

Notices to Master Mariners

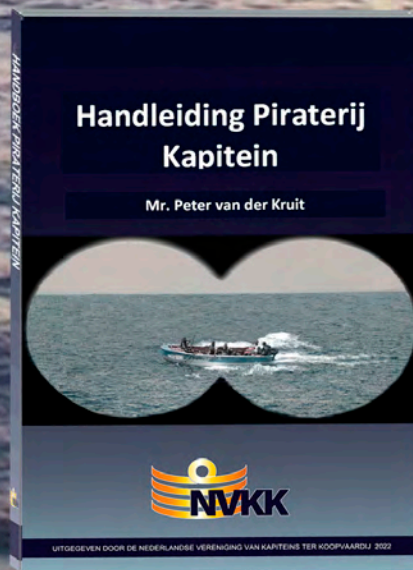
PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

OEKRAÏENSE EN RUSSISCHE BEMANNING

GEESTELIJKE GEZONDHEIDSZORG AAN BOORD



NR 1 - APRIL 2022



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 | People & Ship Delivery
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E recruiter@tos.nl

tos.nl/jobs



It's a
people
business

we make it personal!

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

Bijdragen van:

A. van Binsbergen
P. van der Kruit

Redactieadres:

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

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

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie: Blad.NL

Overname van artikelen of gedeelten ervan is slechts toegestaan na toestemming van de auteur en vermelding van de bron.

Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoordelijkheid van inzender c.q. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

VOOR UW AGENDA

Onder voorbehoud zal het **NVKK symposium** op **29 september** worden gehouden op het **Koninklijk College Zeemanshoop** te Amsterdam
Voor overige activiteiten: zie onze website.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
De Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)	5
Handboek kapitein Kapitein en geestelijke gezondheid aan boord	14
Oekraïense en Russische bemanning	16
Stuurman gezocht Eendracht	25
Boekbespreking en expositie	28
Secretariaatsmededelingen	29

Om de links naar meer informatie, die in de artikelen staan aangegeven, snel te kunnen vinden, wordt aangeraden de internetversie van dit nummer te raadplegen.

OP DE VOORPAGINA

Indien zijn schip wordt beschermd door gewapende private beveiligers, weet de kapitein zich juridisch beschermd met het Handboek Piraterij Kapitein.

QUOTE

'What do you want to be a sailor for?
There are greater storms in politics than
you will ever find at sea.
Piracy, broadsides, blood on the decks.
You will find them all in politics'

David Lloyd George



Geachte collegae,

Ik hoop dat u allen en uw naasten in goede gezondheid verkeren. De corona pandemie heeft plaats gemaakt voor een nieuwe ernstige dreiging.

Met grote bezorgdheid kijken we naar de beelden van oorlog op het Europese vaste land tussen Rusland en Oekraïne. We leven erg mee met de Oekraïense bevolking. De NVKK onderschrijft volledig de internationale sancties die zijn opgelegd aan Russische bedrijven, waaronder scheepvaartmaatschappijen.

Op de Nederlandse koopvaardij van 1220 schepen zijn ca 3000 Russische en 1500 Oekraïense zeevarenden werkzaam veelal ook in de functie van kapitein. We moeten hier waakzaam zijn. KVNOR, NVKK en overheid hebben hier contact over.

Per 1 februari is de Wet ter Bescherming Koopvaardij van kracht geworden, wat het nu mogelijk maakt private beveiligers te gebruiken als de mariniers van de KM niet aan boord kunnen komen.

De Piraterijcommissie van de NVKK heeft hier sinds 2006 een grote bijdrage aan geleverd en doet dat nog steeds middels een handleiding piraterij voor de kapitein die binnenkort te downloaden is op onze website.

Ondertussen hebben we via de IMO ook aandacht voor piraterij in de Golf van Guinee waar inmiddels 6 oorlogsschepen de doorvaart routes bewaken.

In het kader van de verdere modernisering van de vereniging is onze website bij een nieuwe provider ondergebracht op een nieuw platform wat navigatie over de site makkelijker en veiliger maakt. Ook is de website nu beter leesbaar op Uw mobiele apparaat.

Ons mentor initiatief is in het nieuwe jaar van start gegaan met een gastcollege op Maritiem Instituut Willem Barentsz voor vierde jaars studenten die in februari op stage gingen.

Op zaterdag 26 februari heb ik de NVKK vertegenwoordigd bij de herdenkingsplechtigheid van de Slag in de Javazee in de Kloosterkerk te Den Haag. De plechtigheid werd ook bijgewoond door HM prinses Beatrix. Het was 80 jaar geleden toen de geallieerde vloot van Nederlandse, Engelse, Australische en Amerikaanse oorlog schepen onder leiding van Schout bij Nacht Karel Doorman ten onder ging tegen de Japanse bezetter in Oost Azië. Het herinnert ons er ook weer aan hoe belangrijk het is om onze vrijheid te verdedigen en tegen welke prijs dit vaak is. In die donkere tijd werd de koopvaardij met haar opvarenden ook beschouwd als deel van de Nederlandse krijgsmacht.

Ik wens u allen een goede gezondheid toe en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart!

Leen van den Ende
Voorzitter



De Wet ter Bescherming Koopvaardij en de NVKK

Henri L'Honoré Naber

De Wet ter Bescherming Koopvaardij is van kracht. Het proces om tot die wet te komen, heeft vele jaren geduurd. Hoe dat in zijn werk is gegaan en de inspanning die de NVKK daarvoor heeft verricht wordt onderstaand beschreven.

Telkens, wanneer ergens in de wereld het gevaar van piraterij oplaait, klinkt vanuit de maritieme wereld de roep om bescherming. Jarenlang meende de overheid met 'pappen en nathouden' het probleem wel voor zich uit te kunnen schuiven. Maar vanuit de redersvereniging KVNR, Nautilus en de NVKK klonk het signaal steeds luider. Al vanaf 2006 benadert de NVKK ministeries en politici zeer actief om aandacht te vragen voor het probleem en te zoeken naar oplossingen. Aanvankelijk waren het (oud-)voorzitter Alex van Binsbergen en ondergetekende, Henri L'Honoré Naber, die geen kans onbenut lieten om met ambtenaren op ministeries, met politici, of met bewindslieden te praten met het doel om begrip te krijgen voor de veiligheid aan boord in het algemeen en de ingewikkelde positie van de kapitein in het bijzonder. Iedere bijeenkomst die met piraterij te maken had werd bezocht en vrijwel alle zittingen in de Tweede en Eerste Kamer werden bijgewoond. Overal pleitten we voor meer veiligheid op onze schepen.

Jarenlang bestond het *Platform Piraterij*, een interdepartementaal overleg dat, toen de piraterij in West Afrika minder werd, werd opgeheven. Na diverse bezoeken aan het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat en toen de dreiging rond de Hoorn van Afrika duidelijk toenam, werd na druk uit de maritieme sector (en zeker vanuit de NVKK) besloten dit platform weer te activeren. Veel slagkracht had dit platform echter niet. Men hield elkaar op de hoogte, maar tot daadwerkelijke oplossingen kwam het niet.

De ernst van de piraterijdreiging dringt door tot Den Haag

Na diverse ernstige kapingen en gijzelingen, waarbij enorme sommen losgeld moesten worden betaald, begon het tot Den Haag door te dringen dat de ongestoorde doorvaart door de vitale handelsroute langs de Hoorn van Afrika toch wel in gevaar was. De NVKK liet zich, naast de KVNR, Nautilus en de Vereniging Maritiem Gezinscontact, duidelijk horen. Er werden artikelen geschreven in dagbladen en in maritieme tijdschriften en er werden interviews gegeven op radio en TV. Ook stuurde de NVKK een brief met haar zorgen en een toelichting op de bedreigde rechtspositie van de kapitein aan de *Vaste Kamercommissie voor Defensie*, die daarop de NVKK meermalen uitnodigde om haar standpunt toe te lichten. Daarnaast werden talloze gesprekken gevoerd met politici om hen te overtuigen van het belang van een goede rechtspositie voor de kapitein. In maart 2010 vroeg de regering de *Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV)* haar te willen adviseren over de internationale bestrijding van piraterij en gewapende overvallen op zee, met als kernvraag: *'Hoe kan de internationale gemeenschap, en Nederland in het bijzonder, piraterij en gewapende overvallen op zee het meest effectief bestrijden'*. Henri L'Honoré Naber nam deel aan een zitting van deze Adviesraad, die op 10 december 2010 het rapport *'Piraterijbestrijding op zee, een herijking van publieke en private*

DE NIEUWE WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

verantwoordelijkheden'¹ publiceerde. Na kennisneming van het rapport concludeerde de regering op 1 april 2011:

'De regering stelt vast dat de dreiging die van piraterij uitgaat wereldwijd groot is, in het bijzonder voor de zeevarenden, van wie er op dit moment ruim 600 gegijzeld worden door Somalische piraten. Reders en kapiteins zijn zelf hoofdverantwoordelijk voor de veiligheid van hun schepen en dienen zelfbeschermingsmaatregelen te treffen en de Best Management Practices toe te passen'.

In 2011 deed vervolgens een ad-hoc 'Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij', op verzoek van de regering een onderzoek naar de wenselijkheid en de mogelijkheid van inzet van de private sector bij het versterken van gewapende beveiliging van koopvaardischepen. En op 7 oktober 2011 verscheen hun rapport 'Geweldsmonopolie en piraterij'² of, zoals dat later telkens werd aangehaald, het 'Rapport de Wijkerslooth'. De Adviescommissie stelde vast dat in beginsel de mogelijkheid bestond om private beveiligers in te schakelen, maar dat bij toelating de overheid wél voor voldoende rechtstatelijke waarborgen zou moeten zorgen. Dat vereist regulering en toezicht. Vooralnog zou de overheid de plicht hebben, zélf te zorgen voor een voldoende niveau van beveiliging. Daarmee ontstond het principe: 'VPD³, tenzij...'.⁴

De rol van de kapitein in de visie van de bewindslieden

In een gezamenlijke brief van 7 oktober 2011 schrijven de ministers van Veiligheid en Justitie, Defensie, Buitenlandse Zaken en Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer:

'Het kabinet acht het in het bijzonder van belang dat de commissie vaststelt dat **de kapitein en in het verlengde daarvan zijn reder civielrechtelijk en strafrechtelijk aansprakelijk zijn als in deze variant daadwerkelijk geweld wordt toegepast**. Voor het kabinet weegt zwaar of van de kapitein van een koopvaardischip verwacht mag worden dat hij een verantwoord besluit neemt over de noodzaak van het inzetten van automatische wapens, terwijl een dergelijke beslissing nu alleen genomen wordt door leden van de krijgsmacht die volledig zijn ingevoerd in de context van, en subsidiariteits- en proportionaliteitseisen aan, een dergelijke geweldstoepassing. Dit verschil acht het kabinet niet licht te overbruggen'.⁴

Het NVKK-standpunt bleef onveranderd: De veiligheid van opvarenden, schip en lading moet boven alles staan. Het geweldsmonopolie zou de Nederlandse Staat niet uit handen moeten geven en private gewapende beveiligers verdienen niet de voorkeur. Omdat in die tijd vaak veel private beveiligingsfirma's uit avonturiers bestonden, had de NVKK daar een goede reden voor. Immers, bij incidenten zou de kapitein als eindverantwoordelijke tóch altijd aansprakelijk worden gesteld.

¹ Voor het rapport zie:

https://www.adviesraadinternationalevraagstukken.nl/binaries/adviesraadinternationalevraagstukken/documenten/publicaties/2010/12/10/piraterijbestrijding-op-zee/Piraterijbestrijding_op_zee_AIV-advies-72_201012.pdf

² Zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2011D47908&did=2011D47908>

³ VPD: Vessel Protection Detachement, bestaande uit militairen van de Nederlandse krijgsmacht, meestal mariniers.

⁴ Zie Kamerstuk 32706, nr. 19: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32706-19.html>

Daarvan waren al verschillende voorbeelden bekend. Voorkeur had een beveiliging onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat (zoals een VPD).

Bij een Algemeen Overleg van de Vaste Kamercommissie voor Defensie in januari 2012 merkte de toenmalige minister Opstelten van Justitie op:

'Een aantal woordvoerders heeft gevraagd naar het kabinetsstandpunt ten aanzien van reders die de wet overtreden (inzet van gewapende private beveiligers). Daar kan ik duidelijk over zijn. Het geldt niet alleen voor reders, maar ook voor andere mensen in ons land: de wet wordt gehandhaafd.

Gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen onder Nederlandse vlag ter zelfverdediging tegen piraterij zijn niet toegestaan. Het is een overtreding van de wet, een strafbaar feit om zulke mensen aan boord van onder Nederlandse vlag varende koopvaardischepen te hebben. Daarvoor kan een hoge straf worden gevorderd door het Openbaar Ministerie (OM). Het Nederlandse OM heeft hierover de jurisdictie en kan derhalve strafrechtelijke vervolging instellen. Ook tegen de Nederlandse reder die aanzet tot het plegen van een dergelijk strafbaar feit of dit mogelijk maakt, kan worden opgetreden. Ik heb aangegeven dat ook reders zich aan de wet moeten houden. Als dit niet het geval is, volgt straf'.

De 'Brede evaluatie inzet VPD's'⁵ van 24 oktober 2012 vermeldde duidelijk dat het VPD-team exclusief verantwoordelijk is voor (de beslissing tot) geweldgebruik **en dat de kapitein daar geen zeggenschap over heeft. Defensie is aansprakelijk voor schade als gevolg van geweldgebruik door het VPD** voor zover deze geen betrekking heeft op het schip, de opvarenden en de lading. Dit is precies de voorkeur van de NVKK. Ook de toenmalige minister van Defensie Hillen had al eens eerder in een Algemeen Overleg van de Kamercommissie opgemerkt:

*'Onze mariniers slapen dus niet. Beter gezegd: zij slapen om de beurt, maar het mariniersoog is niet dicht. Met andere woorden, **wij nemen de verantwoordelijkheid voor de begeleiding van het schip over van de kapitein**. Wij nemen dus ook de verantwoordelijkheid over voor wat er gebeurt. In geval van particuliere beveiligers echter moet een deel van de alertheid worden overgedragen'.*

Gewapende private beveiliging

De rederijen daarentegen waren wél voorstander van private beveiligers. Maar, omdat de NVKK invloed op de discussie wilde kunnen blijven uitoefenen, stelde zij zich nooit hard op en gaf zij telkens aan dat zij openstond voor iedere discussie die de veiligheid aan boord zou bevorderen.

Geleidelijk aan werd de internationale regelgeving rond private beveiliging aangescherpt en kwam er certificering. Ondanks het principe: 'VPD, tenzij...' , dat in ons land stilzwijgend 'uiterst soepel' werd gehanteerd, bleef voor de NVKK de rechtspositie van de kapitein steeds principieel. Zij pleitte voor een 'scheiding der machten': De kapitein is verantwoordelijk voor zijn schip, lading en opvarenden, maar zodra wapens van een beveiligingsteam tevoorschijn komen, moest de leider/commandant geheel verantwoordelijk worden gesteld voor het gewapend optreden. Dat leidde tot een gesprek met de toenmalige minister van Defensie (Hennis). Zij kon begrip opbrengen voor het standpunt van de NVKK.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2012/10/24/brede-evaluatie-inzet-vessel-protection/brede-evaluatie-inzet-vessel-protection.pdf>

DE NIEUWE WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

De NVKK gaf in 2013 het volgende persbericht uit:

‘De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) ziet het als haar taak de kapiteins te ondersteunen in de uitvoering van hun functie. Zij heeft daarin een adviserende rol. De kapitein neemt altijd zelf zijn beslissingen.

Ten aanzien van beveiliging van koopvaardij schepen tegen piraterij is de NVKK van mening dat veiligheid van opvarenden, schip en lading de hoogste prioriteit moet hebben.

De kapitein is verantwoordelijk en aansprakelijk voor alles wat er op zijn schip gebeurt. Hij is niet deskundig in gebruik van wapens. Toepassing van gewapend geweld moet daarom naar de mening van de NVKK vermeden worden. Indien gewapende beveiliging niet voorkomen kan worden, vindt de NVKK dat dit dient te gebeuren onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat. In de eerste plaats door militairen. In haar brief aan de Tweede Kamer van 26 april 2013 heeft de minister van Defensie aangegeven dat zij de zorgplicht die de overheid hierin heeft, niet wenst te verzaken. Er kan zich echter een uitzonderlijk geval voordoen, waarin Defensie niet in staat is, het benodigde niveau van bescherming te verzorgen. In dat geval stelt de minister voor om inzet van gewapende private beveiligers in plaats van militairen mogelijk te maken.

De NVKK is van mening dat inzet van private beveiligers geen voorkeur verdient. Maar zij moet wel instemmen met de uitzonderlijke situatie die de minister schetst, mits dat dan gebeurt onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat. Immers, veiligheid aan boord staat boven alles. Ten aanzien van de lastige positie van de kapitein bij deze beveiligingsdiscussie zijn tot op heden door alle betrokken partijen slechts voornemens geuit, maar tot daadwerkelijke verbeteringen is het niet gekomen. De NVKK is bijzonder verheugd dat de minister van Defensie nu in haar brief nadrukkelijk vermeldt dat de positie van de kapitein aan boord bijzondere aandacht verdient en dat dit in de te ontwikkelen wet- en regelgeving goed geregeld moet worden’.

Symposia, discussies en denktanks

Uitgebreide discussies over voor en tegen private beveiligers volgden in symposia en denktanks. Veel gebruikte argumenten waren: ‘VPD’s zijn te duur, teveel mensen aan boord en het duurt te lang voordat ze aan boord kunnen zijn’. In diverse landen werden al jaren private beveiligers ingezet voor bescherming en weigering door de Nederlandse overheid zou tot gevolg hebben dat veel schepen zouden worden uitgevlagd, om private bescherming mogelijk te maken. De NVKK bleef telkens benadrukken dat rekening diende te worden gehouden met de rechtspositie van de kapitein.

In februari 2013 verscheen het rapport *‘State or Private Protection against Maritime Piracy’*⁶ van de Haagse denktank *Clingendael*, waarin het Nederlandse perspectief werd geschetst. Omdat er toen nog geen duidelijke internationaal erkende standaard voor gewapende particuliere beveiligers bestond, was er nog een lappendeken van creatieve oplossingen, zoals *‘floating armouries’* onder de vlag van Mongolië⁷. Clingendael concludeerde dat óf de inzet van VPD’s veel soepeler moest

⁶ Zie: <https://www.clingendael.org/publication/state-or-private-protection-against-maritime-piracy>

⁷ Zie: <https://www.bbc.com/news/world-africa-30512185>

<https://www.law.georgetown.edu/international-law-journal/wp-content/uploads/sites/21/2018/05/48-3-Floating-Armories.pdf> [zie verder voetnoot pag. 9]

worden gemaakt, óf overwogen moest worden om onder strikte voorwaarden de inzet van private beveiligers mogelijk te maken.

In haar brief van 13 mei (2013) schreef minister Hennis van Defensie aan de Tweede Kamer, dat een onderzoek naar de mogelijkheden voor verdere optimalisering van de inzetmogelijkheden van VPD's zou volgen, maar dat op dat moment niet in alle gevallen VPDs aan de eisen van de reders – ten aanzien van flexibiliteit in aanvraagtermijnen, omvang, (relatieve) kosten en (geografische) reikwijdte – tegemoet zou kunnen worden gekomen. In de toekomst zou dit ook niet het geval kunnen zijn. Derhalve zou moeten worden voorzien in: 'wet- en regelgeving die de inzet van gewapende particuliere beveiliging toestaat op nader te bepalen categorieën transporten in het risicogebied nabij Somalië onder strikte, nog nader te definiëren, voorwaarden'.

In 2013 vonden diverse Algemeen Overleg-sessies, schriftelijke vragenrondes en schriftelijk overleg plaats door de Vaste Kamercommissie voor Defensie van de Tweede Kamer. De NVKK liet geen kans onbenut om bij ieder overleg haar visie en voorkeur in te schieten en we merkten dat onze visie steeds vaker werd overgenomen. Langzamerhand begon begrip te groeien voor de positie van de kapitein, die met zijn bemanning vóór achter de horizon van Den Haag zijn werk deed. In datzelfde jaar kwam ook het (toenmalige) *ministerie van Veiligheid en Justitie* in beeld. Geleidelijk aan begonnen zich nu op het juridische vlak activiteiten te ontplooiën, hetgeen voor de NVKK aanleiding was om samen met jurist Peter van der Kruit de *Commissie Piraterij* te vormen. Dit driemanschap, met nu op ieder vlak uitgebreide kennis, was in staat slagvaardig op alle ontwikkelingen te anticiperen. Hetgeen overigens heel veel tijd vergde, maar uiteindelijk, na 9 jaar haar vruchten zou afwerpen.

Opnieuw volgde een reeks discussies en artikelen over de mate en vorm van bescherming van de koopvaardij. De NVKK werd daarbij als volwaardig gesprekspartner beschouwd. Het ministerie van Defensie deed een onderzoek naar de effectiviteit van hun VPD-optreden. Bij deze '*beleidsdoorlichting*' werd ook de NVKK gevraagd om haar mening. Op 16 juli 2014 publiceerde het ministerie haar rapport '*Beleidsdoorlichting Bescherming kwetsbare scheepvaart nabij Somalië*'⁸. Ook de Tweede Kamer discussieerde met regelmaat over dit onderwerp. Als NVKK waren wij bij ieder Kameroverleg (dat soms wel tot in de nacht duurde), op de voorste rij, voor de Kamerleden zichtbaar aanwezig. Naar aanleiding van het besluit van het kabinet, om de wet- en regelgeving ten aanzien van de inzet van private beveiligers aan te passen, schreef het ministerie van Veiligheid en Justitie begin 2014 een voorlopig beleidsstandpunt, waarop alle partijen een *zienswijze* konden geven. Minister Opstelten voegde toe: 'Het streven is erop gericht het wetsvoorstel na consultatie, behandeling in de ministerraad en de daarop volgende advisering door de Raad van State, eind 2014 aan uw Kamer te doen toekomen'. Kort samengevat was de zienswijze van de NVKK op het voorlopige beleidsstandpunt:

'We vinden het teleurstellend dat wederom de positie van de kapitein onderbelicht is gebleven.

We zijn van mening dat gezocht moet worden naar oplossingen waarbij alle partijen zijn gebaat'.

[vervolg van voetnoot 7, pag. 8:]

https://www.researchgate.net/publication/334164500_Stockpiles_at_Sea_FLOATING_ARMOURIES_IN_THE_INDIAN_OCEAN

<https://thediplomat.com/2015/03/mongolias-dubious-merchant-navy/>

⁸ Zie: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2014D27036&did=2014D27036>

Vertraging in de voortgang

Op 19 mei 2015 schrijft de inmiddels aangetreden minister van der Steur van Veiligheid en Justitie, mede namens zijn collega's van Infrastructuur en Milieu, Defensie en Buitenlandse Zaken, dat 'nader overleg over de verzending van het beleidsstandpunt en het draagvlak voor het kabinetsstandpunt om gewapende particuliere beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen toe te staan, nog gaande is'. En daarop volgde op 23 juni (2015) een brief aan de Tweede Kamer, waarin minister van der Steur meedeelde, dat 'het overleg over het beleidsstandpunt nog niet is afgerond, hetgeen inhoudt dat het kabinet niet in de gelegenheid is om het beleidsstandpunt vóór het zomerreces aan te bieden'. Op 27 augustus melden ministers van der Steur (V&J) en Schultz van Haegen (I&M) dat: 'Toezending van het beleidsstandpunt aan de Tweede Kamer is voorzien in begin oktober (2015). Op 29 oktober wordt door deze ministers aan de Tweede Kamer gemeld: 'het overleg over het beleidsstandpunt is nog niet afgerond. De aanbieding hiervan wordt daarom nu uiterlijk begin december (2015) voorzien'.

Dit voortdurende uitstel geeft wel aan dat het onderwerp niet écht prioriteit heeft bij de bewindslieden. En op 4 december verschijnt dan het verheugende persbericht: 'Kabinet: nieuwe regels voor inzet gewapende beveiligers op koopvaardij schepen'⁹. In dit beleidsstandpunt ontbreekt een heldere beschrijving over de aansprakelijkheid van de kapitein, wanneer de gewapende private beveiligers geweld gaan gebruiken. De NVKK reageert onmiddellijk met een brief aan minister van der Steur, waarin zij wijst op het herhaaldelijk appel op de Kamer om de bijzondere positie van de kapitein in ogenschouw te nemen. Ook vestigt ze er de aandacht op dat zij al anderhalf jaar geleden een duidelijke uitwerking van haar visie aan zijn ministerie heeft gestuurd. Desondanks is in dit recente standpunt daarover niets terug te vinden. De NVKK dringt aan op een overleg met de minister. Op 1 februari (2016), nadat nog steeds geen antwoord was ontvangen, stuurde de NVKK nog maar eens een rappel aan deze minister.

Intussen nam de spanning toe. De KVNR en Nautilus zetten druk op de Haagse politiek met krantenartikelen en een petitie. Politieke partijen maakten bezwaar tegen het uit handen geven van het geweldsmonopolie door de overheid. Enkele partijen dienden een motie in. De NVKK hield zich rustig en was de mening toegedaan dat zij zich niet moest laten meeslepen met deze hype. Wél ging zij voort met het lobbyen bij afzonderlijke politici. Zij droeg telkens uit, dat haar standpunt ongewijzigd was gebleven. Natuurlijk werden intern de ontwikkelingen wel nauwgezet gevolgd en had zeer regelmatig overleg plaats. Wij waren van mening dat het belangrijk was om 'aan tafel te blijven' bij overleg en dat we ons niet moesten laten buitensluiten door een 'pokhouten' standpunt. Dat was de reden, waarom we in ons oorspronkelijke standpunt al enige flexibiliteit hadden ingebouwd. We bleven meepraten en we zagen dat geleidelijk aan ons standpunt werd gerespecteerd.

Op 13 april 2016 vond in de Tweede Kamer een 'Rondetafelgesprek'¹⁰ plaats waarvoor ook de NVKK werd uitgenodigd en waarbij betrokken partijen en deskundigen de Vaste Kamercommissie voor Defensie nader konden informeren.

⁹ Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-veiligheid-en-justitie/nieuws/2015/12/04/kabinet-nieuwe-regels-voor-inzet-gewapende-beveiligers-op-koopvaardij-schepen>

En: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2015D47791&did=2015D47791>

¹⁰ Een 'Rondetafelgesprek' is een openbaar gesprek in de Tweede Kamer, waarvan geen verslag wordt gemaakt.

Naar aanleiding van onze notitie 'De kapitein en geweldgebruik' aan het ministerie van Veiligheid en Justitie antwoordde de directeur Rechtsbestel op 24 mei (2016) namens de minister dat:

'het uitgangspunt bij het opstellen van wetgeving over gewapende private beveiliging is, een grondslag te bieden voor nadere regelgeving (aanwijzingen, richtlijnen, protocollen) die de voorwaarden en omstandigheden regelt waarin het gebruik van geweld zal zijn toegestaan. De positie van de kapitein en diens belang bij het minimaliseren van het risico op strafrechtelijke aansprakelijkheidsstelling zal daarbij nadrukkelijk worden betrokken'.

Tegelijkertijd werd de NVKK uitgenodigd voor een overleg op korte termijn om van gedachten te wisselen.

Op 7 juli 2016 diende toenmalig kamerlid Han ten Broeke een initiatiefvoorstel in voor een 'Wet ter Bescherming Koopvaardij', waarover op 26 september in de Tweede Kamer werd gestemd.

Het voorstel werd met 89 tegen 61 stemmen aangenomen ¹¹

Op 5 februari 2017 verscheen in het Financieel dagblad een open brief die was ondertekend door de gehele maritieme cluster (incl. NVKK) aan de Tweede Kamer met de boodschap:

'Wij roepen de Tweede Kamer op om alles op alles te zetten om het Nederlandse reders per 1 januari 2017 juridische mogelijk te maken private beveiligers in te huren. In het belang van de zeevarenden en hun families en de toekomst van de Nederlandse maritieme cluster'.

Op 9 mei 2017 hield de Directie van Maritieme Zaken van het ministerie van I&M een 'Werkconferentie Maritime Security' in Madurodam. Daarbij gaven de Kustwacht, de Koninklijke marine, het Havenbedrijf Rotterdam en de KVNR presentaties over de belangrijkste uitdagingen voor de komende jaren. Daarna volgden workshops, waaronder Ship Security. Ook de NVKK nam daaraan deel.

En dan komt er versnelling

In november 2017 oefenden de maritieme partijen KVNR, Nautilus en NVKK opnieuw druk uit op de Tweede Kamer, nadat het leek alsof de voortgang weer eens tot stilstand was gekomen.

In 2018 volgden sessies met Kamervragen in de Eerste en Tweede Kamer en een plenair debat op 6 maart. Er werden weer radio en TV interviews gegeven. Maritieme organisaties waren actief op Twitter, in kranten en tijdschriften verschenen weer artikelen. En in november 2018 verscheen memorie van antwoord in de Tweede Kamer.

2019: Opnieuw Kamervragen en antwoorden. In december volgden consultatieronden over het Besluit bescherming koopvaardij, waarop ook de NVKK haar mening gaf. Binnen de NVKK constateerden we tot onze vreugde dat er nu eindelijk iemand bij het ministerie van Justitie en Veiligheid bleek te zijn, die begrijpt wat er op zee gebeurt en heel goed luistert naar de NVKK (inmiddels was de naam van het ministerie weer gewijzigd. We duiden het nu aan als J&V).

¹¹ Voor de details zie:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?id=2016Z17297&dossier=34558>

DE NIEUWE WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

2020: Weer Kamervragen en antwoorden. In april 2020 verschijnt een concept HUF¹²-rapportage van ministerie van J&V aan het ministerie van I&M. Deze loopt vertraging op bij I&M wegens de coronacrisis.

2021: Overleg NVKK op het ministerie van J&V en veel intern NVKK-overleg over aanscherping van details in de concept regelgeving. Veel van dat overleg, ook met het ministerie van J&V was online.

Nadat bleek dat de inwerkingtreding van de WtBK opnieuw zou worden uitgesteld, stuurden de NVKK, KVNR, Nautilus en de Vereniging Maritiem Gezinscontact in oktober 2021 een dringend verzoek aan de Vaste Kamercommissie voor J&V om een spoedige behandeling.

Ambtenaren bij het ministerie van J&V hebben hun uiterste best gedaan om ervoor te zorgen dat, na al die jaren van procedures, overleg, Kamervragen, enz., de inwerkingtreding niet nóg meer vertraging zou oplopen. Uiteindelijk lukte het om de wet op 1 februari van kracht te laten zijn.

De NVKK heeft in een brief aan dit ministerie haar waardering uitgesproken voor het begrip en de prettige samenwerking met hen en aangeboden in de toekomst beschikbaar te zullen zijn om desgewenst nog een bijdrage te leveren.

Inmiddels laat ILT van het ministerie van I&M (als vakministerie voor de koopvaardij en toezichthouder bij de uitvoering van deze wet) weten, dat in de komende periode bij de uitvoering van 'deze geheel nieuwe taak' rekening dient te worden gehouden met 'onvolkomenheden'.

Het tijdpad van de ontstaansgeschiedenis van de Wet ter Bescherming Koopvaardij:

2006	Na aandringen NVKK: Heractivering interdepartementaal Platform Piraterij
Vanaf eind 2010	Regering vraagt advies aan denktanks over aanpak piraterij
Oktober 2011	Het begrip 'VPD, tenzij ...' wordt geïntroduceerd
Oktober 2011	Bewindslieden menen dat de kapitein en reder aansprakelijk blijven voor optreden met geweld
Januari 2012	De minister van Justitie wijst er op dat indienstneming van gewapende private beveiligers in strijd met de wet is en straf kan volgen.
Oktober 2012	Evaluatie VPD-optreden stelt dat kapitein niet aansprakelijk is voor acties door militairen
2013	NVKK pleit voor 'scheiding der machten' (kapitein kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor gewapend optreden)
2013	Het ministerie van Veiligheid en Justitie raakt betrokken
2012, 2013, 2014	Onderzoeken, rapporten en adviezen aan de betrokken bewindslieden en 2 ^e Kamer

¹² HUF-toets:

HUF staat voor handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid. Een HUF-toets wordt uitgevoerd op voorgenomen beleid, meestal door de toezichthouder die met het [toezicht](#) op de betreffende regels wordt belast.

Handhaafbaar wil zeggen dat de regels zo eenduidig en helder zijn opgesteld dat de handhavers er voldoende handvatten in vinden om op te kunnen treden (dwingend doen naleven). Uitvoerbaar betekent dat de regels zo helder zijn opgesteld dat de nalevingsplichtige weet wat er van hem verwacht wordt en hij in staat is of gesteld kan worden om dat ook in alle redelijkheid te kunnen uitvoeren. Een regel is [fraude](#)bestendig als het zo is opgezet dat die niet makkelijk kan worden ontduken.

Van beleid en wet- of regelgeving die niet HUF is moet door de opstellers nagegaan worden of het aangepast moet worden en of de wet- en regelgeving wel het geëigende instrumentarium is om de [naleving](#) te bereiken.

Zie ook: <https://toezichttafel.wordpress.com/kenniskaart/huf-toets/>

DE NIEUWE WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

2014	NVKK uit haar teleurstelling, dat in het geformuleerde beleidsstandpunt nog steeds niet voldoende aandacht wordt besteed aan de positie van de kapitein
2015, 2016	Het momentum in belangstelling in de politiek voor een oplossing neemt af
April 2016	Rondetafelgesprek 2 ^e Kamer
Mei 2016	Aanzet tot wetgeving
Juli 2016	Initiatiefvoorstel Wet ter Bescherming Koopvaardij
September 2016	Voorstel geaccordeerd door 2 ^e Kamer
Februari 2017	Memorie van Toelichting
Februari 2017	Oproep door maritieme cluster aan 2 ^e kamer om wetgeving te bespoedigen
Mei 2017	Werkconferentie Maritime Security door ministerie I&M
November 2017	Voortgang wetgeving dreigt tot stilstand te komen. Opnieuw druk door maritieme cluster om bespoediging voortgang
13 maart 2018	Initiatiefvoorstel aangenomen door 2 ^e Kamer
19 maart 2018	Initiatiefvoorstel aangenomen door 1 ^e Kamer
2018	Kamervragen en –antwoorden in 1 ^e en 2 ^e Kamer, plenaire debat 2 ^e Kamer, radio en TV interviews, twitterberichten, artikelen in kranten en tijdschriften
Mei 2019	Publicatie voorstel WtBK in Staatsblad
2019	Opnieuw Kamervragen en –antwoorden. Ministerie van Justitie en Veiligheid ontwaakt en toont begrip voor de argumenten van de NVKK
31 dec. 2019	Internetconsultatie Besluit bescherming Koopvaardij (Bbk) en Nota van Toelichting
Februari 2020	Wijziging WtBK en Nota van Toelichting na internetconsultatie en HUF-toets
2020	Kamervragen en –antwoorden. HUF-rapportage loopt bij ministerie van I&M vertraging op wegens corona
April 2021	Opnieuw wetsvoorstel
Mei 2021	Reparatiewet Wet ter Bescherming Koopvaardij: aanpassingen in verband met het certificerings- en vergunningstelsel, de positie van particuliere beveiligers, de scheepsbeheerder en We kapitein, de verwerking van bijzondere persoonsgegevens en herstel van enkele onvolkomenheden (Reparatiewet WtBK)
2021	Intensieve online besprekingen, zowel intern NVKK als met ministerie van J&V
Juni 2021	Impactanalyse WtBK door Kustwacht.
Augustus 2021	HUF-toets door ILT
Sept. 2021	Procedurevergadering 2 ^e Kamer
Oktober 2021	Inwerkingtreding WtBK dreigt uitgesteld te worden. Dringend verzoek aan de Vaste Kamercommissie voor Justitie en Veiligheid om niet langer uit te stellen.
Dec. 2021	Besluit bescherming koopvaardij (Bbk)
Februari 2022	Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) van kracht.

De **Regeling bescherming koopvaardij** is een nadere uitwerking van de **Wet ter Bescherming Koopvaardij**, het **Besluit bescherming koopvaardij** (12 jan 2022- Staatscourant 22, nr. 437) en de **Reparatiewet Wet ter Bescherming Koopvaardij** (mei 2021). De Wet ter Bescherming Koopvaardij maakt het mogelijk om koopvaardijsschepen tegen piraterij te laten beschermen door gewapende particuliere maritieme beveiligers, wanneer zij door risicogebieden varen en overheidsbescherming niet mogelijk is. Daarbij is een belangrijk element dat het geweldsmonopolie, zowel bij militaire bescherming als bij particuliere bescherming, in volle omvang bij de overheid blijft. De voorwaarden waaronder particuliere

beveiligers bevoegd zijn om daadwerkelijk geweld te gebruiken bij dreigend gevaar van piraterij, komen voort uit deze wet- en regelgeving. De Regeling stelt nadere regels met betrekking tot de toestemming voor de inzet van particulier maritiem beveiligingspersoneel en de beschermingsmaatregelen die de scheepsbeheerder en de kapitein moeten treffen, de feitelijke inzet van maritieme beveiligers, de vergunning tot het aanbieden en verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden en wettelijke eisen voor die vergunning. Ook regelt de Regeling de bestuursrechtelijke handhaving en de boetes die kunnen worden opgelegd. Tot slot regelt de Regeling de bescherming van persoonsgegevens. Zie: <https://www.atr-regeldruk.nl/regeling-bescherming-koopvaardij/>

Besluit bescherming koopvaardij is de uitvoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij WtBK. Zie:

<https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/04/20/tk-bijlage-besluit-bescherming-koopvaardij-voorhang/tk-bijlage-besluit-bescherming-koopvaardij-voorhang.pdf>

Regeling bescherming Koopvaardij zie:

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0046257/2022-02-01>

Meer informatie:

Alle Kamerdocumenten zijn te vinden op:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32706>

Besluit regels WtBK: <https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/tris/index.cfm/pt/search/?trisaction=search.detail&year=2021&num=443&dLang=NL>

En:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2019-186.html>

De Parlementaire Monitor:

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vk7tdt2xp9zu>

Handboek Piraterij Kapitein



Intussen werd binnen de NVKK vanaf eind 2020 ook de hand gelegd aan een handleiding, die de kapitein door de vaak ingewikkelde wettelijke tekst van de WtBK kan leiden.

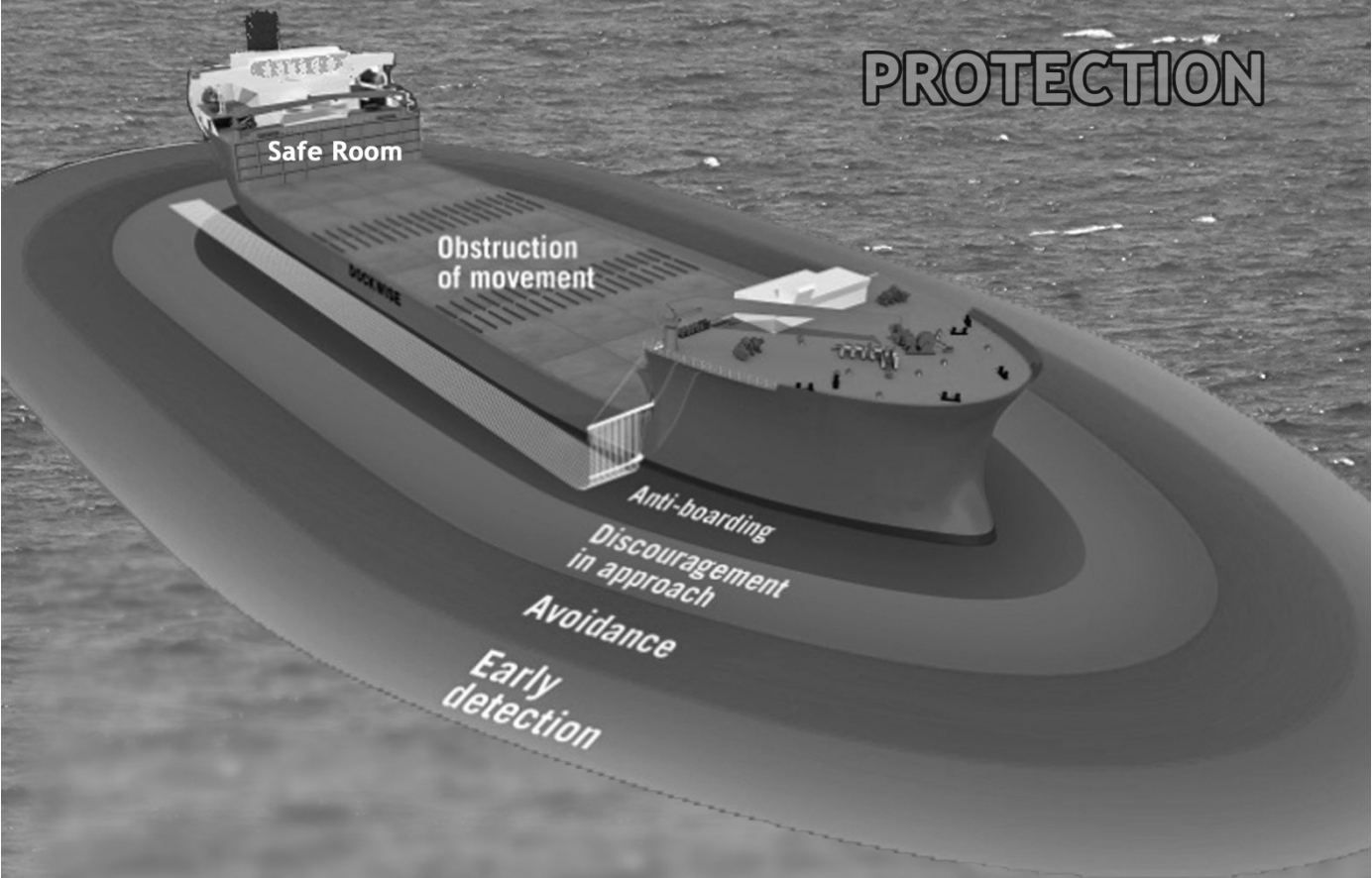
Het concept werd ook voorgelegd aan het ministerie van J&V. Besloten werd om dit handboek kosteloos ter beschikking te stellen aan iedereen, die er bij gebaat is. Daarom staat het inmiddels op de internetsite van de NVKK. De NVKK hoopt hiermee een substantiële bijdrage te leveren aan de bescherming tegen piraterij en het voorkomen van juridische problemen bij het inschakelen van gewapende private beveiliging.





MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**MASTERS OF LEGALLY ALLOWED
SUSTAINABLE
NON-VIOLENT
PROTECTION**



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

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

Kapitein en geestelijke gezondheid aan boord

Alex van Binsbergen

Peter van der Kruit

Welke mogelijkheden heeft de kapitein bij het identificeren en begeleiden van geestelijk letsel bij bemanningsleden in het algemeen of ten gevolge van het zien of beleven van een ernstig scheepsongeval?

1. Inleiding

“Drink maar een paar biertjes dan gaat het wel over”, aldus een leidinggevende in de zeventiger jaren na een zeer ernstig scheepsongeval met meerdere doden en zwaargewonden. Dit als antwoord op de vraag van de kapitein wat er moest er gebeuren met bemanningsleden die waarschijnlijk ernstig geestelijk letsel hadden opgelopen tijdens dit scheepsongeval.

Dit ‘medicinale’ bier kwam op rekening van de kapitein, uiteraard.

Beide auteurs van dit artikel zijn zich terdege bewust van het feit dat zij geen enkel verstand hebben van geestelijk letsel. Maar beide hebben wel zoveel ervaring aan boord van schepen dat zij het probleem kennen, inclusief de bagatellisering ervan in (vroeger?) jaren.

Ook zien zij dat dit probleem internationaal speelt aan boord van schepen en meer aandacht verdient. Er is inmiddels veel internationaal onderzoek gedaan naar de geestelijke gezondheid aan boord en naar geestelijk letsel na een ernstig scheepsongeval.¹³

Ook blijkt dat er aan boord niet altijd makkelijk en open wordt gesproken over dit onderwerp.

Het gaat om de kapitein en bemanningsleden die een ernstig scheepsongeval hebben meegemaakt. Zijn kunnen hierdoor geestelijk letsel oplopen, zoals een trauma, ernstige stressstoornissen of zelfs een posttraumatische stressstoornis. Dit geestelijk letsel, ook wel psychisch letsel genoemd, is niet altijd makkelijk te herkennen aan boord, maar moet wel behandeld worden. Fysiek letsel is eenvoudiger waar te nemen en van medische hulp te voorzien.

Het geestelijk letsel van een zeevarenden kan worden verergerd als allerlei onderzoekers, scheepsbeheerders, rechtbanken enz. op een later tijdstip alles weer oprakelen tijdens verhoren of getuigenissen.

Niet behandeld geestelijk letsel kan nadelige gevolgen hebben voor de zeevarende zelf, maar ook voor de veiligheid van schip en opvarenden. Het kan verder financiële schade opleveren voor de scheepsbeheerder, ook omdat een zeevarende een schadevergoeding voor schokschade kan indienen na een ernstig scheepsongeval. Het gaat dan over materiële en immateriële schade.

Het doel van dit artikel is om de kapitein te helpen bij het herkennen en erkennen van geestelijke gezondheidsproblemen en hem daarna de weg te wijzen als hij met zulke problemen te maken krijgt. De kapitein kan uiteraard niet zelf vaststellen of er

¹³ Zie de website van de IMO: <https://imo.libguides.com/c.php?g=669712&p=4826145>

geestelijk letsel is, maar hij heeft wel als taak om eventuele signalen te melden aan de wal om dit op te lossen. Net als bij fysieke medische klachten.

Na deze inleiding gaat het artikel verder met de rol van de kapitein bij geestelijke gezondheid in het algemeen. Daarna een beschrijving van de onderzoeken die plaats kunnen vinden na een ernstig scheepsongeval, gevolgd door mogelijk geestelijk letsel na een ernstig scheepsongeval. Conclusies en aanbevelingen voor de kapitein besluiten dit artikel.



Foto: Mission to Seafarers

2. Kapitein en geestelijke gezondheid in het algemeen

Veel internationale wetenschappelijke onderzoeken van de laatste jaren geven aan dat het niet goed is gesteld met de geestelijke gezondheid van zeevarenden. Een kwart van alle zeevarenden lijden aan depressies, terwijl 20 % met zelfmoordgedachten loopt. Deze gevoelens lopen op als er niet op tijd kan worden afgelost, zoals in de huidige coronacrisis, wereldwijd. De maatregelen die genomen worden tegen het coronavirus verzwakken soms de algemene geestelijke gezondheid aan boord nog meer.

Een goede geestelijke gezondheid en de veiligheid aan boord worden bedreigd door te veel werkuren, fatigue, eenzaamheid en lang van huis zijn. Geestelijke gezondheid omvat ook pesten, discrimineren en intimideren enz. Met name seksuele intimidatie aan boord zorgt voor veel angst, woede en verdriet bij vooral jonge vrouwelijke zeevaarders.¹⁴ Een bijkomstigheid is dat slachtoffers en daders zich permanent in dezelfde beperkte sociale omgeving bevinden; elkaar mijden is moeilijk aan boord.

Het probleem van verminderende geestelijke gezondheid wordt inmiddels door de internationale scheepvaart onderkend en er worden ook al maatregelen genomen en adviezen gegeven. Zowel vakbonden, scheepsbeheerders, scheepvaartondernemingen en P&I Clubs houden zich hier mee bezig.¹⁵ Meerdere

¹⁴ Nederlandse Zeevarendencentrale, *Diepgang*, (juni 2018), zie:

www.zeevarendencentrale.nl/2018/06/. Voor de rol van de IMO zie: Carballo, L. en Kitada, M., Sexual harassment and women seafarers: The role of laws and policies to ensure occupational safety & health, in: *Marine Policy*, juli 2020.

¹⁵ Blackburn, P., (2020) *Mentally Healthy Ships, Policy and Practice to Promote Mental Health on Board*. UK Chamber of Shipping (2021), *Practical Guidance for Shipping Companies on Improving Mental Wellbeing*.

trainingen op dit gebied worden aangeboden, maar ook speciale ombudsmannen en nationale hulplijnen. Een structurele aanpak van *mental health* aan boord gebeurt voornamelijk in bepaalde landen en is nog niet wereldwijd en georganiseerd. De paraplu-organisatie van zeemansmissies genaamd '*International Christian Association*' (ICMA), inclusief de Nederlandse afdeling, bekommeren zich al jarenlang over de geestelijke gezondheid aan boord.

Het valt op dat in Nederland weinig structurele maatregelen waarneembaar zijn, niet vanuit de werkgevers en ook niet vanuit de overheid. De nationale geestelijke gezondheidszorg (GGZ)¹⁶ strekt zich niet structureel uit over Nederlands gevlagde schepen.

Wel is er bij enkele scheepsbeheerders sprake van gespecialiseerde bureaus die op aanvraag beschikbaar zijn voor de kapitein. De waterbouw daarentegen heeft een instelling genaamd: 'Stichting Pastoraat Werkers Overzee', inclusief een eigen 'baggerdominee', uniek ter wereld.¹⁷

Het lijkt erop dat in meerdere landen het probleem van een verminderde algemene geestelijke gezondheid aan boord, ook aan boord gehouden wordt in plaats de juiste preventieve en operationele maatregelen te treffen. Hier ligt een ook taak voor de scheepsbeheerder, waarbij de kapitein een signalerende en uitvoerende taak heeft.

De taak van de scheepsbeheerder is zorgen voor een goede en veilige omgeving en cultuur aan boord, waarbij ook aandacht is voor de gezondheid van alle zeevarenden. Hoewel meerdere oorzaken buiten de scope van de scheepsbeheerder vallen, is risicomangement hier een goed instrument om de geestelijke gezondheid aan boord te analyseren en te verbeteren.

Voor het structureel aanpakken van de verbetering van de geestelijke gezondheid aan boord zou de scheepsbeheerder beleid moeten maken en ondersteuning geven aan de kapitein bij de uitvoering van dat beleid. Het aankweken van een invoelende houding op kantoor zou hierbij ook aandacht moeten krijgen. Bij de aanstelling van de kapitein kan de werkgever misschien ook meer letten op de sociale kwaliteiten van de kapitein.

Van belang hierbij is de SOLAS/ISM Code/SMS en het maken van beleid dat de kapitein uit kan voeren. Ook het MLC geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met de mentale effecten van de beroepsuitoefening, terwijl de Nederlandse Arbowetgeving duidelijk spreekt over zorg voor veiligheid en gezondheid, inclusief beleid hierover.

Een taak van de overheid is om te controleren of er wel de hand wordt gehouden aan deze juridische verplichtingen.

De scheepsbeheerder kan de kapitein voorzien van instrumenten en middelen om het beleid uit te voeren. Denk hierbij aan een geestelijk gezondheidsprogramma, ontwikkeld om aan boord signalen te herkennen van verminderde geestelijke gezondheid, maar ook om geestelijk letsel van individuele gevallen te begeleiden of op te lossen.

¹⁶ GGZ is een vakgebied van de algemene gezondheidszorg die zich bezighoudt met de psychische gezondheid van mensen.

¹⁷ Zie de website: <https://www.spwo.nl/145/cms-Pastoraat.aspx>

Ook kan de scheepsbeheerder de kapitein voorzien van voldoende personeel, omdat 'fatigue', gebrek aan sociale contacten en werkdruk vaak worden aangewezen als hoofdoorzaak van de verminderde geestelijke gezondheid aan

boord, naast een gebrek aan goede communicatie met het thuisfront, stress en onzekerheden. Altijd maar varen met een minimale bemanning zal zich op den duur kunnen wreken.

De taak van de kapitein is om te controleren dat er voldoende gezond personeel aan boord is, dat niemand te veel werkuren maakt, dus aan zijn rusturen toekomt. Ook moet hij letten op veranderend gedrag, of toegenomen drank- en drugsgebruik als uiting van geestelijk letsel, dus een actieve signalerende functie.

De kapitein voert het beleid van de scheepsbeheerder uit, mocht dat er niet of te weinig zijn, dan moet de kapitein daarom vragen bij de scheepsbeheerder. Zeker als hij bepaalde aanwijzingen heeft. De kapitein kan ook tijdelijk extra personeel aanvragen bij de scheepsbeheerder. Dit alles in het kader van veiligheid, waarbij de kapitein een grote beslissingsbevoegdheid heeft.

De taak van de zeevarende, inclusief de kapitein, is om tijdig aan te geven als hij te maken krijgt van symptomen die kunnen wijzen op geestelijk letsel, waardoor hij bijvoorbeeld geen wacht meer kan lopen of professionele behandeling nodig heeft. Hij is dan gewoon ziek ofwel 'niet-inzetbaar'. Een bemanningslid moet dit melden bij zijn chef of de kapitein, en indien mogelijk professionele hulp zoeken. Ziekte is een reden voor repatriëring, ook geestelijke letsel. Om geestelijk letsel aan boord te constateren is overigens geen gemakkelijke taak voor de kapitein.

Een zeer moeilijke situatie ontstaat als de kapitein zelf geestelijk letsel heeft opgelopen en dit niet herkent bij zichzelf, maar het gedrag van de kapitein geeft wel aanleiding tot ingrijpen. Dan is te hopen dat de eerste stuurman en de scheepsbeheerder genoeg signalen opvangen om dit bespreekbaar te maken en de nodige acties te ondernemen. Scheepsraad zou een hulpmiddel kunnen zijn.

3. Kapitein en onderzoeken na een ernstig scheepsongeval

Na een ernstig scheepsongeval moet de kapitein eerst alles in gereedheid brengen voor de volgende reis. In die tussentijd zullen de eerste onderzoekers zich melden om hun onderzoek te starten. Afhankelijk hoe ernstig het scheepsongeval is moet de kapitein rekening houden met meerdere onderzoeksinstanties die hun eigen onderzoek zullen doen. Alle onderzoekers hebben hun eigen onderzoeksbevoegdheden. Er kunnen dus meerdere onderzoekers aan boord komen om de kapitein of bemanningsleden te ondervragen. Die getuigenissen kunnen later weer worden gebruikt bij een onderzoek ter zitting van een rechtbank of andere instantie.

De kapitein moet hier zijn handelen goed overdenken. Gaat hij wel in gesprek met elke instantie? Of moet hij en zijn bemanningsleden misschien even een rustperiode inbouwen, ter voorkoming dat er te veel of foutief wordt verklaard. Maar, misschien ook wel ter voorkoming van geestelijk letsel door minder subtiele ondervragers met een eigen doel.

Aan boord moet de kapitein zijn bemanningsleden beschermen tegen te veel druk en ondervragingen. Hierbij kan de scheepsbeheerder als werkgever ook hulp

verschaffen. Deze kan de kapitein en bemanningsleden in bescherming nemen en voorzien van de juiste hulp, inclusief juridische en psychologische. Aan de wal is dit routine geworden, zoals slachtofferhulp. Het gaat hier om het aanbieden van hulp, dus niet om de verplichting om gebruik te maken van deze hulp.

De onderzoekers die na een ernstig scheepsongeval aan boord komen zijn ervaren, professioneel en hebben hun eigen doelen, terwijl de kapitein mogelijk maar een keer in zijn loopbaan een ondervraging meemaakt. De onderzoekers zijn meestal niet bezig met de gesteldheid of welzijn van de kapitein of bemanningsleden, maar met het kille onderzoek en het vinden van de waarheid of schuldigen. Dat is ook hun taak.

Vaak moeten de kapitein en andere bemanningsleden maanden later op een zitting opdraven en worden daar weer allerlei vragen gesteld over het ernstige scheepsongeval. Dit kan weer leiden tot allerlei consequenties voor het geestelijk letsel van de kapitein of bemanningsleden. Herbelevingen en terugval moeten niet worden uitgesloten.

De mogelijke instanties die een onderzoek kunnen instellen aan boord zijn onder andere de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV), de Inspectie Leefomstandigheden en Transport (ILT), het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) en het Openbaar Ministerie (strafrecht).¹⁸ Uiteraard kunnen organisaties uit een vreemde kuststaat zich ook bemoeien met het ongeval als dat in hun wateren plaatsvond.

Deze onderzoekende instanties hebben allemaal hun eigen doel en hun eigen onderzoeksmethoden. Ze staan er niet om bekend dat zij rekening houden met de eventuele geestelijke problemen van de kapitein of bemanningsleden. Vaak wel als dit bekende en gediagnosticeerde medische problemen zijn, maar niet met grensgevallen of (nog) niet expliciet geopenbaard geestelijke letsel van de kapitein of andere zeevarenden.

4. Kapitein en geestelijke letsel na een ernstig scheepsongeval

Na een ernstig scheepsongeval heeft de kapitein de plicht om te zorgen dat zijn schip zo snel mogelijk weer kan varen. Maar, de kapitein heeft ook te maken met het welzijn van de zeevarenden die dicht bij het scheepsongeval betrokken waren. Dit kan zijn als slachtoffer, hulpverlener, getuige, veroorzaker of als toevallige omstander. Deze mensen kunnen last krijgen van allerlei vormen van letsel, zowel fysiek als geestelijk.

Fysiek letsel lost zich meestal vrij snel op door genezing of repatriëring van de zeevarenden.

Geestelijk letsel kan mogelijk niet goed herkend en erkend worden door de diffuusheid van het letsel, of door de ontkenning van het letsel door de zeevarenden. Geestelijk letsel hoeft ook niet direct en acuut plaats te vinden, maar kan zich langzamerhand ontwikkelen of uiten. De kapitein, of een van zijn stafleden kunnen hier speciaal op letten of een ander waarschuwingssysteem voor optuigen. De scheepsbeheerder kan voorzien in zo'n systeem of trainingen aanbieden.

¹⁸ Zie voor een uitgebreide beschrijving van deze onderzoeken ook het Juridisch Handboek Kapitein van de NVKK.

De symptomen van individueel geestelijk letsel komen boven op de mogelijk verminderde algemene mentale weerstand aan boord. Dit letsel kan weer pieken na een ondervraging van een onderzoekende instantie. De kapitein moet zich ervan bewust zijn dat zo'n zeevarende een gevaar aan boord kan zijn, zeker als hij de wacht loopt, boven of beneden.

Maanden later kan een onderzoeksinstantie beslissen dat er een zitting komt om alles nog een te onderzoeken en te bespreken. De kapitein en/of bemanningsleden moeten dan verschijnen als beschuldigde of als getuige. Het gehele scheepsongeval wordt dan weer geanalyseerd en door betrokkenen herbeleefd. Dit kan ook weer zorgen voor verergering van het geestelijk letsel van deze zeevarenden. Ook hier heeft de kapitein een signalerende en beschermende taak, in samenwerking met de scheepsbeheerder.

Op langere termijn kan het ernstige scheepsongeval ook weer opspelen en de zeevarende bemoeilijken in de uitvoering van zijn werkzaamheden aan boord. Dit kan de veiligheid aan boord verminderen.

5. Conclusies

De algemene geestelijke gezondheid aan boord is niet altijd goed. Dit kan de veiligheid van het schip in gevaar kan brengen.

Internationaal worden er al pogingen gedaan voor verbetering van de geestelijke gezondheid aan boord, maar in Nederland is dit nog niet duidelijk waarneembaar. Overheid en werkgevers blijven vaak achter in hun zorgplicht.

De scheepsbeheerder heeft een plicht te zorgen voor de bescherming van de (geestelijke) gezondheid van de zeevarenden en moet hier beleid voor maken, zoals vastgelegd in internationale en nationale regelgeving. De overheid kan dit controleren.

De kapitein heeft aan boord een verplichting in het herkennen en signaleren van geestelijke problemen, bij voorkeur aan de hand van het beleid en risicomanagement van de scheepsbeheerder. Dit is niet altijd eenvoudig voor de kapitein, omdat hij hiertoe niet is opgeleid.

Na een ernstig scheepsongeval kunnen de kapitein en andere zeevarenden getroffen worden door geestelijk letsel, dus bovenop de slechte staat van de algemene geestelijke gezondheid aan boord. Dit kan de veiligheid van schip, opvarenden en lading in gevaar brengen. Ook hier moet de scheepsbeheerder zorgen voor goed beleid, gebaseerd op een goede risico-inventarisatie.

De kapitein heeft aan boord de primaire zorgplicht voor alle zeevarenden, ook tijdens latere onderzoeken of op langere termijn. Nog belangrijker is meevoelen, meedenken, opkomen voor de bemanning en denken in mogelijkheden en oplossingen.

6. Aanbevelingen

De scheepsbeheerder zorgt voor beleid op het gebied van geestelijke gezondheidszorg aan boord, dat moet worden uitgevoerd door de kapitein.

De kapitein moet de beschikking krijgen over hulpmiddelen om signalen over slechte geestelijk gezondheid te herkennen en door te geven naar de wal. Denk hierbij ook aan het netwerk van organisaties die werkzaam zijn in zeemanswelzijn, zoals de Nederlandse Zeevarendencentrale of Stichting Pastoraat Werkers Overzee en de zeemanshuizen. Bij deze organisaties zijn ook cursussen te volgen op dit gebied, zowel voor de kapitein als voor de scheepsbeheerder.

De kapitein kan in zijn zorgplicht na een ernstig scheepsongeval of het onderzoek ernaar, ook denken aan het thuisfront van eventuele slachtoffers of zeevarenden die het hebben meegemaakt.

Onderzoeken wijzen verder uit dat onderstaande aanbevelingen kunnen helpen bij verbetering van de geestelijke gezondheid aan boord, ook voor zeevarenden die getroffen zijn door geestelijk letsel.¹⁹

De aanbevelingen zijn dat alle zeevarenden toegang moeten hebben tot:

1. Methoden om relaties te versterken:
 - a. Internet en satelliet TV
 - b. Email
 - c. Digitale gezondheid apps
 - d. Interactieve games
2. Sport en sociale activiteiten aan boord:
 - a. Sportactiviteiten: basketbal, zwemmen, squash en fitnesapparatuur
 - b. Ontspanningsactiviteiten: darts, BBQ, kaart- en bordspellen
 - c. Sociale activiteiten met bemanning: pub quiz, filmavonden, lezingen
3. Verbeteringen voor mentaal welzijn:
 - a. Gevarieerd en goede kwaliteit voedsel
 - b. Comfortabele voorzieningen: matrassen en meubilair
 - c. Strategie om mentale weerstand te verbeteren
4. Werkregelingen:
 - a. Anti-pestten en intimidatie beleid
 - b. Beleid om aan het werk te blijven of te gaan na geestelijk letsel
 - c. Walpermissie voor iedereen
 - d. Arbeidscontracten met een goede balans tussen werk en rust
 - e. Maximumvaarperiode van zes maanden
5. Training en bewustzijn:
 - a. Zelfhulpboeken voor mentale weerbaarheid
 - b. Welzijnstrainingen
 - c. Training om een positieve werkomgeving te creëren
 - d. Training voor de kapitein en managers aan de wal om geestelijk letsel te bespreken met zeevarenden
6. Walondersteuning:
 - a. Advies om werk gerelateerde gezondheidsfactoren, inclusief mentale te identificeren
 - b. Confidentiële advies- en coachdiensten aanbieden
 - c. Omgeving die een goede respectvolle omgang met zeevarenden stimuleert
 - d. Uitgebreide gezondheidsverzekeringen en -diensten voor de zeevarenden.

De kapitein kan ook kijken naar de achtergrond van zijn bemanning. Veel zeevarenden komen uit culturen waarin religie belangrijk is. Rituelen spelen vaak een grote rol en kunnen een heilzame werking hebben op de geestelijke gezondheid van zeevarenden. Zeker als het om ernstige scheepsongevallen gaat zal hier aandacht voor moeten zijn.

¹⁹ www.iosh.com/seafarerswellbeing

Bovenstaande aanbevelingen zijn niet allemaal uit te voeren door de kapitein alleen. In het kader van de (geestelijk) gezondheid van zeevarenden en de veiligheid van het schip heeft de kapitein wel een inspanningsverplichting voor deze aanbevelingen.

De kapitein kan in overleg met de scheepsbeheerder deze aanbevelingen opvolgen. Mocht de scheepsbeheerder niet meewerken dan kan de kapitein altijd nog contact opnemen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), zeker als de veiligheid van zijn schip in het geding is.

Nawoord auteurs

Een conceptversie van dit artikel is voorgelegd aan varende kapiteins, de vakbond Nautilus International en de KVNR. Hun commentaar is verwerkt in dit artikel. Met name koopvaardijpredikant Helene Perfors wordt bedankt voor haar uitgebreide, deskundige en zinvolle reacties op een conceptversie van dit artikel.

Beide auteurs zouden het op prijs stellen als lezers uit eigen ervaringen commentaar willen geven op het feit dat er (te?) weinig aandacht is voor de geestelijke gezondheid aan boord. Zowel in het algemeen als na een ernstig scheepsongeval.

Of is de geestelijke gezondheid aan boord niet zo slecht als er in dit artikel wordt gesuggereerd?

Wat kan de kapitein doen aan het verbeteren van de geestelijke gezondheid aan boord?



Foto: peopleandthoughts.com 2016





MARITIEM INSTITUUT
WILLEM BARENTSZ

NHL STENDEN

Maritieme (master)opleiding, cursus of training volgen?

Bekijk ons volledige opleidingsaanbod op de website.



miwb.nl



Postbus 26, 8880AA West-Terschelling, T (058) 251 16 60

Oekraïense en Russische bemanning

Veel rederijen varen met Oekraïners en Russen. Vaak op tezamen hetzelfde schip. De vraag rijst: 'gaat dat wel goed met de huidige spanning tussen beide landen?' Tot op heden zijn er, voor zover bekend, niet of nauwelijks incidenten op Nederlandse schepen geweest. Dat komt, omdat de opvarenden soms al jaren met elkaar varen, elkaar kennen en collegialiteit hebben opgebouwd. Maar er is wel bezorgdheid aan boord. De stemming kan maar zò omslaan. De Oekraïners willen naar huis en de Russen, die dat zouden willen, kunnen niet. De Russen ondervinden nu vaak onterechte bejegening. Daarom is het van groot belang, niet alleen de Oekraïners, maar ook de Russen op de vloot bij te staan.

Door sancties hebben de Russen reisbeperkingen opgelegd gekregen. Aflossingen zijn ingewikkeld geworden. Oekraïense bemanningsleden die met verlof thuis zaten, moeten in dienst om te vechten en Oekraïense bemanningsleden kunnen moeilijk van boord af. Ook de uitbetaling van salarissen aan de Russen wordt een uitdaging. Kapiteins zien zich gedwongen grote sommen geld op te nemen om hen cash uit te betalen.

Onderstaande cijfers geven een indruk van de bemanningsverhoudingen op schepen onder Nederlandse vlag (1220 schepen):

Nationaliteit:	Totaal aantal zeevarenden:	Aantal kapiteins :	Aantal kapiteins en officieren:	Aantal scheepsgezellen:
Nederland	4672 = 22,0 %	1193 = 59,7 %	3539 = 32,7 %	549 = 6,1 %
EU	1774 = 8,4 %	149 = 7,5 %	1443 = 13,3 %	242 = 2,7 %
Rusland	2688 = 12,7 %	485 = 24,3 %	2468 = 22,7 %	164 = 1,8 %
Oekraïne	1534 = 7,2 %	132 = 6,6 %	1331 = 12,3 %	164 = 1,8 %
Filippijnen	8941 = 42,2 %		1690 = 15,6 %	6713 = 74,8 %
Indonesië	1411 = 6,7 %		320 = 2,9 %	1064 = 11,9 %
Overig	95 = 0,8 %	39 = 1,9 %	59 = 0,5 %	36 = 0,9 %

Bronnen: KVNR en Maritieme Arbeidsmonitor

Wereldwijd:

Aantal zeevarenden: 1,89 miljoen op 74.000 schepen

Aantal zeevarenden met Russische nationaliteit: 198.123 = 10,5 %

Daarvan zijn officieren: 71.652
bemanningsleden: 126.471

Aantal zeevarenden met Oekraïense nationaliteit: 76.442 = 4,0 %

Daarvan zijn officieren: 47.058
Bemanningsleden: 29.383

Bron: BIMCO/ICS Seafarers Workforce Report 2021

Vervoer over zee is sinds de invasie in de Oekraïne met 58% gedaald, aldus Drewry. Havens in de Baltische zee, zoals St. Petersburg zagen eind februari al 65% minder schepen en Vladivostok 52%. Het percentage stijgt nog steeds.

Kapiteins meldden zeer uitgebreide controle in Russische havens bij aankomst en vertrek, waarbij met honden het gehele schip werd uitgekamd. Containerrederijen, zoals Maersk, Hapag Lloyd, Ocean Network Express en MSC zijn inmiddels gestopt met het vervoer naar Rusland. En AP Möller-Maersk heeft haar aandeel in de terminals van de Russische Global Ports van de hand gedaan.

Verwacht wordt dat de Noordelijke doorvaart boven Rusland in het komende seizoen niet erg intensief zal zijn.

VAREN MET OEKRAÏENSE EN RUSSISCHE BEMANNING

IFSMA publiceerde op 7 maart een statement waarin zij er op aandringt dat de territoriale integriteit en soevereiniteit van de Oekraïne wordt gerespecteerd conform het Charter van de VN. Ze wijst op het belang van een ongestoorde doorvaart met essentiële goederen. Ook wijst zij op de veiligheid van de zeevarenden. Ze doet een beroep op de gehele maritieme sector om de bemanningen, ongeacht hun nationaliteit, met respect te behandelen. De taak van de kapitein wordt extra bemoeilijkt door de huidige crisis.

Onderstaand Human Crisis Support kan een goede leidraad bieden bij de begeleiding van scheepsbemanning.

Human Crisis Support - Tips to Captains

Objective:

To give guidance to the master working on board in specific war situations, like the actual Ukrainian situation.

Tips to reach out to the crew in this situation:

This situation is characterized by stress on all levels in the company.

The most important message in supporting your crew:

- ***Every emotion and reaction is normal, because the situation is not normal.***
- Please allow that anyone has the right to her/his personal story.
- It is of utmost importance that everyone can share her/his story.
- Exchanging and clarifying those stories may be characterized by different grades, pending on the trust level between partners.
- Every feeling experienced is correct: there is no right nor wrong.
- In any conversation on this topic, we do not try to find the single truth, there should be room for more versions of the truth.
- It is important not to judge, discuss, or come forward with politically considerations from your point of view, do show understanding and give support.
- Anyone in these circumstances should try or giving the chance to find a peace of mind and share their story. Anyone affected should be given the chance to find balance between sharing and find rest.
- If you want to reach out, there are better questions to be raised than: 'How are you doing?' You can ask 'did you sleep well?' or 'do you have contact with your family?'
- Give crewmembers the possibility to have personal talks with you as master.
- Leave room for the crew to come forward on their own terms. Invite them, do not push them.
- Crew could feel shame, blame, guilt, and doubt. Be prepared for those emotions and leave room for those.
- As stated above: The most important thing to keep in mind when dealing with colleagues, worrying, or affected is **that every emotion and reaction is normal, because the situation is not normal!**
- Try to avoid any debate or discussion on solutions but give attention and seek clarification.

VAREN MET OEKRAÏENSE EN RUSSISCHE BEMANNING

- Do not promise anything which you or the company cannot follow up or continue for longer period. Mention and remind yourself not to provide solutions.
- Allow time to contact home but point out safe working conditions to prevail.
- Inform your crewing department in their role as prevention employees and confidant persons.
- Trust needs to grow. Allow this to happen by justifying different response to any stress situation.
- Toolbox and other work-related meetings should keep the business nature.
- Ensure everyone can perform her/his duties safely and properly rested. Additional rest can be given in closed consent with your company.

Important to keep in mind, it might be that over time the situation and understanding between Ukrainian colleagues and Russian colleagues can change. It is understandable and should not be overlooked. This is a special point of attention for the captain and could urge you to intervene because of the safety of crew and ship. In those circumstances do inform the crewing department in order to mutually seek ways to deal with that situation.

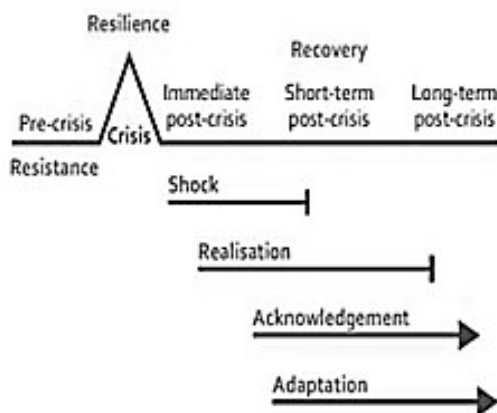
Background information:

A crisis is a sudden, unexpected, and undesired event that has the potential to damage the organization's PEARL (People, Environment, Asset, Reputation, Revenue, Legal & Liability) and does not allow for any delay in its multi-disciplinary management.

(fm: Bas Poelmann en Arjan de Pauw Gerlings; Expect the unexpected)

Continuum of care

People are usually able on basis of their own strength and history to overcome a crisis. The company only seeks to assist in this natural process and will have after-care measures in place to achieve adaptation.



Source: M. Gibson, *Order from Chaos – Responding to Traumatic Events*, Policy Press, 2006

Resistance – the form of psychological/behavioural immunity to the impact of distress

Resilience – the ability of an individual, a group, an organisation or a population to cope with and to rapidly and effectively rebound from a traumatic incident

Recovery – the ability to recover and adaptively function in a post-traumatic situation

VAREN MET OEKRAÏENSE EN RUSSISCHE BEMANNING

If you are insecure or do not know how to deal with the crewmembers' emotions and stories, or if you experience that they are no longer engaged or becoming more silent than usual; reach out to your crewing department.

Inform the person on what you are noticing and offer the aftercare-support by the company. Keep to your task as captain and do not pretend to be a psychologist.

The company can support and help you!

Published with kind permission of the authors:

Arthur Groeneweg, Marine & Crewing Manager A2B-online SMBV

Toon van de Sande, Advisory Board Member at Human Rights at Sea HRAS

Verwezen wordt ook naar de Notices to Master Mariners van oktober 2018, waarin het artikel: **De rol van de kapitein tijdens een internationaal conflict met Rusland** door Peter van der Kruit.

Het artikel zal ook nog eens separaat op de website worden geplaatst.



Protest door scheepsbemanning. Foto twitter



Stuurman gezocht voor de Eendracht

EENDRACHT
Gedreven door vrijwilligers



Kijk op: <https://eendracht.nl/stuurman/>

Contact: bemanning@eendracht.nl of bel: [010 290 50 05](tel:0102905005).



Nieuw boek: Agenten voor de koning

Door Anne Doedens, Liek Mulder en Frits de Ruyter de Wildt.
(Paperback, ISBN 9789462623934)

Op het hoogtepunt van de Gouden Eeuw werd ons land in het rampjaar in 1672 aangevallen door Engeland, Frankrijk en de bisdommen Keulen en Münster. De republiek dreigde ten onder te gaan, 'het volk was redeloos, de regering radeloos en het land reddeloos'. De admiraals De Ruyter en Van Ghent wisten een Engelse landing te voorkomen.

In oude correspondentie en rapporten ontdekten de auteurs een boeiende activiteit. Kennis is macht, ook voor de vijand. En die kennis werd geleverd door spionnen. Ondanks de oorlog, voer dagelijks een postbootje tussen Den Briel en Hellevoetsluis en Harwich. Dat postbootje bracht allerlei gevoelige informatie over van Nederland naar Engeland, soms dwars door de vloten van de oorlogvoerenden. Uit de documenten bleek dat in de aanloop van de oorlog de havenmeester van Harwich, Silas Taylor al een groot spionagenetwerk had opgetuigd en via dat bootje de ingewonnen informatie over de

situatie in de Republiek naar vooraanstaande politici in Londen wist over te brengen. De Engelse verspieters zaten overal: in de havens, op de scheepswerven, bij verdedigingswerken. Wie waren zij? En wat kwamen zij over ons land te weten? Tot nu lagen Taylors brieven en rapportages onopgemerkt in de Engelse National Archives. In het boeiende boek 'Agenten voor de koning' wordt het nooit eerder ontdekte spionagenetwerk blootgelegd.



Expositie 'The route to Victory', door Willem Geluk



De expositie gaat over de runs van de tanker Ondina gedurende de Tweede Wereldoorlog, waarbij over de wereldzeeën brandstof voor de geallieerde vloot werd vervoerd. Vijftig verschillende havens werden aangedaan. De Ondina was de eerste Nederlandse tanker die in december 1944 de haven van bevrijd Antwerpen binnenvoer met brandstof. Het schip was ook de eerste Nederlandse tanker die in juni 1945 de haven van bevrijd Rotterdam aandeed.

De expositie is ingericht op de 6^e verdieping van het gebouw van de STC-groep aan de Lloydstraat 300 in Rotterdam. Aanmelden bij de balie van het STC is verplicht.

Een gratis E-book over de Ondina story (100 blz.) is te vinden op:

<https://www.oorlogsjarenvlissingen.nl/wp-content/uploads/2021/12/The-Ondina-story-REMEMBERING-versie-11-oktober-2017.pdf>



SECRETARIAATSMEEDEDELINGEN

Nieuwe leden:

S.J. van Zaane Tarbit Tankers Services BV
D.J. Schutte Mercy Ships

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

03-12-2021 Bedrijfstakcommissie Zeevaart STC
20-12-2021 Overleg Havenbedrijf Rotterdam
13-01-2022 Gastcollege Mentorinitiatief MIWB
14-01-2022 Interview kandidaat-bestuursleden Bpfk (namens MPG)
20-01-2022 Havenbedrijf Rotterdam Safety Evaluation Board
20-01-2022 Bestuurlijk overleg WtbK/min. Justitie en Veiligheid
21-01-2022 Overleg piraterijcommissie NVKK
22-02-2022 Bestuursvergadering Stichting SWZ
26-02-2022 Herdenking Slag in de Javazee (Den Haag)
10-03-2022 Stuurgroep Modernisering Bemanningswetgeving (Min I&M)

Activiteitenkalender 2022:

29-09-2022 Symposium NVKK (K.C. Zeemanshoop, Amsterdam)
[Data onder voorbehoud].

Activiteiten zullen bekend worden gemaakt op onze website.

Overleden leden:

A.J. Bloem Shell 11-03-2022

Vernieuwing website:

Onze huidige website is verouderd en heeft een opfrisbeurt nodig. Voornamelijk gebeurd dit onderhuids, maar de layout op de pagina's zullen wat veranderen. Het belangrijkste is dat de website gemakkelijk aanpasbaar is en actueel nieuws snel gepubliceerd kan worden. Het concept is gereed en wij hopen de website binnenkort te lanceren. Wij zullen dit in een nieuwsbrief aankondigen.

Modernisering bemanningswetgeving en internetconsultatie

De Wet bemanning Zeeschepen wordt gemoderniseerd. Onze secretaris Daan Roest en jurist Peter van der Kruit zijn daarbij namens de NVKK betrokken. Doel van de modernisering is om de wet- en regelgeving toekomstbestendig te maken, zodat deze eenvoudiger zijn aan te passen bij veranderende, voornamelijk internationale (IMO, EU) regelgeving. Ook aanbevelingen naar aanleiding van een EMSA audit zullen worden verwerkt. Alle partijen, die te maken kunnen krijgen met de wetgeving zijn bij dit proces betrokken en worden geraadpleegd. Bij de modernisering zal worden geprobeerd om de scholen meerdere opties te verstrekken, waarmee her- en zij-instromers een vaarbevoegdheidsbewijs kunnen verkrijgen. De planning is dat het wetsvoorstel rond de zomer gereed is, waarna een **internetconsultatie** zal plaatsvinden. Daaraan kunnen alle partijen deelnemen. Om van de ontwikkelingen op de hoogte te blijven wordt u verwezen naar de NVKK-website.

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.





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 loods 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

VOOR KAPITEINS DOOR KAPITEINS

NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

DE NVKK IS ER VOOR IEDERE KAPITEIN EN ZIJN WETTELIJKE VERVANGER.

De **NVKK** zet zich in voor het belang van de kapitein in nationale en internationale wetgeving.

LID VAN DE NVKK is tevens lid van Europese en internationale kapiteinsverenigingen.

De **NVKK** is deelnemer in vele maritieme overlegfora.

Samenwerking met Nautilus, KVNR en Nautical Institute NL.

Betrokken bij Zeemanshuizen, koopvaardijpredikanten en herdenkingen.

WE HEBBEN ONZE CONTRIBUTIE STERK VERLAAGD:

per maand in het eerste jaar: € 5.- , daarna € 10.-

DAARVOOR KRIJGT U:

4x per jaar het blad 'Notices to Master Mariners',
het 'Legal Handbook Shipmaster' en desgewenst juridisch advies,
het 'Handboek Piraterij Kapitein',
jaarlijks een NVKK-symposium.

Alle informatie is te vinden op: www.nvkk.nl



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT