 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

Kranslegging in Den Helder op 15 augustus 2018



De NVKK legde een krans bij de herdenking van alle gevallen in Zuid-Oost Azië (1945-1949) bij het monument "Voor hen die vielen" aan de Vijfsprong te Den Helder.

Na een welkomstwoord van de voorzitter van de Stichting en de vlagceremonie met medewerking van de Stichting Zeekadetkorps Den Helder, volgden toespraken. Als eerste sprak de burgemeester van Den Helder over de verschrikkingen in die periode en het verzet daar tegen. Weinigen zijn op de hoogte van de ca. 15.000 slachtoffers die daarbij vielen. Vlootpredikant van de Koninklijke Marine, dhr. F. Omvlee sprak over de toehoorders en merkte op dat zij allen zich verbonden voelen met het verleden in Nederlands Indië, soms ook door verhalen van ouders of familieleden. Er zijn mooie herinneringen in tijden van rust en voorspoed maar ook andere die schrijnend zijn door de verschrikkingen in de Jappenkampen en daarna de zogenaamde Bersiap periode, die tot 1949 duurde. Daarna volgde de reis naar het verre en koude Nederland. Dhr. Omvlee sprak ook nog over de hechte band met Indië die al 400 jaar bestaat en die nog in vele geledingen in Nederland en Indonesië merkbaar is. Als laatste sprak mevr. Barbara Simons, kleindochter van KNIL militairen. Haar beide grootvaders kwamen om doordat de beruchte MARU schepen, die krijgsgevangenen vervoerden, werden getorpedeerd door de geallieerden. De drenkelingen werden daarna aan hun lot overgelaten. De nabestaanden, dikwijls van gemengd Nederlands-Indische afkomst, werden na de oorlog naar Nederland gerepatriëerd en aldaar allesbehalve gastvrij ontvangen. Zij werden in opvangkampen gestopt en kregen nauwelijks bijstand van de Nederlandse overheid, net voldoende om te kunnen overleven. Het relaas van mevrouw Simons was een soort aanklacht, die diepe indruk maakte.

De bijeenkomst werd besloten met de kranslegging door diverse instanties, verenigingen en ook particulieren, gevolgd door een dankwoord van de voorzitter.



(Fred van Wijnen)

Ingezonden brief

Geachte redactie,

Met belangstelling de ingezonden brief en de Noot van de redactie gelezen in laatste NtMM nr. 2 (juli).

Eind negentiger jaren van de vorige eeuw, ten tijde van mijn voorzitterschap, werd ook geconstateerd dat de Koopvaardij weinig aandacht kreeg en tenslotte geheel niet werd vernoemd bij de Nationale Herdenking. T.g.v. de uitgave van een herdenkingsboek heb ik diverse keren het Comité Nationale Herdenking te Amsterdam bezocht en hier aandacht voor gevraagd. Ik heb daar uitgelegd dat we, bij de Koopvaardij, eenzelfde status hadden als de militairen ten tijde van de Tweede Wereld Oorlog, als gevolg van onze vaarplicht. Ik vond dat we onder één noemer moesten komen bij de Herdenking. Deze erkenning is er gekomen. Dat was tot nu toe ook het geval, hoewel dit inderdaad van lieverlee summier is geworden. Elk jaar als ik de uitzending op 4 mei volg, let ik op het vernoemen van onze Koopvaardij en, hoe summier dan ook, heb ik dat nog steeds gehoord.

Ben het eens met kapitein Scholte, dat de NVKK hier wellicht weer aandacht voor kan vragen.

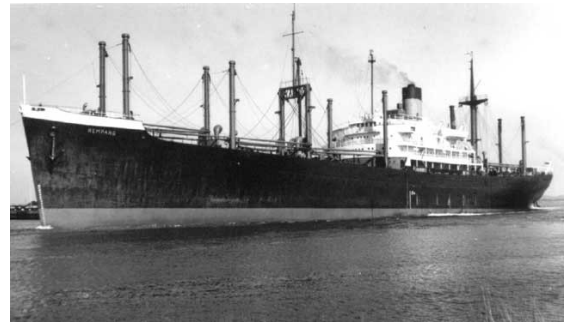
Ger Gerritse

In memoriam kapitein C. Offringa

Op 20 juni overleed in zijn woonplaats Oosthuizen, Kapitein C. (Chris) Offringa.

Op 27 juni werd onder grote belangstelling afscheid van hem genomen bij zijn uitvaart in Hoorn. De NVKK werd vertegenwoordigd door Kapitein J.C. (Hans) Ulrich.

Kapitein Offringa werd geboren in Schermerhorn uit een gezin dat werkzaam was in de (binnen) visserij. Hij kwam dus al gauw in aanraking met water, wat zeker van invloed was op zijn latere beroepskeuze. Zijn eerste belangstelling lag in de techniek, maar een invloedrijke oom wist hem te interesseren in het nautisch gebeuren. Na de MULO in Alkmaar te hebben doorlopen, ging hij naar de



ss Rempang

Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. Na het behalen van zijn diploma als stuurman GHV, trad hij in dienst bij de NV. Stoomvaart Maatschappij Nederland. Zijn eerste reis maakte hij op het ss "Rempang". Hij doorliep alle rangen tot zijn aanstelling als gezagvoerder bij, ondertussen, Nedlloyd Lijnen. Aan zijn reis op de "Nedlloyd van Noort" bewaarde hij zijn beste herinnering. Zijn zeemansloopbaan werd tijdelijk onderbroken door detacheringen op het hoofdkantoor in Amsterdam en later op het regionale kantoor van Nedlloyd in Hongkong. Ook nam hij deel aan het nationale project "Schip-80" met als doel het ontwerpen van een rationeel schip volgens de laatste stand van de techniek. Waarschijnlijk is hier de Vossnack Groep uit ontstaan onder leiding van de bij vele van ons nog bekende Ir. Ernst Vossnack. Dit was een groep van deskundigen die zich bezig hield met de economische- en veiligheidsaspecten van nieuw te bouwen container schepen voor o.a. Nedlloyd Lijnen. Als resultaten werden o.a. de, voor die tijd, grote containerschepen "Nedlloyd Delft" en "Nedlloyd Dejima" in Bremerhaven gebouwd.

In 1987 werd Kapitein Offringa gevraagd directeur te worden van de Container Terminal Amsterdam (C.T.A). Als recht geaard zeeman was dit een moeilijke beslissing. Toch heeft hij deze uitdaging aangenomen, en met succes, tot zijn pensionering in 1991. Ook in het verenigingsleven heeft hij zijn steentje bijgedragen. Hij was voorzitter van de Stichting Kaap Hoorn Vaarders, lid van de Nederlandse Anchorites, de Vereniging van Oud Kwekelingen van de Kweekschool van de Zeevaart, de Vereniging Oud-Gezagvoerders der Stoomvaart Maatschappij Nederland en de NVKK. Mijn persoonlijke herinneringen gaan terug naar een symposium, georganiseerd door de NVKK in Breukelen in 2009. Het onderwerp betrof de veiligheid van passagiers-schepen waarbij het succesvol



ontschepen van grote aantallen passagiers bij een ramp aan de orde kwam. Kapitein Offringa had hier zijn twijfels over en kon zich niet vinden in het standpunt van de IMO dat bij een ramp het schip zelf de beste reddingboot was. Later heeft ook het MARIN verklaard dat het hier een drogreden betreft omdat men bij de IMO ook geen afdoende oplossing weet. In deze discussie toonde Kapitein Offringa dat hij stond voor zijn standpunten. Hij toonde zich te allen tijde integer, vastberaden en kon recht voor zijn raap zijn. Vanwege zijn vele verdiensten werd Kapitein Offringa benoemd tot "Officier in de Orde van Oranje Nassau".

Dat hij ruste in vrede.

Fred van Wijnen (Met dank aan Vocabulaire (VOK) en John Planken).



Nieuwe leden:

H.D.C. Mens
R. de Hoog
H.F.M. Kat

Vroon
Telford Offshore
MF Shipping Group

Overleden leden:

J. Gerritsma	30-06-2018	Nedlloyd
H.W.H. van Hoek	01-09-2018	Nedlloyd

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

26-06-2018	Rotterdam	Nautilus symposium
28-06-2018	Den Haag	Dagelijks bestuur
29-06-2018	Rotterdam	Vaartocht Zeemanshoop
05-07-2018	Rotterdam	Nautilus interview
05-07-2018	Den Haag	Overleg Tuchtcollege v.d. Scheepvaart
06-07-2018	Rotterdam	Bedrijfstak Commissie Zeevaart STC
10-07-2018	Rotterdam	Overleg Loodsplicht KVNR
11-07-2018	Den Helder	Relatiedag Kon. Marine
17-07-2018	***	Overleg RMD KNRM (Skype)
15-08-2018	Den Helder	Kranslegging gevallen ZO Azië
23-08-2018	Sakhalin (RUS)	Shipping forum (privé)
06-09-2018	Den Haag	Bestuursvergadering
06-09-2018	Den Haag	Overleg Onderzoeksraad v. Veiligheid

Vergader- en activiteitenkalender 2019:

** -01-2019	Rotterdam	Nieuwjaarsborrel KRZV "De Maas" (datum wordt later bevestigd)
07-03-2019	Den Haag	Bestuursvergadering
** -05-2019	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
05-09-2019	Den Haag	Bestuursvergadering
** -10-2019	N.o.t.g.	Symposium

[** Data onder voorbehoud]

Kopij voor Notices:

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt of wilt u uw mening over een onderwerp geven, neem dan contact op met de redactie. De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl.





Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



NHL
HOGESCHOOL

www.miwb.nl

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

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT