

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



KUSTWACHT EN S A R

LEADERSHIP AND LESSONS LEARNED

OPENBAAR MINISTERIE: RECHT DOOR ZEE



NR 4 - DECEMBER 2020



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

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

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

COLOFON

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

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

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

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

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:

G.J. Hulsebos
J.J. Kestelo
J.M. Kooijman
E. Voor in 't holt
S. Beek, Opportuun

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:

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

Wegens de corona-situatie zijn nog geen activiteiten gepland. Eventuele activiteiten zullen wij op de website bekendmaken.

INHOUDSOPGAVE

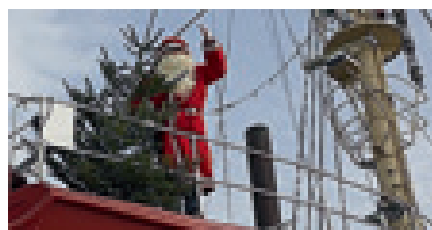
Voorwoord		4
Kustwacht en SAR		5
Leadership under pressure		12
Openbaar Ministerie:		
Recht door Zee		20
Zorg zeevarenden in Nederland		
onvoldoende		26
Maritieme Monitor 2020		27
Ingezonden brief		28
Secretariaatsmededelingen		30

VOORPAGINA:

Geïnspireerd op loodsreis Gerrit-Jan Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot, in Straat Torres, nabij Goods Island, bij opkomende maan.

OP DE ACHTERPAGINA:

Als loods komt men op schepen nog wel eens interessante gezegden tegen, zoals deze toepasselijke peptalk.
(foto Gerrit-Jan Hulsebos)



QUOTE:

**Year's end is neither an end,
nor a beginning,
but a going on**

Hal Borland

VOORWOORD

Geachte collegae,



We zijn alweer aan het einde gekomen van 2020. Een jaar om niet snel te vergeten met gebeurtenissen rond de corona pandemie die we niet voor mogelijk hielden. We zijn er allemaal wel op een of andere manier persoonlijk door geraakt. Sommigen van jullie hebben aan boord problemen gehad met tijdig aflossen en anderen zijn misschien direct geraakt door het virus, in de familie of aan boord. Het was voor iedereen een zwaar jaar. Binnen de vereniging hebben we ondanks alles niet stil gezeten en de nieuwe manier van werken ons eigen gemaakt. Hierdoor hebben we toch voortgang kunnen boeken met belangrijke maritieme onderwerpen, zoals ik u verteld heb in

mijn terugblik voor de Algemene Leden Vergadering.

De alternatieve Algemene Leden Vergadering via de 'Notices', stemformulieren en de online vergadering van 3 december jl. is goed verlopen, onder grote belangstelling. De leden hebben met overgrote meerderheid positief gestemd op de bestuurssamenstelling, de financiële rapportage en het algemene beleid van de vereniging. Mijn dank voor het genoten vertrouwen, ook namens het bestuur. Ik hoop van harte dat we in 2021 weer naar een situatie gaan waarin we ons weer vrij kunnen bewegen en het sociale leven weer op kunnen pakken zoals voorheen. Ondertussen moeten we nog even doorbijten totdat het virus de wereld uit is en zijn er dus voorlopig nog geen bijeenkomsten mogelijk.

Ik wens u allen toch een mooi Kerstfeest, een fijne jaarwisseling en goede gezondheid toe in 2021 en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart !

Leen van den Ende
Voorzitter



'Kerstkist op zee' werd door vrijwilligers overhandigd aan de kapitein (1950)

Kustwacht en SAR

*J.J. Kesteloo **

Inleiding

Als nieuw lid van de NVKK werd mij gevraagd of ik iets kon schrijven over COMSAR. Gezien mijn vooral maritieme vliegende werkervaring neem ik u mee in een korte "birdseye view" betreffende de Nederlandse Kustwacht en de SAR organisatie van Nederland.

Geschiedenis en ontstaan Kustwacht

Naar aanleiding van de in 1979 gehouden SAR Conventie "INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE" werden lidstaten verplicht om een (internationale) organisatie op te zetten (of te verbeteren) voor Search & Rescue op zee. Het ratificeren door kuststaten van deze vaak zeer ingrijpende plannen duurde tot 1985. Uiteraard liggen er meerdere verdragen mede ten grondslag aan de hulpverlening op zee (UNCLOS, SOLAS, etc.), bovenstaande is dus zeker niet uitputtend.

De Kustwacht Nederland is opgericht op 26 februari 1987. Het vergaan van de Zr. Ms. Adder in 1882 voor de kust van Scheveningen, waarbij 65 opvarenden het leven lieten was aanleiding voor 'Het houden van een uitkijk en het rapporteren van in nood verkerende schepen aan Hoofden Kustwacht'.



Zr. Ms. Adder (afbeelding KW Nederland)

De bewaking van de kust werd lang hoofdzakelijk vanaf de bemande vuurtorens en lichtscheepen uitgevoerd. Met de komst van radar en betere communicatiemiddelen na de Tweede Wereldoorlog werd de bewaking efficiënter. Vanaf de jaren 50 verzorgde de Marineluchtvaartdienst de Opsporings- en Reddingsdienst (OSRD) met

helikopters en vliegtuigen; het RCC bevond zich in die jaren op Vliegveld Valkenburg. In de jaren '60 nam de belangstelling voor de Noordzee vanuit de overheid meer toe (milieu, visserij, olie- en gaswinning, zand- en grindwinning). Uiteindelijk waren er meer dan 20 overheidsdiensten werkzaam op de Noordzee. Begin jaren '80 verdween de functie van vuurtorenwachter i.v.m. de automatisering van vuurtorenlichten en lichtschepen. Ook werd er in die jaren op alle fronten hard gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid op de Noordzee.

In 1984 kreeg de "Interdepartementale Coördinatiecommissie Noordzeeaangelegenheden (ICONA)" de opdracht van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat om te onderzoeken of en hoe er efficiënter en effectiever gewerkt kon worden op de Noordzee. De ICONA concludeerde dat de vele departementen die een rol speelden bij de aanpak van incidenten beter hun taken konden bundelen in één Kustwacht. Ook zou de aanschaf van materiaal zoals vliegtuigen of schepen enkel zin hebben, indien er meerdere departementen gebruik van konden maken. ICONA adviseerde een verregaande coördinatie en bundeling van de taken van de departementen, maar er mocht expliciet *geen* zelfstandige organisatie ontstaan.

Kustwacht Nederland

In het voormalige gebouw van Scheveningen Radio in IJmuiden ging op 26 februari 1987 de Kustwacht daadwerkelijk als samenwerkingsorganisatie van start. Het RCC Valkenburg sloot kort daarna in 1988. De aansturing van de Kustwacht en de zekerheid waarmee middelen (met name Kon. Marine en Rijkswaterstaat) in Kustwachtverband beschikbaar waren bleken problematisch. Een kritisch evaluatierapport in 1989 adviseerde een 'gebundelde' organisatie onder het beheer van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, Defensie of zelfs een zelfstandige organisatie.



De Dornier 228-212 PH-CGN (foto J.J. Kestelo)

Het kabinet besloot tegen de zin in van Directie Noordzee dat een bundeling onder beheer van de Koninklijke Marine toch het meest voordelig zou zijn, aangezien de marine immers de beschikking had over schepen, vliegtuigen en boordhelikopters. De impact van de inbedding bij Defensie was groot voor de medewerkers van de Kustwacht; met de reorganisatie verhuisde het Kustwachtcentrum in 2001 van IJmuiden naar de marinehaven van Den Helder.

Reorganisatie Kustwacht tot eigen entiteit

In 2005 werd de Kustwacht wederom gereorganiseerd.. Meerdere evaluatierapporten hadden uitgewezen dat het samenwerkingsverband Kustwacht toch te vrijblijvend was. Besloten werd om van de Kustwacht een eigen entiteit te maken, welke in opdracht van ministeries taken bleef uitvoeren. De minister van Verkeer & Waterstaat, bleef ook coördinerend voor de Kustwacht, maar het dagelijks beheer van de Kustwacht kwam in handen van het ministerie van Defensie. Er werd een aansturingsstructuur ingesteld, met een Kustwachtdirecteur (KTZ Kon. Marine) die de dagelijkse leiding over de Kustwacht had en een Kustwachtdriemanschap (later KW4) die de Kustwachtdirecteur aanstuurde. Op hogere bestuurlijke niveaus werden een "Permanente Kontaktgroep Handhaving Noordzee" en een "Raad voor de Kustwacht" ingesteld.

De huidige Kustwacht en de SAR organisatie

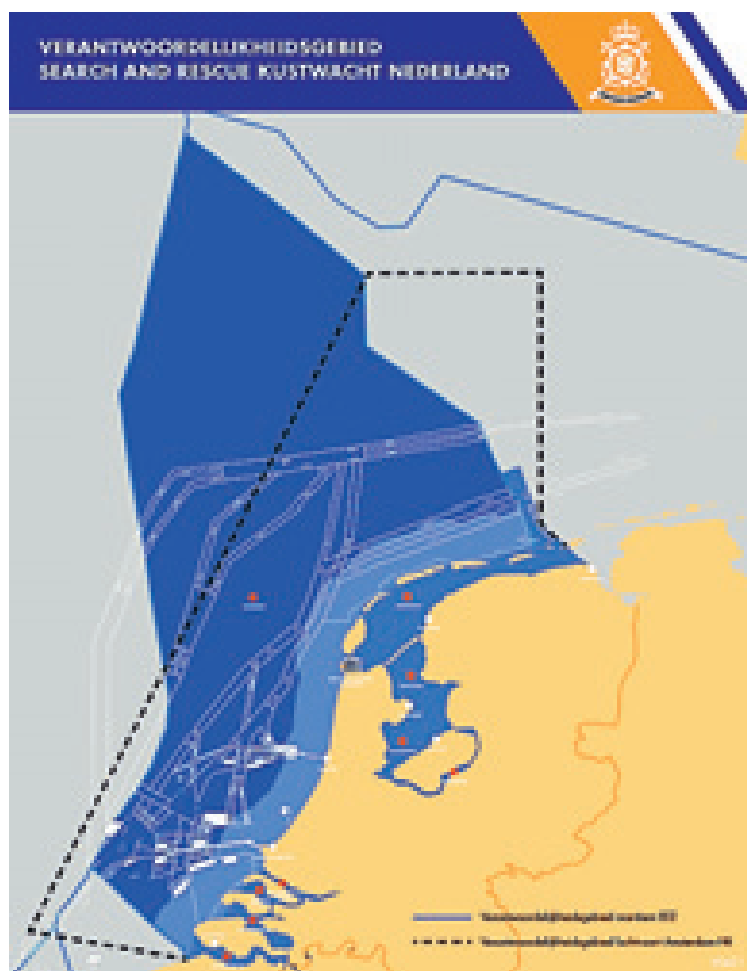
Het Kustwachtcentrum (KWC) fungeert als nationaal Communicatie- en Coördinatie Centrum. Behalve een "Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) treedt het KWC ook op als het Aeronautisch Reddings- en Coördinatiecentrum (ARCC)". Deze combinatie maakt het tot een Joint Rescue and Coordination Centre (JRCC). Het maritieme verantwoordelijkheidsgebied beslaat behalve het eigen grondgebied ook de EEZ. Voor het zoeken naar vermiste vliegtuigen is de Flight Information Region (FIR) Amsterdam van toepassing.

Het SAR systeem kent een aantal coördinatie niveaus: De SAR Coordinator (SC), de SAR Mission Coordinator (SMC), de On Scene Coordinator (OSC) en de Aircraft Coordinator (ACO). De SAR-dienst is belast met de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, helikopters, schepen, offshore mijnbouwinstallaties en personen in windturbineparken.

Verloop van een SAR incident

Een SAR-incident begint met de ontvangst van een melding en een alarmering op het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Den Helder. Deze melding c.q. alarmering kan op vele manieren worden gedaan; via maritieme of luchtvaart radiokanalen, door het gebruik van noodradiobakens, per (satelliet) telefoon, gsm, fax, vuurpijlen.

Aan de hand van deze melding c.q. alarmering en *na verificatie* van de gegevens, wordt de ernst van de situatie ingeschat. Het JRCC treedt altijd op als SMC en van iedere melding wordt een incidentdossier aangemaakt in Vision, het "incident management and resource handling systeem". Dit geautomatiseerde systeem assisteert in het loggen; opmaken van nood, spoed- en veiligheidsberichten; alarmering van SAR eenheden; opmaken en verzending van briefingsheets etc.



Verantwoordelijkheidsgebied SAR Kustwacht Nederland.(Afbeelding KW Nederland)

Afhankelijk van de aard en omvang van het incident kunnen worden gewaarschuwd:

- Noordzee Helikopter Vlaanderen (NHV) (4 stuks AS36N3 DAUPHIN) gestationeerd op Vliegveld De Kooy en/of de Pistoolhaven Maasvlakte – reactietijd 20 minuten, maximale vliegduur 3 uur.
- Kustwacht vliegtuigen, de Dornier 228-212 (2 stuks gestationeerd op Schiphol-Oost) – reactietijd 90 minuten, maximale vliegduur 4 uur. Bemanning bestaat uit marine – en luchtmacht vliegers, waarnemers van RWS, Douane en KMAR.
- Reddingsboten van de KNRM .
- Emergency Towing Vessel (ETV), een gecharterde sleepboot van Multraship, de “Guardian” met een bollard pull van 149 ton. Deze is stand-by op zee vanaf Bft 5.
- Overige Kustwachteenheden (diverse schepen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Rijksrederij).
- Niet Kustwachteenheden zoals Marine schepen, helikopters Luchtvaartpolitie (Agusta Westland 139 en Eurocopter 135), de traumahelikopters ANWB (Airbus EC-135).

In de SAR onderkent met een aantal fasen (ICAO)- de INCERFA – de onzekerheidsfase. Bijvoorbeeld als een vliegtuig 30 minuten heeft nagelaten een positierapport te geven of “overdue” is. De alarmeringsfase “ALERFA” gaat in als deze tijd overschreden wordt. De noodfase “DETRESFA” gaat in als duidelijk is dat een (lucht)vaartuig en/of personen zich in ogenblikkelijk en dreigend gevaar bevindt en onmiddellijk hulp nodig heeft. De DETRESFA kan ook onmiddellijk intreden voor een (lucht)vaartuig en/of personen die “overdue” wordt beschouwd wanneer geen enkele informatie is ontvangen en er voldoende bezorgdheid is over de veiligheid van het (lucht)vaartuig en of de personen. Voor elke alarmeringsfase heeft het JRCC vaste protocollen. De SMC zal – indien mogelijk – een On Scene Commander (OSC) aanwijzen. Dit is bij voorkeur een “stabiel platform” met voldoende bemensing en goede communicatie – en plot voorzieningen.

Laten we uitgaan van het feit dat de Kustwacht Dornier bezig is met normale patrouille (3,5 hr.) en dat er ergens in het verantwoordelijkheidsgebied een omgeslagen zeiljacht wordt aangetroffen door een passerende tanker. De positie is 20 nm ten noorden van Texel in het verkeersscheidingsstelsel nabij productie platform L9-FA-1. De Dornier wordt op de hoogte gesteld middels HF (rechtstreeks met JRCC) of via de verkeersleiding (VHF) van het FIR Amsterdam. Afhankelijk van de hoeveelheid brandstof zal de Dornier meteen koers zetten naar de opgegeven positie of een tankstop moeten maken op Schiphol of Texel. Eenmaal ter plaatse zal de Dornier OSC gemaakt worden. Laten we uitgaan van het laatste – de Dornier is 15 minuten na de melding ter plaatse en heeft dan nog een resterende vliegtijd van 1,5 uur en wordt ter plaatse OSC gemaakt. Dat zal inhouden dat de Dornier maximaal 1 uur “on station” kan blijven.



De Eendracht gezien vanuit de Kustwacht Dornier (bron J.J. Kestelo)

De Dornier heeft onderweg naar de “datum” een zoekpatroon gekregen van het JRCC, welke tot stand is gekomen middels SARIS (Search and Rescue Information System). Dit systeem kan de beweging van objecten voorspellen onder invloed van de stroom en wind. Het systeem geeft ook een wenselijk zoekpatroon aan. Indien er mensen te water zijn geraakt zullen deze sneller verdrijven dan het jacht zelf, hier zal het zoekpatroon mede op gebaseerd zijn. Er zal ook zeker een SAR helikopter met een “zwemmer” ter plekke moeten komen om te zien of er nog opvarenden zich in de kajuit bevinden. Het JRCC zal ook zeker een (eigen) vaartuig naar de “datum” dirigeren.

De tanker, welke de melding deed zal mogelijk verzocht worden om gedurende de actie stand-by te blijven. In bovenstaand voorbeeld is het onwaarschijnlijk dat de kapitein van de tanker gevraagd zal worden op te treden als OSC, gezien de aanwezigheid van de Dornier en de spoedige komst van meerdere Kustwachteenheden.

Als het goed is, is er aan boord een IAMSAR Volume III. Dit boekwerk bevat belangrijke informatie hoe u wordt geacht op te treden als OSC – mocht dat ooit voorkomen, maar ook wat u kan verwachten in of nabij een SAR operatie. Blader – wanneer u tijd heeft – eens rustig door het boekwerk. Het zal u veel tijd en stress besparen wanneer er een keer werkelijk om uw hulp gevraagd wordt.

Bronnen:

- www.kustwacht.nl
- 90 Jaar Marineluchtvaartdienst ISBN/EAN 978-70535-32-2
- Regeling inzake de SAR-dienst 1994 (www.overheid.nl)
- OPPLANSAR versie 1.1 Kustwacht Nederland
- INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL Volume III (2019)

* J.J. Kesteloo is oud stuurman ter koopvaardij en voormalig marine officier. Hij is vele jaren mission commander geweest op de P3C Orion (Kon. Marine) In zijn laatste functie heeft hij tot en met 2014 gediend bij het Commando Luchtstrijdkrachten waar hij was gedetacheerd als Stafofficier Kustwacht. In deze functie vloog hij als instructeur/examinator op de Kustwacht Dornier ten behoeve van de militaire waarnemer-opleiding. Inmiddels is hij freelance zeevaart simulator instructeur en assessor bij met name Simwave.





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

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

Kijk op www.loodsworden.nl

LEADERSHIP UNDER PRESSURE DURING THREE SHIPPING ACCIDENTS

PART I

Introduction

A few years ago, the Dutch shipping company De Bock Maritiem bought two existing sisterships who had to be re-flagged into the Dutch flag. Both vessels, were at the same time refitted at a shipyard. Captain Ewoud Voor in 't holt was partly in charge of the operations at the yard and sailed later with one of them as a master. Connected with the putting into service of his ship, he unfortunately he experienced three accidents within a short time. The first one happened to a crewmember, who was seriously wounded but recovered later completely. The second was a complete loss of engine power, caused by dirty fuel tanks, close to the coast.

The third and most interferent one was a collision with a bridge what resulted in a severe damage of the wheelhouse. Happily no one was hurt. All the time he worked in good co-operation with his employer and was fully supported by them. In this article Captain Ewout Voor in 't holt wants to share his experiences with the readers and hopes his 'Lessons Learned' will be valuable for his colleagues.

Because of the length the article has been divided in two. In this edition the first part. The second part will appear in the next edition of the Notices.

Captain Ewoud Voor in 't holt.

*Compilation: Captain Cornelius A. den Rooijen.
(structured by the editor)*



De Bock Maritiem is een jonge rederij in de zee-riviervaart. Specialist in het 'binnen-buiten' transport, zoals het ook wel genoemd wordt en in het perfectioneren van lading verscheppen over kust- en binnenwateren, zonder overslag. Met droge ladingschepen met lage kruiphoogte en weinig diepgang. De voordelen daarvan zijn: sneller, goedkoper en minder kans op beschadiging van lading.

Foto De Bock Maritiem

The general purpose of this article is meant to be:

- After experiencing an accident, you still need to be a leader.
- Please find below my 12 lessons 'Leadership under pressure':
- Try to learn what mistakes you can avoid to prevent an accident.
- Learn what you can do in advance of being better prepared for an accident.

This article has been divided in 6 specific purposes, connected with the accidents I have experienced:

1. I will explain the contributing factors in the three accidents and miscommunication;
2. I will give an insight in what you can experience in accidents and incidents;
3. How to reach mental acceptance of any accident;
4. How to be prepared;
5. Explanation: If there are no tested procedures / manuals for new pieces of equipment in the office or on board, don't use that equipment, first ask for a tested procedure / manual. Communicate about this equipment and its procedure / manual;
6. My opinion how to use the information from accidents made by other people, for your own advantage;

I will end this article with a closing argument.

- - -

THREE EXPERIENCED ACCIDENTS, CONCLUSIONS AND LESSONS LEARNED

Purpose 1. Explanation of the contributing factors in the three accidents, and the miscommunications.

Accident 1: Hatch crane accident. Result: One person severely and critically wounded, minor to none equipment damage.

Contributing factors in accident 1

- a. It was a new kind of equipment to lower the hatch crane in his low/river position, for our company and the ship's crew at that time.
- b. We did not have experience with that type of hatch crane.
- c. We were not familiar with the procedure how to use the equipment.
- d. The procedure to operate the hatch crane was not stated correctly.

Miscommunication, that made accident 1 possible.

- a. I did not familiarise myself enough with the procedure putting the crane in his low/river position.
- b. I delegated the procedure to the mate. I did not take, or forcefully made time on the shipyard, and in Germany during a free weekend in the port, to gain experience with the crane for the crew.
- c. I did not ask the office for a tested procedure form or manual.
- d. I did not communicate in a way that this tested procedure form or manual came available for my crew.

LEADERSHIP: LESSONS LEARNED

- e. The crane manual was used, but the procedure was not 100 % clear, and gave room for wrong interpretation and errors. The procedure for lowering the crane in the hand book should not be used and must be erased.

Accident 2: Loss of power incident. Result: Extremely high invoice for three tugs on standby assistance.

Contributing factors in accident 2

- a. My vessel was low on fuel bunkers, in the next port, Fécamp we should receive bunkers again.
- b. Because we were low of fuel, there was only a small quantity remaining in the tanks.
- c. The amount of dirty sludge inside the fuel tanks accumulated over the years. In combination with low fuel content meant that the percentage of dirt became gradually higher and higher.
- d. On the shipyard I send a crewmember from my vessel to the other vessel to help with installing hatch rubbers. On the other vessel two fuel-tanks were cleaned to make a welding conversion/repair possible. I should have asked my AB to clean one or two tanks as well on my own vessel, and not send him to the other ship.
- e. At the shipyard we landed together with our sister vessel around 12 ton of garbage and made the ship more light in that way. By doing so, also increasing the loading capacity. The intake of fuel and freshwater at the loaded departure from a port was discussed, and optimised for a maximum loading capacity. With dirty fuel tanks, this was not yet safe to carry out, on board at that time.
- f. Before arriving at Fécamp, bad weather made our vessel roll and pitch, making it possible that even more dirty sludge from the bottom of the tank, got mixed with the fuel.
- g. The dirty sludge blocked the separator and filters, clean fuel could not reach the injectors of the engine.
- h. The engine stopped in bad weather, not far from the coast off Fécamp.

Both starboard and port anchors were dropped at full length. The vessel still dragging anchors towards the shore. Calculations made, showed that with this dragging speed it would take three or four hours to reach the coast, and coming aground in bad weather. We had no more options to reduce our dragging. For the first time during my work at sea, I thought that we may have to abandon vessel.

Miscommunication, that made accident 2 possible

- a. I did not ask for cleaning of at least one “day-tank” and one “bunker-tank” on the shipyard.
- b. I did not order a crewmember to clean the fuel oil tanks, after the departure of the shipyard

Accident 3: Bridge collision. Result: One person wounded, total loss of ships bridge, unable to sail commercially for many weeks.

Contributing factors in accident 3:

- a. The hydraulic system to lower the ships bridge is not a class item for the classification Bureau . This means that the hydraulics for the lowering was not tested on a regular base or inspected. There was no schedule for maintenance or periodical exchange of critical components from the company nor any manual, for this system available. At last it was found that a failing oil return valve caused the accident.
- b. The use of the lowering down equipment, was new for this company. So no internal experience was available. The equipment was fitted with a main and an auxiliary lowering down unit. There was no company procedure manual for using main or auxiliary unit.
- c. During manoeuvring in the canal near the bridge. The ships speed was dead slow, but still too high to stop quick enough to prevent the accident.

Miscommunication, that made accident 3 possible:

- a. I did not ask the company for a procedure form or manual regarding the lowering of the bridge, for the main and auxiliary systems. I had no information, regarding the lowering down speed of the wheel house - via both systems - which I could give to the pilot.
- b. If I had wanted to prevent the technical failure of the hydraulic system in this accident, I should have asked for an inspection and testing of all components of the systems. I did not ask for it and never discussed that. So close to the bridge a small but vital component failed, causing the wheelhouse coming down at a speed which was too slow, to prevent the accident from happening.
- c. During the approach of the road-bridge, I should have reduced speed even more by stopping the propeller. I should have ordered or discussed that with the pilot, or carry it out myself. If I had done this, we could have stopped the ship at the moment we noticed that the lowering speed of the wheelhouse was too slow. And by doing so, we could have prevent the accident.

Lesson 1. *Leadership under pressure: Find out what went wrong, identify the contributing factors in the accident. Find out where miscommunication affects you. Share your own mistakes with your colleges to learn something together, be open about it. In order to prevent repetition, back it to the company.*

Purpose 2. Give an insight in what you experienced in the accidents

Any accident can happen on your watch. It may happen on your mate's watch. Being overwhelmed by the shock. Losing control of your ship and crew, not knowing the outcome of all you are experiencing, dozens of thoughts emotions and bad outcomes passing your mind.

LEADERSHIP: LESSONS LEARNED

At the same time try to separate that and find a path and plan forward that works for you, your crew and the company. Gaining more and more information and sharing this, makes well informed decisions.

Lesson 2. *Leadership under pressure: Somehow gather your strength and focus after the accident. Start to gather information, reconnaissance the accident. Attend to the wounded. Stabilize the accident to prevent more secondary loss or damage. Communicate and inform the office staff, do not hesitate or wait. Off course it is really unpleasant to bring bad news. But it is also part of your job. The office staff will support you fully, to further stabilize the accident and plan the recovery.*

Note: Description of my personal experience. The announcement of the event. The realization that it happened to me. The loss of control because of the accident. Regaining some control.

Accident 1: Hatch crane, accident.

Overwhelmed by the gravity of the accident with the wounded apprentice. All of a sudden I was called to come on deck, because an accident happened with the hatch crane and the apprentice was laying wounded on deck. I was overwhelmed by the shock that something so bad did happen. I talked to the mate and the junior engineer. They had already called the doctor/ambulance and also the fire department arrived. I confirmed the call to the doctor a second time. First aid was applied, his head and neck was stabilized. He was quickly taken off the vessel by the fire department and ambulance crew to hospital. In this event the crew had directly after the moment the crane came down and the apprentice was wounded, performed all the necessary steps to take care of the wounded. Afterwards, as a precaution, I also send three other crewmembers to the doctor.

Lesson 3. *Leadership under pressure: The crew was trained and worked together to help the wounded, safety drills have contributed to that. Carry out safety drills. Confirm calls for help to ambulance, fire department or other agencies.*

Accident 2: Loss of power dragging the anchors towards the coast at Fécamp

Losing control and working to get it back. For the first time I was thinking about abandoning the ship. While two hours a sleep, at around 02:00 in the morning the engine stopped. But the engine had stopped already several times before and was started again. But this time the engine could not be started. We were sailing from the SW lane in the Dover TSS, on a southerly course towards Fécamp . We needed to present the anchors, with full chain lengths. To stop drifting towards the coast. But the anchors kept dragging. I was very exhausted, I ordered the apprentice to calculate the dragging speed. (The mate was assisting the engineer) I checked the calculation, with that current speed it would take 3 or 4 hours to reach the coast, (with dragging anchors). Gradually I understood that there was a real possibility that I should have to order: 'Abandon the vessel in the next 2 hours'. For a moment I lost control of myself. But it was not a very big shock, I accepted, that this could happen.

I decided at that moment that, if we had to abandon the ship, we should do this, at least one hour before hitting the coastline.

I called the office staff. We worked on two plans, get the engine working again. Get tug assistance asap. I also notified the French coastguard. They send two tugs, and an observation and evaluation team by helicopter of eight persons, to the vessel. We had a bit of luck. The current changed direction, and the anchors stopped dragging. Eventually we got the main engine started again. We got back control and could sail under own power into the port of Fécamp. Approaching the pilot station we had three tugs surrounding us, while the helicopter was taking off the observation team one by one at the same time.

Accident 3: Bridge collision accident: Losing control, trying to get it back and losing it again and again.

We were sailing at the Albert Canal (B), dead slow towards a road-bridge, everything in normal conditions. I was in the wheelhouse together with the pilot. The Chief mate was forward as a look out, together with an A/B, and apprentice. The wheelhouse was already lowered a few times, before passing three other road-bridges. The one ahead of us was very low, and the wheelhouse had to be put down completely.



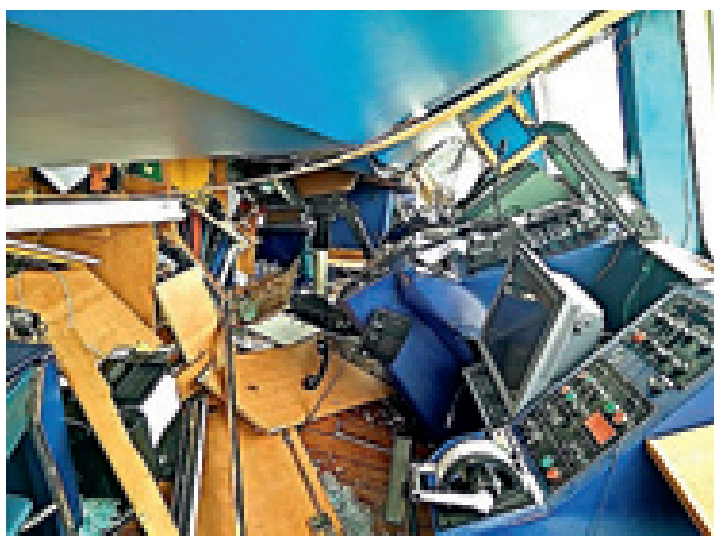
The pilot was steering, and I manned the pump to bring the wheelhouse down. In about 30 seconds, the following happened. At first everything was O.K. I started pushing the down button, and the wheelhouse went down. But the speed it came down, was about 1/3 of the normal speed. I noticed it but did not sense any danger. We came closer to the bridge I kept putting the wheelhouse down, I realised suddenly that something went wrong. We kept going forward at slow speed and I knew then that an accident could happen.

Loss of control.

Seconds after that I realised that a collision with the bridge was inevitable. The pilot put the engine full astern. The pilot kept steering, and I kept bringing the wheelhouse down.

LEADERSHIP: LESSONS LEARNED

Both our radar antenna's were put down and were sticking out forward our wheelhouse, they were hit first. Seconds later the wheelhouse collided with the road bridge. The pilot and myself were still in the wheelhouse at the moment of the collision, because we were manoeuvring and bringing the wheelhouse down until the very last moment. In one single moment windows shattered in thousand pieces, the ceiling and floor deformed, while we were inside. The vessel stopped under the bridge and had gone about eight more meters. We were stuck under the bridge! I was standing three meters from the pilot who did fall down. But somehow I could not see him, I talked with him, told him we needed to get out. My flight instinct took over, I jumped out of the forward wheelhouse window, left the pilot behind. I crawled under the wheelhouse to the aft of the vessel, walked around the accommodation, my self-control was also lost in this moment.



Regained self-control.

After around three or four minutes I came to my senses again, ordered the main engine to be stopped immediately, to prevent possible fire and smoke effecting the wheelhouse. Both the bridge-wing lifebuoy holms smoke/lights were activated by the collision.

We were stuck under the bridge, smoke filled the area surrounding the wheelhouse. I went together with one apprentice to the wheel house, helped the pilot out of it. He said his hip was a bit pain full. I used my hands to scan his body to check for broken bones. The apprentice kept by his side all the time. Fire department arrived, they were alarmed by a guy walking along the canal with his dog. The vessel was stuck under the bridge, but about 3 meter from the shore. A fire ladder came to the ship. A fire department officer came onboard. The pilot was taken off the vessel. Because of the unstable wheel house and the smoke still emitting from the Holms lights, I could not communicate well with the crewmembers forward. Only after the smoke had cleared we could do a number check of the crewmembers, everybody was OK. Two structural engineers came on board, to check the structural integrity of the road-bridge. The highway over the bridge was blocked until this confirmed.

The fire department had deployed 120 personnel on this incident, and the mayor of Antwerp was informed. The officer onboard asked me several times about the wellbeing of my crew, and also asked the nature of the cargo. I told him it was wood props, not dangerous. At some stage he told me that I had to tell him what was needed to get the vessel free, to move away from the bridge, he told me his unit was there, to carry out all orders to effect this.



Gained some control unexpectedly.

There was a barge close to our position. The fire department officer told me that the barge was standby to pull us away from our position under the bridge. I replied that we could use the barge. After the collision the vessel was pushed down, our draft of 3,2 meter was now increased. We needed to increase the draft even more by filling ballast tanks. The mate checked the ballast and filled some tanks. With our own ropes we went astern. The fire department acting as lines-man. We shifted around 8 meters very slowly astern, to prevent secondary damage to propeller or rudders. After that we stopped the vessel and made fast again, took out the ballast up to 3,2 mtrs canal draft and moored the vessel. Time: three or four o'clock in the morning. At seven o'clock authorities came onboard, asking questions and investigating. They also chained the vessel.



To be continued



Foto: Loes van der Meer

Uit: Magazine Opportuun van het Openbaar Ministerie, woensdag 20 februari 2019

Door: Steven Beek

De zaken die te maken hebben met de veiligheid op de Noordzee, van een sterfgeval op een tanker tot honderden containers die aanspoelen, komen terecht bij Sylvia Kubicz, de Noordzee-officier van het Functioneel Parket van het OM. "Het gebied dat we op de Noordzee in de gaten moeten houden is anderhalf keer zo groot als de oppervlakte aan land."

Gelukkig heeft Sylvia Kubicz het rustig gehouden tijdens de jaarwisseling, want 2019 is maar net begonnen als ze gebeld wordt door de chef van de maritieme politie: tijdens de jaarwisseling is een schip in de problemen gekomen en er zijn containers overboord geslagen. Op de stranden van alle Waddeneilanden, van Texel tot Schiermonnikoog, spoelen artikelen aan. Als Noordzee-officier is Kubicz verantwoordelijk voor milieudelicten binnen Nederlandse wateren. En materiaal lozen in de Noordzee, of het nu met opzet gebeurt of niet, kan een milieudelict zijn. "In die eerste momenten moet je veel vragen beantwoorden", vertelt Kubicz. "Wat is er gebeurd? Bevond het schip zich binnen 12 zeemijl van de kust en dus in de Nederlandse territoriale wateren? In welke mate is er sprake van verwijtbaar handelen?"

In de dagen na de melding komt een deel van de antwoorden binnen. "Het bleek al snel dat de eerste schatting van dertig containers veel te laag was en dat het om honderden containers ging", vertelt Kubicz. "Gezien de plaatsen waar de containers werden aangetroffen, moest het schip wel in Nederlandse wateren geweest zijn toen

de containers in zee terecht kwamen. Op dat moment heb ik besloten een strafrechtelijk onderzoek te starten." Om een mogelijke verwijtbaarheid te bepalen kijkt Kubicz met de maritieme politie onder meer naar het gedrag van andere schepen die nacht. Het kan bijvoorbeeld dat er andere routes mogelijk waren dan die langs de Waddeneilanden, routes met minder risico's. "Op routes verder van de kust is het water dieper en is de zee minder onstuimig."

Een onderzoek zoals dit duurt lang. "Zaken rond incidenten op zee zijn technisch en juridisch complex. We hebben vaak deskundigen nodig in Noordzeezaken, bijvoorbeeld om de grote hoeveelheid gegevens van het schip te analyseren en met ingewikkelde berekeningen inzicht te geven in de situatie, zoals de stabiliteit van het schip. Daarnaast hebben we veel te maken met internationale aspecten omdat schip, bemanning en kapitein zelden uit Nederland komen. Ook bij incidenten op Nederlandse schepen elders op de wereld leiden wij het onderzoek. Dat betekent bijvoorbeeld dat we vaak internationale rechtshulp nodig hebben voor onderzoek aan boord van een schip, of voor het horen van verdachten."

Misgelopen ontgroening

Ook de zaak van het Neptunusritueel duurde lang, omdat een bemanningslid die als getuige verhoord moest worden zich aan boord van een schip bevond. Al in 2015 vond een matroos een onnatuurlijke dood op het Nederlandse schip De Achtergracht, maar de zaak kwam pas dit jaar voor de rechter. "Het eerste bericht dat ik kreeg was dat een matroos gevallen en overleden was. Het was op volle zee gebeurd en het schip kwam naar Nederland met het stoffelijk overschot in de koelcel. Ik dacht meteen aan een arbeidsongeval, maar al gauw bleek dat er meer

aan de hand was. Er had een ontgroeningsritueel plaatsgevonden op het schip en dat was vreselijk misgegaan: het zogenaamde Neptunusritueel."

Als een zeeman voor het eerst de evenaar kruist, dan organiseert de bemanning soms zo'n ontgroening. Er is een feestje, een verkleedpartij, en de nieuwbakken matroos wordt op allerlei manieren voor de gek gehouden. Bij het onderdeel 'walking the plank' wordt een plank half overboord gelegd. De matroos moet dan van die plank aflopen en in zee springen. Zodra hij een blinddoek op heeft, wordt de plank verplaatst zodat hij maar een klein sprongetje maakt, tot hilariteit van de anderen. "Het ging mis omdat de plank niet ver genoeg werd teruggeschoven", zegt Kubicz. "De matroos maakte een onverwachts grote duiksprong en kwam meters lager met zijn hoofd op een reling terecht. Hij overleefde dat niet."

Het Neptunusritueel roept vragen op. Kubicz roept de hulp in van een hoogleraar Etnologie die had meegewerkt aan een boek over het fenomeen. "Wij wilden vooral weten: zit daar een vorm van dwang achter? Wat gebeurt er als je niet meedoet, wat zijn dan de consequenties? Had de man kunnen weten dat hij niet écht overboord zou springen, dat hij voor het lapje werd gehouden?"

In de rechtszaal heeft ze een boete van 15.000 euro geëist van de Estse kapitein. "De kapitein werd schuldig bevonden, maar de rechter vond het uiteindelijk niet nodig om een straf op te leggen. Omdat het een tijd geleden was, en omdat er al een tuchtzaak was geweest waar een boete en tijdelijke schorsing aan de kapitein waren opgelegd. Bovendien was het duidelijk zichtbaar dat de kapitein was aangedaan door het incident. Hij had andere keuzes moeten maken, maar het is niet zo dat hij bewust risico's heeft genomen."

Grote risico's

Waarom heeft ze alleen van de kapitein zo'n hoge straf geëist? "Je moet de rol van de kapitein op een schip niet onderschatten", vindt Kubicz. "De kapitein is niet alleen degene die beslist waar het schip heen gaat, maar is echt de gezagvoerder. Daar horen veel verantwoordelijkheden en taken bij. Zo is de kapitein verantwoordelijk voor de veiligheid van mensen aan boord, mag hij verdachten aan boord vastzetten en kan hij mensen trouwen." Toch begrijpt ze de vraag wel. "Het is bij vrijwel elke zaak weer een discussiepunt: hoe ver reikt de verantwoordelijkheid van de kapitein? Als een schip tegen een boorplatform vaart en de kapitein ligt te slapen, is dat dan nog zijn schuld?"

Voor een groot deel wel, vond Kubicz begin 2018. Rond de jaarwisseling botste een tanker met gevaarlijke, chemische stoffen op een boorplatform in de Noordzee. Gevaarlijk, omdat rond een boorplatform onder het wateroppervlak pijpleidingen liggen en een lek grote gevolgen kan hebben voor het milieu. "Op het moment van de aanvaring stond een stuurman aan het roer. Toch hebben wij toen naast de stuurman ook de kapitein vervolgd. Hij was eindverantwoordelijk voor het schip. De rechter is daarin meegegaan en heeft ook de kapitein veroordeeld voor het ongeluk." Dat resulteerde in een boete van 3.000 euro voor beiden. "Omdat een werkstraf moeilijk is uit te voeren voor iemand die altijd op zee is, eis ik als Noordzee-officier vaak stevige boetes. Op land moet je heel wat doen om een boete van drieduizend euro te krijgen. Scheepvaartovertradingen worden met hoge boetes bestraft omdat de risico's die door overtradingen ontstaan groot zijn, en de pakkans niet groot."

Partners op zee

"Iedereen kent de Kustwacht, maar weinig mensen weten precies hoe de vork in de steel zit", zegt Noordzee-officier Sylvia Kubicz. "Eigenlijk is de Kustwacht een samenwerkingsverband van verschillende overheidsdiensten die werken aan de veiligheid op zee. Onder andere Rijkswaterstaat, de Douane, de Marechaussee en de maritieme politie maken er onderdeel van uit. Ik heb het meeste te maken met de maritieme politie, die in Den Helder is gestationeerd en valt onder de landelijke eenheid."

De Kustwacht is een belangrijk samenwerkingsverband omdat er op zee geen traditionele 'driehoek' is: "Bij een crisis op het vasteland komen burgemeester, hoofdofficier en korpschef bij elkaar, maar bij een crisis op zee zijn zoveel partijen betrokken dat je minstens in een achthoek werkt. De samenwerking met en binnen de Kustwacht is dan heel belangrijk." De veelheid aan ketenpartners maakt dat de Noordzee-officier erg afhankelijk is van haar netwerk. "In het hele kustwachtverband heb ik met veel verschillende partijen te maken. Je moet bij alle diensten elke keer weer de juiste mensen vinden."

Onder de radar een stukje afsnijden

Dat handhaving op de Noordzee niet altijd makkelijk is heeft volgens Kubicz te maken met de uitgestrektheid van de zee. "De Kustwacht heeft schepen en een vliegtuig tot zijn beschikking, maar het gebied dat we in de gaten moeten houden is enorm, zeker anderhalf keer zo groot als de oppervlakte aan land." Dat is een van de redenen dat Kubicz het zo belangrijk vindt dat schepen hun automatisch identificatiesysteem (AIS) aan hebben staan. Als je goed weet waar alle schepen zich bevinden, kun je efficiënt controleren. Een schip met een AIS kan door de Kustwacht

en door andere schepen gevolgd en gevonden worden. Belangrijk voor de veiligheid en daarom verplicht. “We merkten een paar jaar geleden dat er niet op gebruik van de AIS werd gehandhaafd en dat schepen de AIS uitzetten als ze een regel overtreden”, zegt Kubicz. “De enorme schepen waar wij mee te maken hebben kunnen tienduizenden euro's besparen door stukken van de route af te snijden. En vissers kunnen soms veel meer vangen op plaatsen waar ze niet mogen komen. Als er niet wordt gehandhaafd is het uitzetten van de AIS dus heel lucratief. Samen met de maritieme politie hebben wij besloten een periode streng te handhaven op het uitzetten van de AIS, met boetes tot tweeduizend euro per keer.”

Beleid bepalen, middelen inzetten en handhavingsplannen maken zijn belangrijke onderdelen van het werk van de Noordzee-officier. Kubicz meent dat strategische handhaving meer effect heeft dan alleen het uitdelen van de boetes. “Iedereen stond meteen op scherp, dat er boetes werden uitgedeeld was razendsnel in de hele sector bekend. De branchevereniging van kapiteins en de visserijbonden klopten al snel bij het OM aan, de koopvaardij en visserij stonden meteen op scherp.”

Weten wat je niet weet

Een Noordzee-officier heeft specifieke kennis nodig over de scheepvaart, het jargon en de rituelen. Voor Kubicz soms best moeilijk, omdat ze als officier van justitie vaak tegenover sterk gespecialiseerde en ervaren nautische advocaten staat. “Tijdens mijn requisitoir op zitting moet ik laten zien dat ik weet waar ik het over heb, maar de weg daarnaartoe leg ik niet alleen af. Ik schakel voortdurend anderen in om mij te helpen en voor te lichten. Dat geldt ook voor de rechters. De gemiddelde rechter of officier kent misschien het verschil tussen stuurboord en bakboord niet, dus bij een grote

zaak besluit de rechtbank soms tot een schouw. Als je op zo'n groot schip staat krijg je pas een goed idee van de afmetingen. Een schip is een transportmiddel, een fabriek, een opslagloods, kantoor, woning en ziekenhuis. Ik zie het als een drijvend dorp, waar de bemanning soms een jaar niet vanaf komt. Het is goed om te beseffen wat een andere wereld dat is. Als je daar nooit komt heb je geen idee.”

Boetes op zee

Boetes op de Noordzee zijn een stuk hoger dan de gemiddelde automobilist gewend is. “Dat heeft te maken met de grote risico's die zijn verbonden aan het overtreden van regels op zee”, zegt Kubicz. “Grote containerschepen zoals de MSC Zoë, dat honderden containers verloor bij de Waddeneilanden, hebben uren nodig om tot stilstand te komen. Als een ander daar opeens voor gaat varen zijn de gevolgen niet te overzien. Het stuk zee waar wij verantwoordelijk voor zijn is een van de drukste stukken ter wereld. Nu er grote windmolenparken worden aangelegd wordt de bewegingsvrijheid nog meer beperkt.” Maar wat moet een kapitein afrekenen als hij in de fout gaat?

Vissen in natuurgebied: €3.000,-

Om bepaalde diersoorten te beschermen zijn delen van de Noordzee aangewezen als beschermde natuurgebieden. In deze zogenaamde Natura 2000-gebieden gelden toegangsbeperkende maatregelen. Zo mag in een aantal gebieden niet worden gevestigd.

In 2017 eiste de advocaat-generaal van het OM een boete van 3000 euro van een aantal vissers die in een natuurgebied boven de Waddeneilanden hadden gevestigd.

Het Gerechtshof Amsterdam zwakte de eis iets af en besloot tot een boete van 3000 euro waarvan de helft voorwaardelijk.

Gevaarlijk vaargedrag: €2.000,-

Op het Gerechtshof Amsterdam dient in 2017 het hoger beroep van een kapitein die eerder werd veroordeeld tot een boete van 500 euro, waarvan de helft voorwaardelijk. De man werd beschuldigd van 'gedragingen in strijd met de eisen van goed zeemanschap'. Hij belemmerde het scheepvaartverkeer in een drukke vaargeul en week niet uit voor een containerschip, met gevaar tot aanvaring tot gevolg.

De kapitein is het met de boete niet eens, maar het hoger beroep pakt slecht voor hem uit. Het Hof vindt dat de eerder opgelegde straf van 500 euro geen recht doet aan de ernst van het feit. Daarom wordt de geldboete flink verhoogd naar 2000 euro, waarvan de helft voorwaardelijk.

Geen AIS operationeel: €2.000,-

De meeste koopvaardijschepen en vissersvaartuigen zijn verplicht om een automatisch identificatiesysteem (AIS) te voeren. Met AIS kunnen schepen zien waar zij zich ten opzichte van elkaar bevinden, dus het voeren van AIS is dus van groot belang voor de veiligheid van het verkeer op zee.

Op 2 november 2018 werd een schipper van een vissersvaartuig door de economische politierechter in Amsterdam veroordeeld tot een onvoorwaardelijke geldboete van 2000 euro omdat hij er niet voor had gezorgd dat AIS ten alle tijden operationeel werd gehouden. Dit was overeenkomstig de eis van de officier van justitie.

Niet volgen zeeverkeerbaan: €1.750,-

Wanneer een kapitein zich voor het eerst schuldig maakt aan een scheepvaartverkeersovertreding, wordt de zaak doorgaans afgedaan met een strafbeschikking. Het OM legt deze op zonder tussenkomst van de rechter. In november 2017 overtrad de kapitein van een groot cargoschip het voorschrift tot het volgen van de algemene richting van een verkeersbaan op zee. De officier van justitie legde een strafbeschikking van 1750 euro op. De kapitein is hiertegen niet in verzet gegaan en de boete is betaald.

Te weinig zeelui aan boord: €2.000,-

Op 9 november 2018 stond een schipper in Amsterdam terecht voor twee feiten. Hij zou zowel een schip onderbemand hebben laten varen als met een schip zijn vertrokken dat door de scheepvaartsinspectie was aangehouden. Hij had op dat moment niet mogen uitvaren maar heeft dat toch gedaan.

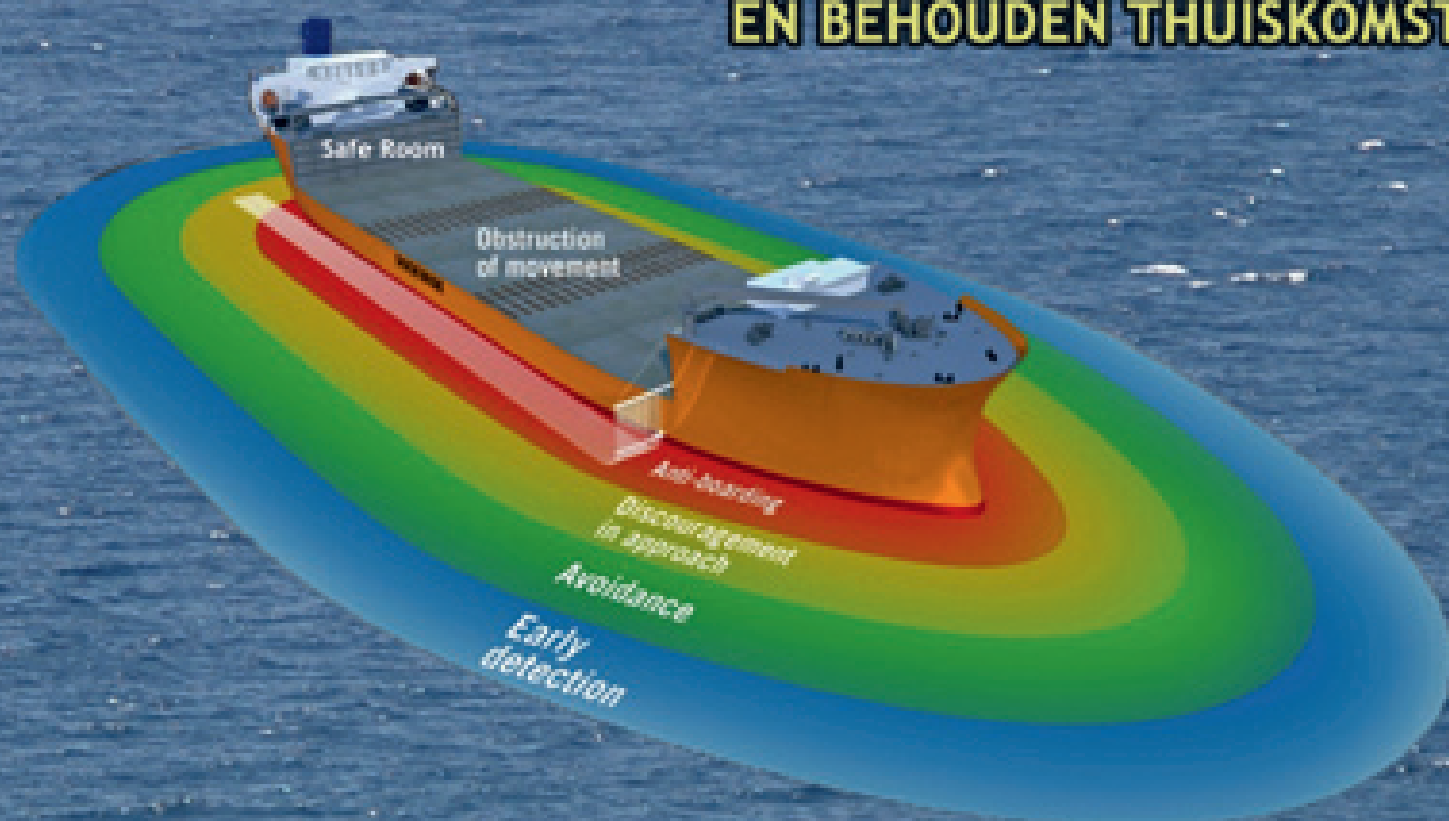
De officier van justitie eiste voor deze feiten twee keer een geldboete van 2000 euro, waarvan 1000 euro voorwaardelijk. De economische politierechter volgde de eis ten aanzien van het eerste feit, maar de geldboete van 2000 euro voor het tweede feit werd geheel voorwaardelijk opgelegd.

Bron: Magazine Opportuun van het Openbaar Ministerie, Nr. 1, woensdag 20 februari 2019
<https://magazines.openbaarministerie.nl/opportuun>



MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**HET MSA-TEAM WENST ALLE KAPITEINS EN BEMANNING
EEN GEZONDE REIS, VOORSPOEDIGE AFLOSSING
EN BEHOUDEN THUISKOMST**



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

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

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



Nederlandse staat komt internationale verplichtingen niet na

Persbericht 30 september 2020

Zorg voor Zeevarenden in Nederland onvoldoende

Met het huidige beleid voldoet Nederland niet aan haar internationale verplichtingen ten aanzien van het welzijn van zeevarenden in de zeehavens binnen haar grondgebied. Deze verplichtingen staan omschreven in een arbeidsverdrag genaamd MLC 2006. Het is opgesteld door de International Labour Organisation, een uitvoeringsorgaan van de Verenigde Naties. Deze Maritime Labour Convention is door de Nederlandse regering ondertekend maar de implementatie ondervindt voortdurend vertraging waardoor er een onhoudbare situatie is ontstaan.

Op 6 oktober j.l. heeft de Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC) deze situatie aan de orde gesteld d.m.v. een petitie aan de commissie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de Tweede Kamer. In deze petitie wordt gewezen op de noodzaak om de zeemanshuizen structureel te financieren. Het welzijnswerk t.b.v. van zeevarenden, wat door ruim 200 vrijwilligers en een klein aantal professionele krachten wordt uitgevoerd in de Nederlandse zeehavens, staat inmiddels op het punt van omvallen. Wanneer de zeemanshuizen in Vlissingen, Terneuzen, Rotterdam, Amsterdam, Schiedam, Moerdijk en de Eemshaven gesloten moeten worden, gaat ook een traditie verloren waarbij honderden vrijwilligers hun steentje bijdragen. Wanneer niet op korte termijn gelden beschikbaar worden gesteld dan dreigt voor een aantal zeemanshuizen: SLUITING

De Nederlandse staat heeft in 2005 de subsidie voor zeemanshuizen stopgezet, zonder te waarborgen dat deze zorg zelfstandig kan worden geëxploiteerd. Men ging er destijds vanuit dat havenbedrijven, gemeenten, kerken en sponsors dit werk lokaal zouden ondersteunen. Dit is slechts gedeeltelijk gebeurd. In Rotterdam zijn drie goed bezochte zeemanshuizen (meer dan 100 bezoekers per dag) gesloten. De zeemanshuizen in Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen en Schiedam staan op het randje van omvallen terwijl het zeemanshuis in Oostvoorne door ruimtegebrek niet verder kan groeien. Door politieke, wettelijke- en conjuncturele omstandigheden kunnen goedlopende zeemanshuizen morgen weer gesloten moeten worden. Door de ontwikkelingen van de Covid-19 crisis is de situatie voor de zeemanshuizen nog lastiger. Veel zeevarenden mogen en willen uit angst voor besmetting niet meer van boord. Hierdoor lopen de exploitatietekorten van de centra nog verder op. Bij het bezoekwerk dat door vrijwilligers en beroepskrachten aan boord van schepen wordt verricht, is de basis van een zeemanshuis een voorwaarde. Op dit moment is er een grote behoefte aan SIM-kaartjes voor de mobiele telefoon, vrije geneesmiddelen en snoepgoed. Deze worden vanuit de zeemanshuizen aan boord gebracht. Daarbij is de behoefte aan een luisterend oor en morele steun groter dan ooit. De dankbaarheid die zeevarenden uiten voor het werk staat in schril contrast met de financiële onzekerheid waarmee de zeemanswelzijnsorganisaties te maken hebben.

- Ruim 42.000 zeevarenden bezoeken jaarlijks de zeemanshuizen
- Ca. 4600 scheepsbemanningen worden jaarlijks aan boord bezocht

De situatie in Nederland steekt schril af bij die van omringende landen. Daar kan een zeevarende in elke haven van enige betekenis een zeemanshuis bezoeken. Het is pijnlijk dat een land met de grootste en de op drie na grootste haven van Europa (Rotterdam en Amsterdam) niet toonaangevend is maar achter loopt. De Nederlandse Zeevarendencentrale hoopt met de petitie te bereiken dat ons land internationaal weer in de pas loopt.

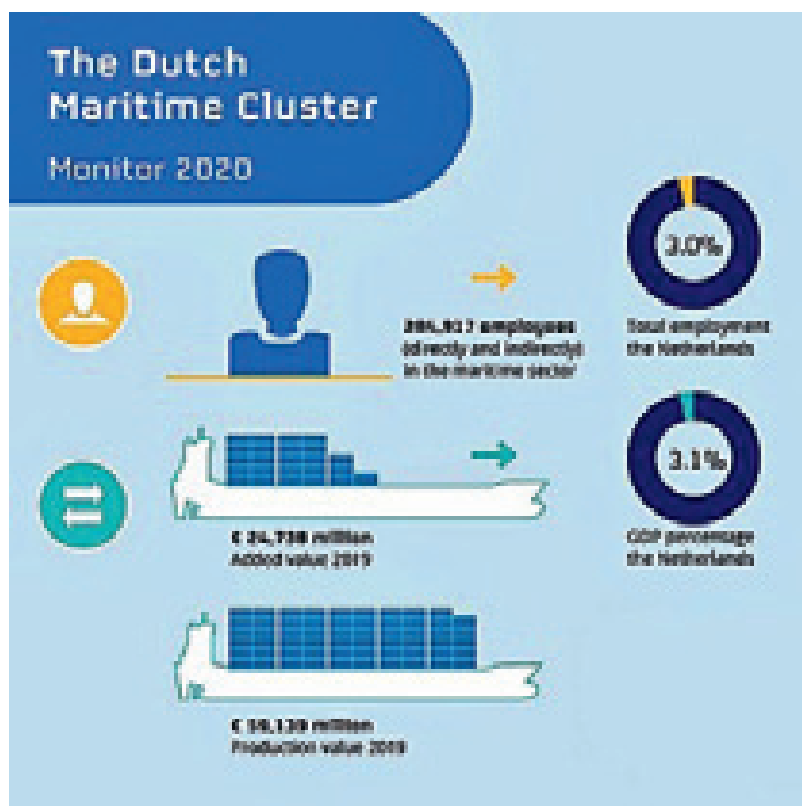
Voor meer informatie:

Mevrouw Marianne Kloosterboer, voorzitter Mission to Seafarers, Vlissingen (tel 06 44 30 29 63, kloosdijk@zeelandnet.nl)

Dominee Leon Rasser, koopvaardijpredikant in de haven van Amsterdam / IJmond (tel 06 22 09 03 34, leonrasser@gmail.com)

De heer Henk Danielse, lid Dagelijks Bestuur Nederlandse Zeevarenden Centrale, bestuurslid MtS Vlissingen (tel 06 45 48 84 12, info@chdanielse.nl)

Dominee Helene Perfors, koopvaardijpredikant in de haven van Rotterdam/Rijnmond (tel 06 5367 9265, helene.perfors@nederlandsezeevarendencentrale.nl)



Maritieme Monitor 2020

U kunt de Maritieme Monitor downloaden via:

<https://www.maritiemland.nl/maritieme-sector/publicaties/maritieme-monitor-2020/>

Ingezonden brief van J.M. Kooijman Curacao, 27 oktober 2020



Vergelijk passagiersschip 1972 en Mardi Gras (Foto: Carnival Cruise Lines/Bolsover Cruise Club)

MODERNE ONTWIKKELINGEN BIJ CRUISE SCHEPEN

De COVID-19 heeft een enorme uitwerking op de exploitatie van cruiseschepen. Alle schepen zijn opgelegd of liggen bemand in havens of ergens op zee in afwachting van beter tijden. De totale vloot wereldwijd wordt verondersteld te bestaan uit ca. 500 eenheden.

Inmiddels zijn sommige cruise maatschappijen failliet gegaan en andere, w.o. Carnival sturen oudere eenheden naar de sloper. Echter, er zijn nog veel bouworders van kracht. Bijvoorbeeld de Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri heeft voor de komende zeven jaren 29 nieuwe cruiseschepen in het orderboek staan. Dit jaar worden er nog vier afgeleverd aan hun opdrachtgevers.

Nieuwe eenheden zijn beter ingericht om aan mogelijke besmettingen het hoofd te bieden. Ook staat economische exploitatie hoog in het vaandel. Zo wordt de passagiersaccommodatie steeds uitgebreid, o.a. door steeds meer dekken (19) en grotere breedte (42 m.) ivm. de stabiliteitseisen.

Voortstuwing is ook een hoofdaandachtspunt: goedkopere brandstof en minder uitstoot van schadelijke gassen. Er is nu een nieuw type schip in de vaart gebracht, t.w. de 184.700 grt. IONA van P&O cruises. Dit 337 meter lange schip werd gebouwd door Meyer Werft in Papenburg (Duitsland) en is ingericht voor het gebruik van LNG. De bouwkosten bedragen US\$ 950 miljoen.

Volgend jaar zal het cruiseschip MARDI GRAS van Carnival cruises in de vaart komen. Dit schip is gebouwd bij Meyer Turku in Finland en zal dieselolie en LNG als brandstof voor de motoren gebruiken. Vermoedelijk de dieselolie voor het manoeuvreren en de LNG voor de hoofdvart. Dit schip heeft een lengte van 340 meter en de bouwkosten bedragen US\$ een miljard!

Ten aanzien van de voortstuwing met LNG staat dit gas in internet als volgt beschreven: LNG is een reukloos gas, dat in bevroren vorm onder een druk van 1 t/m 4 bar, tot 160°C onder nul in geïsoleerde tanks wordt opgeslagen. In samengeperste vorm is de verbrandingswaarde 600 keer groter, dan in gasvorm.

De vraag kan worden gesteld of deze vorm van voortstuwing gevaren kan inhouden voor schepen met vele duizenden opvarenden. Technisch zal het in het begin wel goed geregeld zijn, maar streng gecontroleerd onderhoud en het toezicht van speciaal met het onderwerp vertrouwde scheepswerktuigkundigen is “an must”, alsmede toezicht van de classificatie bureaus.



De **Iona** van P&O Cruises met een accommodatie voor 5.200-6.000 passagiers en een bemanning van 1.800 personen. Het is het grootste Britse cruise schip. De maximum snelheid is 23 knopen. De voortstuwing is op LNG (foto P&O)



De **Mardi Gras** van Carnival, 180.000 grt. met een accommodatie voor 5.282 - 6.500 passagiers. De maximum snelheid van het schip is 23 knopen. De indienststelling van de Mardi Gras zal begin 2021. Het zusterschip **Celebration** is in aanbouw en zal in 2022 in dienst worden gesteld. (Foto Carnival Cruises)

Look inside the Mardi Gras: <https://eu.usatoday.com/picture-gallery/news/local/2019/01/30/look-inside-carnival-mardi-gras/2722345002/>

Nieuwe leden: Geen mutaties.

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

16 november 2020	Videoconference	Klankbordgroep wetgeving ter bescherming koopvaardij (WtBK)
3 december 2020	Videoconference	ALV - Vraag en antwoord sessie
10 december 2020	Videoconference	Overleg wetgeving ter bescherming koopvaardij (WtBK) met ministerie J&V
14 december 2020	Videoconference	Overleg wetgeving ter bescherming koopvaardij (WtBK) met ministerie ILT

Zoals u hierboven ziet zijn veel fysieke vergaderingen en andere activiteiten geschrapt en wordt zo goed mogelijk gebruik gemaakt van videobellen.

Daarnaast heeft intensief overleg plaatsgevonden m.b.t. de uitwerking van de wetgeving ter bescherming koopvaardij per e-mail.

Activiteitenkalender 2021:

Nog geen geplande activiteiten wegens de huidige situatie. Activiteiten zullen bekend worden gemaakt op onze website.

Overleden lid:

18 november 2020 C. Schenkenberg van Mierop

Kopij voor Notices:

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt, wilt u uw mening over een onderwerp geven, heeft u een mooie of leuke foto? neem dan contact op met de redactie.

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





WE'RE ALL IN THIS TOGETHER!

Hope you are well! All our staff is working from home to support you. Looking for a job? Check our vacancies and apply. We will contact you by e-mail or video calls.

We salute you: Stay healthy, stay safe!
TOS team

#weareallinthistogether #stayconnected #TOSjobs

Waalhaven O.Z. 77, 3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93, E info@tos.nl

www.tos.nl/jobs



**WHEN YOU'RE TIRED
OF YOUR *JOB*,
THINK OF THE JOBLESS,
THE DISABLED
AND THOSE WHO WISH
THEY HAD YOURS.**



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT