

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

RODE ZEE SPECIAL



NR 1 - MAART 2024



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,
Paardenkop 39, 3922 GL ELST

E-mail: info@nvkk.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	W. Bos	☎: 06-28482380
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,
C.J.W.Herfst

Bijdrage van:

P. van der Kruit

Redactieadres:

via postadres NVKK:
NVKK,
Paardenkop 39
3922 GL ELST

Of e-mail:

nvkk.notices@gmail.com

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

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie: Blad.NL

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

Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender c.q. auteur.

Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.

VOOR UW AGENDA

2024

18 april: ALV (en BV) K.C. Zeemanshoop, Amsterdam

23-24 mei: CESMA AGA, Rotterdam

INHOUDSOPGAVE

The Master's Voice	4
In memoriam Pieter Visser	5
Brief NVKK aan bewindslieden	7
Veiligheidssituatie Midden Oosten	8
Red Sea transit Advice	19
Points of Contact Rode Zee	21
Vetorecht van de kapitein	23
Expositie Zeevarenden WO II	28
Boekbespreking WO II	29
Secretariaatsmededelingen	30

INTERNETLINKS:

Het overtypen van de aangegeven internetlinks is vaak lastig. U kunt ook de internetversie van deze uitgave raadplegen op de site van de NVKK, waarop u kunt doorklikken.

OP DE VOORPAGINA

Zr. Ms. Tromp (F-803) gaat naar de Rode Zee om bij te dragen aan het veiliger maken van de scheepvaartroute.

Op de voorpagina het schip langszij aircraft carrier USS Harry S Truman (CVN-75), (U.S. Navy photo by Lt. Christopher R. Shrank, Public domain, via Wikimedia Commons, US Navy 090919-N-04685-003)

QUOTE

'We moeten het onverwachte verwachten'

LtAdm Rob Bauer, voorzitter Militair Comité NAVO



Geachte collegae,

Begin januari ontvingen wij het droeve bericht dat mijn voorganger-voorzitter Pieter Visser was overleden. Op blz. 5 vindt u zijn In Memoriam. We wensen zijn echtgenote Annet, de kinderen Eva en Robert en de kleinkinderen veel sterkte toe. Deze Notices to Mariners zal in het teken staan van de huidige veiligheid situatie in de Rode Zee i.v.m. recente beschietingen van

koopvaardij schepen door Houthi rebellen. De NVKK staat in nauw contact met het Bureau Maritieme Zaken van de Commandant der Zeestrijdkrachten om op de hoogte te blijven van de actuele situatie. Al eerder heeft u een nieuwsbericht ontvangen van Peter van der Kruit over de juridische implicaties voor de kapitein varende in of naar dat gebied en wat zijn/haar rechten zijn en vooral ook de plichten m.b.t. de veiligheid in deze situatie. Ondertussen hebben wij aandacht voor de situatie gevraagd bij de IMO, EU in Brussel en bij de Nederlandse ministers van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat. De brief kunt u op blz. 7 lezen. De Nederlandse overheid werkt nauw samen binnen de Internationale coalitie voor een veilige doorvaart voor de scheepvaart in het algemeen. Het is zeer verheugend dat de minister van Defensie ons verzoek om steun ter harte heeft genomen en het kabinet heeft weten te overtuigen om, in het belang van de veiligheid van de handelsvaart, een fregat naar de Rode Zee te sturen. Het ministerie van Defensie onderzoekt momenteel of nog een tweede schip kan worden ingezet.

In het afgelopen half jaar heeft uw voorzitter meegewerkt aan het OVV-onderzoek naar de toenemende drukte op de Noordzee. Dit onderzoek was zeer breed omvattend en nam dan ook veel tijd in beslag. Medio mei verwachten we het eindrapport. Op 25 januari was ik samen met onze penningmeester aanwezig bij de certificaatuitreiking van 70 MBO-studenten van het STC te Rotterdam. Ik heb de studenten en hun familie mogen toespreken en allen een behouden vaart gewenst op hun laatste stageperiode. Hierbij ook de mogelijkheid voor deelname aan ons mentorprogramma onderstreept en een korte algemene presentatie over de NVKK gegeven. Op 23 en 24 mei zal de NVKK de jaarvergadering van onze Europese collega's van CESMA verzorgen op het ss Rotterdam te Rotterdam. De tweede dag 24 mei zal een algemene bijeenkomst zijn in het Rotterdamse Maritiem Museum waar u als lid ook bij bent uitgenodigd. Laat ons graag tijdelijk weten of u erbij wilt zijn. Agenda en uitnodiging volgen nog. Verder wil ik u attent maken op onze Algemene Ledenvergadering op 18 april a.s. bij het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam. Na de vergadering volgt een presentatie door KLTZ G.J. van der Ploeg van het Bureau Maritieme Zaken van de Commandant der Zeestrijdkrachten en KLTZ S. Sikkes van de Defensiestaf over de Veiligheidssituatie in Rode Zee en de rol van de Koninklijke Marine bij het beschermen van de koopvaardij. Ik hoop u daar ook weer te mogen ontmoeten.

Tot slot is de NVKK in januari samen met de KVMO verhuisd naar een nieuw adres op de Koninginnegracht 19, 2514 AB te 's-Gravenhage. Op dit adres zullen we echter geen post kunnen ontvangen. Het nieuwe postadres staat in de colofon op blz. 3.

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

Leen van den Ende, voorzitter.



In Memoriam Pieter Visser



Overdracht van het NVKK-voorzitterschap op 18 april 2015

30^{ste} verjaardag zijn eerste varende commando. In 1999 ging hij als Kapitein-Luitenant ter Zee met pensioen. Nog te jong om achter de geraniums te verdwijnen, vond hij. De koopvaardij bleef toch steeds zijn belangstelling houden. Hij behaalde toen 'nog even' op de

Hogere Zeevaartschool zijn 1^{ste} Rang en moest daarna nog vaartijd halen. Dat deed hij op vrachtschepen. Toen hij zijn vaarbevoegdheid kreeg besloot hij op passagiersschepen te gaan varen en kwam in dienst bij de Holland America Line. Hij voer daar gedurende 10 jaar als gezagvoerder op passagiersschepen. In die tijd werd hij ook lid van de NVKK, bezocht trouw alle bijeenkomsten en trad op de ALV van 2013 toe tot het bestuur, waar hij besloot om zich na een pittige cursus kandidaat te stellen voor de portefeuille 'Pensioenuitvoering en Communicatie' bij het BPFK. Hij werd helaas niet gekozen. In 2015 werd hij voorzitter van de NVKK. Jammer genoeg zou dat niet voor lang zijn. Door een vervelende ziekte die veel energie vergde, moest hij begin 2016 al stoppen als voorzitter, waarna de in 2020 overleden Dave van Dijk interim-voorzitter werd. Pieter herstelde van zijn ziekte, maar kon, mede door zijn woonplaats in zuid-Limburg en het reizen met openbaar vervoer, niet meer op iedere bijeenkomst aanwezig zijn. Op foto's van de Algemene

Ledenvergaderingen en symposia was hij echter toch altijd te zien. Na een indrukwekkende loopbaan, eerst operationeel bij de Koninklijke Marine, gevolgd door een avontuurlijk bestaan op passagiersschepen en tenslotte representatief bij de NVKK, overleed hij op 27 januari. De NVKK was aanwezig op zijn crematie in Limburg.

We herinneren ons Pieter als een aimabele en gewaardeerde collega.



Pieter als gezagvoerder op het m.s. Volendam





**Maritiem Instituut
Willem Barentsz**

**Maritieme
hbo-opleidingen,
cursussen en trainingen**



www.miwb.nl

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

NHL
HOGESCHOOL

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.



Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij

Aan: De minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer M.G.J. Harbers,
de minister van Defensie, mevr. drs. K.H. Ollongren

Den Haag, 20 december 2023

Betreft: Verantwoordelijkheid kapitein en veiligheid koopvaardij

Geachte Minister Harbers, Ollongren,

De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij maakt zich grote zorgen over de huidige situatie in de Rode Zee, Straat Bab-el-Mandeb en de vaargebieden langs de kust van Yemen en Somalië.

In de voorbije weken hebben meerdere malen beschietingen naar koopvaardij schepen plaatsgevonden en is een schip zelfs gekaapt door, wat wij begrijpen getrainde (semi)militairen. De huidige bescherming tegen piraterij blijkt niet te voldoende te zijn tegen het soort tegen de wapens die momenteel ingezet worden tegen de schepen.

Wij volgen de situatie op de voet en lichten onze achterban regelmatig en zo goed mogelijk in over de situatie. Ook hebben wij via onze Europese- en wereldorganisaties van kapiteins aandacht voor dit probleem gevraagd bij de Europese Unie en de IMO.

Wij begrijpen dat momenteel de Amerikaanse, Engelse en Franse marine enige bescherming bieden maar dat dit nog niet voldoende is voor de grote aantallen passerende schepen.

Er is op TV veel discussie over de economische gevolgen van het omvaren en stagnatie van het vervoer van goederen. Bij onze vereniging staat de veiligheid bovenaan, temeer daar de kapitein aan boord van een schip wettelijk verantwoordelijk is voor de veiligheid van bemanning, schip en lading. Een kapitein, die in genoemde gebieden vaart, bevindt zich in een lastige positie waarbij zijn/haar bemanning groot gevaar loopt.

Hierbij doen wij een dringend beroep op u om bescherming van koopvaardij schepen op Internationaal niveau te bespoedigen, zodat veilige doorvaart door een van de belangrijkste vaarroutes ter wereld voortgang kan vinden.

Onze vereniging is bereid haar expertise, waar nodig en gevraagd, beschikbaar te stellen.

Hoogachtend,

L. van den Ende,
Voorzitter

Wassenaarseweg 2, 2596 CH 's Gravenhage
Telefoon: 06-83944694, E-mail: info@nvkk.nl, Website: www.nvkk.nl

De veiligheidssituatie in het Midden Oosten

H.A. L'Honoré Naber

Op 19 november (2023) werd de maritieme wereld opgeschrikt door een bijzondere kaping in de Rode Zee. De *Galaxy Leader* [1], een nieuwe carcarrier van Galaxy Maritime Ltd (Isle of Man), onder Bermuda vlag en gecharterd door NYK, met een gemengde 25-koppige bemanning uit Bulgarije, Ukraine, Filippijnen, Mexico en Roemenië, werd overvallen door Houthi rebellen. De verrassend misleidende militair aandoende boarding vanuit helikopters bleek een terroristische overval [2]. Het schip werd naar de rede van Hodeidah (Yemen) gevoerd en daar ten anker gelegd.



(boven:) Bezoek van Major General Muhammed Fadi Abdulnabi, commandant van de Jemenitische marine op de brug van de Galaxy leader en (rechts:) vele bezoekers klimmen aan boord (foto's Al Mayadeen op Twitter)



Eerst moest de bemanning een triomfantelijk bezoek van hooggeplaatste autoriteiten ondergaan [3] en vervolgens werd het schip een toeristische attractie voor de Jemenitische bevolking. Voor \$ 1 konden ze met een lokaal bootje de 'oorlogsbuit' bezoeken en zich, al plaatjes schietend, een weg banen door het schip [4].



Afbeelding: Armed Conflict Location & Event Data Project (ACLED); www.acleddata.com

Kort daarna volgden talloze aanvallen door de Houthis op koopvaardij schepen [5]. Tot begin maart (2024) werden ongeveer 40 koopvaardij schepen aangevallen door Houthi rebellen. Een uitgebreid overzicht is te vinden op: EUNAVFOR: Aspides-Maritime security events Red Sea:

<https://tinyurl.com/mvxec7df>

Met krijgshaftige taal liet brigade-generaal Yahya Saree op 12 januari (2024) weten, niet onder de indruk te zijn van de Westerse aanwezigheid in de Rode Zee:

كسر عملية تنفيذية نذرت إعلان اليمن المدسلة القوات
السعودية العمق في الثالث الحصار

(de Jemenitische strijdkrachten kondigen de uitvoering aan van de derde operatie om de belegering diep in Saoedi-Arabië te doorbreken- Voor belangstellenden te zien op: <https://tinyurl.com/4zhkf74y>).



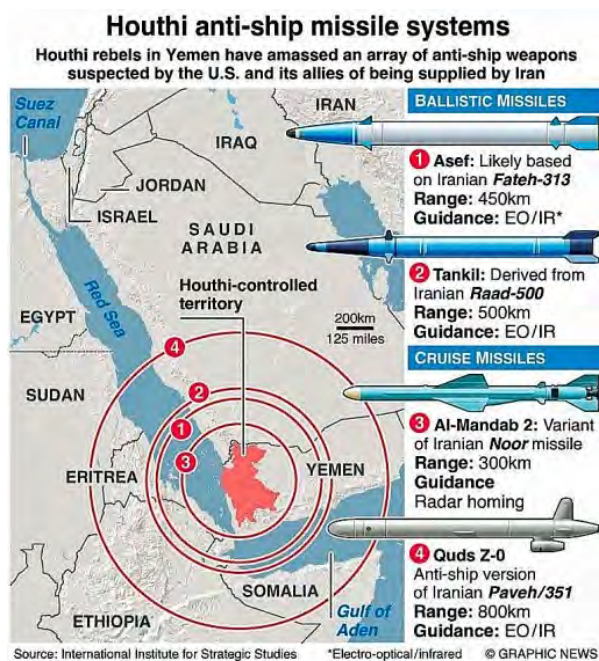
Het Houthi wapenarsenaal

Het wapentuig van de Houthis lijkt onuitputtelijk. Vanaf land worden raketten afgevuurd:



Lancering van een Houthi raket. Opschrift op de vlag: 'Allah is groot, dood aan Amerika en Israel, victorie voor de Islam' (Foto Tasnim, Iran)

(Bronnen: Centcom, Naval News en Graphic van International Institute for Strategic Studies)



(Bron: YouTube filmpje)

AANSLAGEN IN DE RODE ZEE

en vanaf zee worden vanaf moederschepen bovenwater drones naar schepen gestuurd:



(Bronnen: Centcom, Naval News)



Naval 14

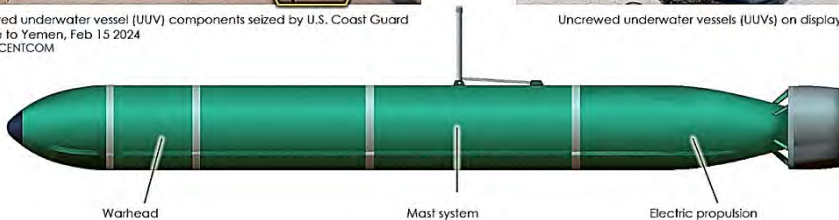
Maar ook onderwater drones en torpedo's worden ingezet:



Uncrewed underwater vessel (UUV) components seized by U.S. Coast Guard enroute to Yemen, Feb 15 2024
USCG / CENTCOM



Uncrewed underwater vessels (UUVs) on display in Iran, Mar 2022



(Source: USNI News, H.I. Sutton, under Creative Commons License)

Het wapentuig van de Houthis lijkt onuitputtelijk en het is gemakkelijk te verstoppen in het berglandschap. Er wordt veelal gebruik gemaakt van mobiele installaties (op land maar ook op zee), zodat het lastig is ze te achterhalen. Maar hoe komen de Houthis aan al die wapens? Bekend is dat veel door bondgenoot Iran wordt geleverd en vervoerd via smokkelbootjes.



Smokkelbootje op de Indische Oceaan (foto CENTCOM Media Center)

Aanhouding en controle smokkelbootjes

Het kustwachtvaartuig, *USCGC Clarence Sulthín Jr* (WPC 1147) dat ook ter plaatse was ingezet om verdachte bewegingen te monitoren, stuitte bij een onderzoek op een grote lading wapentuig [7]



Een smokkelbootje wordt aangehouden door het USCGC Clarence Sulthín Jr. Wapens worden vooral 's nachts vervoerd, maar IR camera's op drones zien veel (foto onder).

(foto 's CENTCOM Media Center)



AANSLAGEN IN DE RODE ZEE

Een aangehouden smokkelbootje met een deel van de gevonden lading:



(Bovenstaande foto's: CENTCOM by Tom Gagnier and Mil. Media press release)

Inzet marineschepen

De toenemende aanwezigheid van marineschepen verhinderde vele aanvallen. Drones en raketten werden uit de lucht geschoten, maar zélf werden de marineschepen ook aangevallen.



Het gevechts informatiecentrum van de USS Carney gedurende een Houthis raketaanval op 19 oktober 2023. (Foto US Navy)

Op 3 december (2023) begon de *USS Carney* met patrouilles in het zuidelijk gedeelte van de Rode Zee en verleende meteen al bijstand aan de bulkcarriers *Unity Explorer* en *AOM Sophie II* en het containerschip *Number 9*, die werden getroffen diverse drones en raketten.

Op 10 december schoot het Franse fregat *Languedoc* twee drones uit de lucht.

Op 11 december werd de Noorse tanker *Strinda* getroffen door een raket die vanaf land werd afgevuurd. Er ontstond brand aan boord en het marineschip *USS Mason* verleende assistentie.

Op 13 december werd de Panamese tanker *Ardmore Encounter* aangevallen door kleine bootjes en twee raketten werden vanaf de Jemenitische kust op het schip afgevuurd die hun doel misten. De tanker had gewapende private beveiligers aan boord, die op het bootje vuurden.

De maritieme industrie waarschuwde rederijen in een *Security Guidance* ¹⁸¹ voor de inzet van gewapende private beveiligers: '*Caution should be taken when managing their employment and rules of engagement should consider the risk of escalation*'.

Tussendoor ook nog piraterij

Op 14 december werd de onder Malthezer vlag varende bulkcarrier *Ruen* (Rederij Navigation Maritime Bulgare), onderweg van Zuid Korea naar Europa, op zo'n 500' oost van Socotra geboord en gekaapt door Somalische piraten en zond een alarmsignaal uit. De bemanning had zich teruggetrokken in de citadel (safe room), maar die werd door de piraten opgebroken.

AANSLAGEN IN DE RODE ZEE



Het m/s Ruen (foto EUNAVFOR)

Op 17 december arriveerde de gekaapte Ruen op de rede van Bander Murcaayo in Puntland, Somalië. Dit was weer de eerste Somalische kaping sinds 2017.

Vermoedelijk tengevolge van de politieke instabiliteit in Puntland. Het Spaanse marineschip *ESPS Victoria* monitort in samenwerking met het Somali Federal Government) de Ruen binnen Somalisch territoriaal water. Ook de marineschepen *Akebono* (Japan) en *INS Kochi* (India) houden zich op in de regio en een EUNAVFOR drone *Scan Eagle* houdt een oogje in het zeil. De eisen van de kapers zijn nog onduidelijk.



De ScanEagle drone (Fotos EUNAVFOR)

Op 12 maart wordt de onder Bangladesh vlag varende bulkcarrier *Abdullah* gekaapt door meerdere gewapende piraten vanuit een klein bootje en een moederschip op 600' oost van Mogadishu. Het schip was onderweg van Maputo naar de VAR. Losgeld wordt geëist. Hoe eerder er betaald wordt, hoe eerder de gijzelaars vrijkomen.

Maatregelen

Op 14 december besloot Maersk tankers haar schepen niet meer door het gebied te laten varen en op 15 december werd een bericht aan alle overige schepen gestuurd om voorlopig Straat Bab al Mandab te mijden. Ook Hapag Lloyd adviseerde haar schepen voorlopig deze route te mijden. De International Chamber of Shipping noemde de aanvallen een flagrante aantasting van de vrije doorvaart. Ook de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders roerde zich en zond (evenals de NVKK) een brief aan de verantwoordelijke bewindslieden. Er kwamen steeds meer verzoeken om meer militaire bijstand. Analisten waarschuwden dat de aanvallen van de Houthis 'een lont in het kruitvat' konden betekenen. Op 16 december besluit ook MSC niet meer via de Rode Zee te varen en op 18 december besluit BP geen lading voor de Rode Zee meer te accepteren. Steeds meer rederijen besloten de route via de Rode Zee te mijden en via Kaap de Goede Hoop te gaan varen. Tot grote zorg van de Suez Canal Authority. Op 17 december waren sinds de Houthi aanvallen nog maar 2128 schepen door het kanaal gegaan en hadden al 1955 schepen de route via Kaap de Goede Hoop genomen.

Operatie Prosperity Guardian



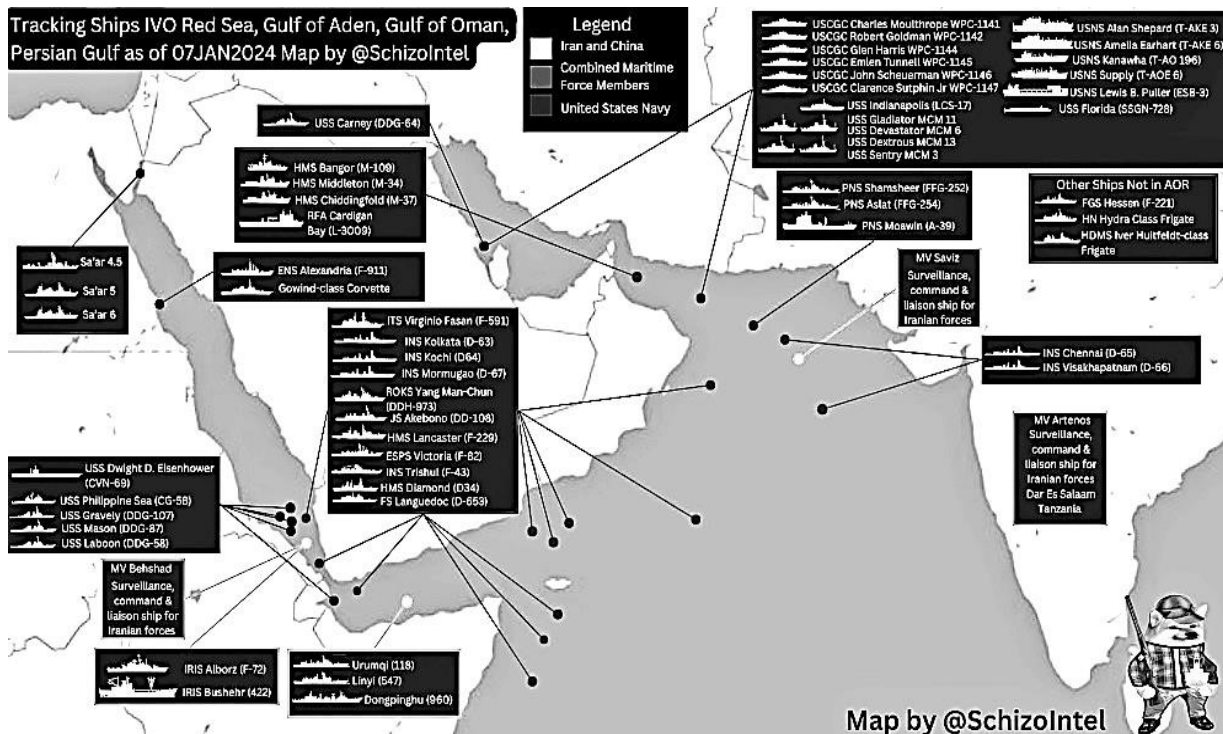
(Verenigde Staten, Australië, Bahrein, Canada, Denemarken, Engeland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Seychelles, Singapore, Sri Lanka, Nederland).

Op 18 december (2023) kondigde de Amerikaanse minister van defensie, Lloyd J. Austin III aan, dat een door de Amerikanen geleide multinationale coalitie gevormd zou worden die de veiligheid in de Rode Zee moest bewaken: *Operation Prosperity Guardian*. De operatie zou vallen onder Task Force 153 die in Bahrein haar hoofdkwartier heeft.



U.S. Naval Forces Central Command / U.S. 5th Fleet, Manama, Bahrain (Photo by Petty Officer 2nd Class Adelola Tinubu)

Marine eenheden aanwezig op 7 januari (2024) (Graphic SchizoIntel):



Aanwezigheid marineschepen groeit

Al spoedig sloten er diverse landen bij aan. Nederland droeg bij met twee stafofficieren in het hoofdkwartier in Bahrein. Intussen lijkt het wel alsof de marineschepen die zich hebben aangesloten bij de Operatie Prosperity Guardian bezig zijn met 'prijsschieten'. Talloze drones worden neergehaald.

Maatregelen die rederijen namen (datum 19 december 2023)

(Bron: onderzoek Reuters)

Op 19 december hebben vele rederijen besloten hun schepen niet meer via de Rode Zee te laten varen:

BP heeft alle transit via de Rode Zee stilgelegd;

CMA CGM (Frankrijk) de-routeert haar schepen. De schepen die in de buurt van de Rode Zee varen worden stil gelegd;

Equinor (Olie en gasrederij in Noorwegen) de-routeert haar schepen;

Euronav NV (Belgische tankerrederij) adviseert de Rode Zee te mijden tot nader order;

Evergreen (Taiwan) adviseert haar schepen in de regio veilige gebieden op te zoeken en te wachten op nadere orders. Schepen die onderweg zijn worden ge-de-routeert via Kaap de Goede Hoop. Evergreen stopt ook tijdelijk met het accepteren van Israëlische lading;

Frontline (Noorse tanker rederij) adviseert schepen de Golf van Aden en Rode Zee te mijden. Verschepers krijgen meer kosten berekend;

Hapag Lloyd: Nadat hun schip de Al Jasrah voor de kust van Yemen is geraakt door een drone de-routeert de rederij alle schepen via Kaap de Goede Hoop totdat de route via Suezkanaal-Rode Zee weer gegarandeerd veilig is;

HMM (Zoud Koreaanse containerrederij): Alle schepen worden via de Kaap de Goede Hoop gerouteert voor onbepaalde tijd;

Maersk legt alle containershipments stil na de 'near-miss'-aanval op de Maersk Gibraltar. Schepen moeten via de Kaap de Goede Hoop varen;

MSC laat, na de aanval op de MSC Platinum III, haar schepen niet meer door het Suezkanaal varen maar via Kaap de Goede Hoop;

Ocean Network Express One (joint-venture tussen Mitsui OSK en NYKK) de-routeert haar schepen via Kaap de Goede Hoop. Schepen die al in het bedreigde gebied zijn, worden ge-repositioneerd naar veiliger gebieden;

OOCL accepteert geen lading meer naar en van Israel.

Wallenius Wilhelmsen stopt doorvaart door de Rode Zee tot nader order. Schepen worden ge-de-routeert via Kaap de Goede Hoop, waarmee de reis één à twee weken langer gaat duren;

Yang Ming Marine Transport (Taiwan) de-routeert haar schepen via Kaap de Goede Hoop.

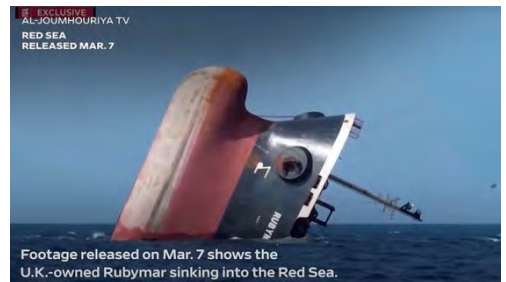
Cijfers (december 2023)

(bronnen onderzoekbureaus Clarkson Research Services Ltd, Global Shipping Index)

Volgens Vessel Tracker is sinds half december het aantal schepen dat door het Suezkanaal afgenomen met 30%. Qua tonnage is dat een afname van 70%. Door de-routering van de schepen via Kaap de Goede Hoop wordt de vaarroute ca. 3.200' langer. De meerkosten aan brandstof worden geraamd op \$ 1 miljoen. Daarmee komt lading één tot twee weken later aan. Vrachtprijzen zijn gestegen met 11%. Het security level is verhoogd tot level 3 (het hoogste) voor schepen in de regio.

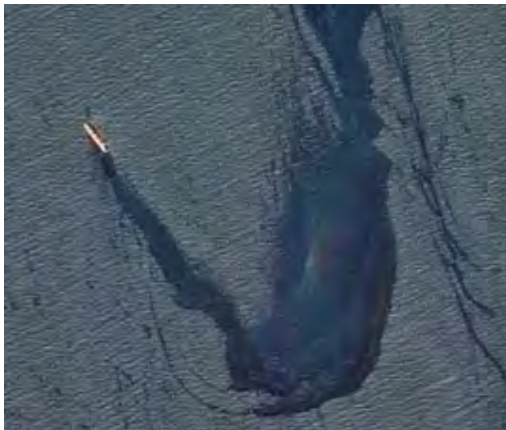
De Rubymar en fake news

Op 19 februari werd het vrachtschip Rubymar ernstig getroffen. De bemanning ankerde het schip en werd van boord gehaald. Meteen verscheen op Twitter een triomfantelijk Houthi filmpje van het zinkende schip [8] :



(links:) Het fake filmpje dat op 19 feb. verscheen [8] (rechts:) de echte opname van de Rubymar op 7 maart [9] (bron: Al-Joumhouriya TV)

Het schip was zwaar beschadigd en lekte olie. Op 7 maart kwam het bericht dat de Rubymar was gezonken [9] en verschenen de échte beelden, die duidelijk verschilden van het Houthi filmpje .



Links de oilspill van de Rubymar, rechts het gezonken schip (foto's US Military's Central Command, Bahrain)

Het vervolg

Later voegden zich bij de Operation Prosperity Guardian onafhankelijke marines en de specifieke EU-operatie Aspides:

Onafhankelijk:



(China, Egypte, India, Pakistan, Saudi Arabië).

Aspides:



(EU, België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Italië).

Referentienoten:

- [1] Gegevens Galaxy Leader: <https://www.vesselfinder.com/vessels/details/9237307>
- [2] 19 nov. 2023 - Galaxy Leader attack – Houthi release:
https://youtu.be/7ie3tQSG_Lo
- [3] 20 nov. 2023 - Houthi general visit - Daily Mail:
<https://youtu.be/NHC9Zx5D0Pg>
- [4] - Tourist attraction - Daily Mail:
<https://youtu.be/GUmdCPIPwSU>
- [5] EUNAVFOR: Aspides- Maritime security events Red Sea:
<https://tinyurl.com/mvxec7df>
- [6] 7 maart 2024: Redding bemanning true Confidence:
<https://nos.nl/l/2511754#UPDATE-container-75952188>
- [7] Boarding en wapenvondst op YouTube: YouTube:
<https://youtu.be/CCHEV90K5Yg>
- [8] Fake video van zinkende Rubymar:
<https://twitter.com/i/status/1759715571019436448>
- [9] Echte video van Rubymar:
<https://www.youtube.com/watch?v=4NCXIC7Kn5Q>
- [10] Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS):
<https://tinyurl.com/47d476pm>

In bovenstaand artikel is getracht een overzicht te geven van de situatie Rond de Rode Zee (in de titel aangeduid als: 'Midden Oosten'). Al schrijvende kwamen steeds meer berichten binnen, zodat de auteur (rekening houdende met de deadline voor dit blad) op een zeker moment moest stoppen. Wil men meer zien, dan volgen onderstaand nog enkele internetlinks. Deze kunnen het gemakkelijkst worden geopend via de digitale versie van deze Notices die te vinden is op de website van de NVKK.

Meer zien en lezen:

- Kamerbrief over Artikel 100-bijdrage aan maritieme veiligheid Rode Zee:
<https://tinyurl.com/yhstm57f>
- Uitgebreid overzicht Rode Zee aanvallen: <https://tinyurl.com/34smhc75>
- Video impressie van de strijd in de Rode Zee:
(13 Kanal): <https://youtu.be/cwi11XerXXc>
- Times Of India: <https://youtu.be/XedSJKCC50M>
- IMO Red Sea update: <https://tinyurl.com/4shrme9y>
- MSCHOA, incidents - red sea: <https://tinyurl.com/af3fu4xa>

Bronnen:

Er is gebruik gemaakt van vele beschikbare openbare bronnen, waarbij rekening is gehouden met copyright restricties. Voor zover de bronnen duidelijk waren zijn ze vermeld.

Met dank aan onderstaande media:

- CENTCOM Military Media Center (voor veel afbeeldingen)
- GCaptain website
- Houthi Military Media
- YouTube, Twitter
- En vele anderen



Aanbevelingen door BIMCO, Cruise Lines International Association (CLIA), International Chamber of Shipping (ICS), International Marine Contractors Association (IMCA), INTERCARGO, INTERTANKO, and the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF):

INTERIM INDUSTRY TRANSIT ADVICE, SOUTHERN RED SEA AND GULF OF ADEN, 5 Feb. 2024

This advice will be updated on a regular basis

The Houthi forces appear to be threatening vessels they believe have affiliation / links with Israel, the United States, and the United Kingdom.

The accuracy of information used by the Houthi forces is uncertain, and links between attacked vessels and the states they claim to target is unclear. All ships transiting this area should remain vigilant, as there is potential for collateral damage from unintended strikes.

Threats

Threats to vessels include anti-ship missiles, anti-ship ballistic missiles, water-borne improvised explosive devices (WBIED), and drones. Houthi forces have demonstrated their ability to target and attack ships in the Gulf of Aden as far as one hundred nautical miles from the coast. Mines are near entrances to Houthi controlled ports, and on rare occasions, those mines that have become detached from their tether, have drifted into the traffic lanes. Most recently, unmanned undersea vehicles have been reported, but no vessel has been attacked using these. Owners, operators, and crews should be cognisant their vessel could be misidentified and understand their risk of collateral damage. Visually detecting and classifying small contacts at night, such as a water-borne improvised explosive devices (WBIED), remains a challenge. Attacks using drones and anti-ship missiles have been conducted during hours of darkness. Maintaining lookouts during the entire passage, regardless of timing, is necessary. Although the possibility of an airborne attack from helicopters during darkness exists, it is more significant during daylight hours.

VOYAGE PLANNING CONSIDERATIONS

- Ship operators which have called, or plan to call, at Israeli ports should limit information access. Published information could be used by Houthi forces.
- Ship owners and operators who have recently acquired a vessel from an Israeli-associated company should ensure vessel systems, e.g.: AIS, properly reflect updated information. Outdated information has caused vessels to be attacked.
- As explained in BMP 5, ships planning a passage through the Southern Red Sea and Gulf of Aden should conduct a thorough ship and voyage-specific threat and risk assessment considering any additional advice from their flag State. These assessments should include input from official sources, such as UKMTO, and relevant information such as operation specifics, shipping associations guidance, ownership details, and trading history of the ship in the last 3 years that could impact decision making.
- Ships with AIS powered on, as well as off, have been attacked. Turning off AIS makes it marginally more difficult to track a ship but may also hinder the ability of the military to provide support or direct contact. International Maritime Organisation (IMO) Circular A1106(29) para 22 outlines the use of AIS. It states that, "If the master believes that the continual operation of AIS might compromise the safety and security of his/her ship or where security incidents are imminent, the AIS may be switched off."

AANSLAGEN IN DE RODE ZEE

Limiting the information in AIS data fields or switching off AIS could make a ship harder to locate but it is unlikely to prevent an attack. Limiting AIS data to the mandatory fields and omitting the next port of call (NPOC) could be considered.

ROUTING CONSIDERATIONS

- It should be noted that the Bab el Mandeb Strait is narrow and when passing north bound, ships within the Traffic Separation Scheme could be no more than seven nautical miles from the Yemeni coastline.
- The Maritime Security Transit Corridor (MSTC) remains unchanged. The MSTC is the amalgamation of the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC), the Bab el Mandeb Traffic Separation Scheme and the Traffic Separation Scheme West of Hanish Islands, and a two-way route directly connecting the IRTC and the Bab el Mandeb Traffic separation Scheme.
- Ship owners, operators, managers, and staff should regularly evaluate the risks to their ships, including navigation and collision avoidance, and plan routes accordingly. The consequences of turning off sensors such as AIS, LRIT, and especially radars should be carefully assessed.

MILITARY RECOMMENDATIONS

- US Naval Forces, Central Command (NAVCENT) and the Combined Maritime Forces overseeing Operation PROSPERITY GUARDIAN have advised they regard the threat from attack by Houthi forces to merchant ships in Southern Red Sea between latitudes 12° N and 16° N to be very high, especially to ships with affiliation / links with Israel, US, and UK.
- Ships who decide to wait to assess the threats before transiting the area indicated above are recommended to wait in the Southern Red Sea North of 18° N or in Gulf of Aden East of 048° E.
- If contacted on VHF by “Yemeni Navy” and instructed to alter course to Al Hudaydah or another location on the NW coast of Yemen:
 - Ignore the VHF call and continue passage if safe to do so;
 - Call for coalition warship on VHF Channel 16, inform them of your location, situation, state your intentions and seek advice;
 - Describe incident in movement reporting to UKMTO and NAVCENT NCAGS [10].
- Ships transiting with AIS powered off through the affected area (see “Routing Considerations”) should provide position reports to NAVCENT NCAGS and UKMTO every 2-3 hours to ensure the military forces are aware of their presence and can assist in the event of an incident. However, it is likely vessels are tracked by multiple sources and turning off AIS alone will not prevent detection.

VESSEL HARDENING CONSIDERATIONS

Hardening measures are described in BMP5 and advice on the website www.maritimeglobalsecurity.org can be applied in areas of the ship where insertion of armed men by helicopter may be likely. The use of citadels/safe areas has proven to be successful in preventing the hijackers from taking over the control of the ships. This has also provided valuable time for the Naval vessels within the areas to arrive for assistance. Use of citadel requires thorough preparation and understanding of

advantages and pitfalls – the guidelines in BMP5 applies. Tankers should ensure that the inert gas systems are available for immediate use.

CONSIDERATIONS REGARDING ARMED GUARDS

Complete a thorough risk assessment when considering the use of armed guards. Caution should be taken when managing their employment and rules of engagement should consider the risk of escalation.

REPORTING

In the event of any incident, suspicious activity, or concern:

- Report any suspicious activity or concerns to the UKMTO at watchkeepers@ukmto.org +44 2392 222060
- If under attack, please contact US Naval Forces maritime operations centre in Bahrain directly on +973 1785 3879
- When transiting the high threat area, please consider including NAVCENT NCAGS in your positional reporting, more especially when increasing reporting to hourly. NCAGS may be reached at m-ba-navcent-ncags@us.navy.mil or +973-1785-0033

***The Master retains ultimate responsibility
for ensuring vessel safety and security!***

Source: Revised Security Guidance issued by BIMCO, ICS, IMCA, OCIMF, CLIA

BELANGRIJKE WEBSITES en POINTS OF CONTACT:

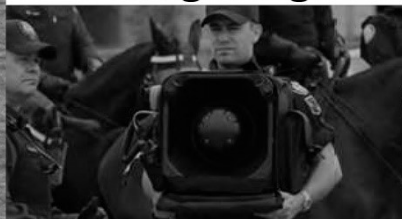
Kustwacht NL	Algemene website:	https://tinyurl.com/mvjtpv68
	Meldingen:	security@kustwacht.nl
Kustwacht NL	Meldingsformulier:	mik-nl@kustwacht.nl
UKMTO	Website:	www.ukmto.org
	E-mail watchkeeper:	watchkeepers@ukmto.org
	Twitter:	https://twitter.com/UK_MTO
MSCHOA	Website:	www.mschoa.org
MSCHOA	Summary incidents:	https://tinyurl.com/af3fu4xa
NAVCENT	Reporting:	m-ba-navcent-ncags@us.navy.mil
BMP	laatste versie:	https://tinyurl.com/f6n9hpwn
NCAGS	Guide:	https://tinyurl.com/mr356ft7

MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

PROTECTION AGAINST ACTUAL MARITIME THREAT

• Long Range Acoustic Devices



LRAD 100X



LRAD 500X



LRAD 450X

LRAD 1000Xi



• Lasers & Stroboscopes

- Radar guided detection and notification
- Automated response laser / stroboscope
- Physically intolerable for multiple vessels
- Digital record (with camera) of entire event



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

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

Vetorecht van de kapitein in de Rode Zee

Een juridische beschouwing over de bevoegdheden van de kapitein gedurende de vaart door het gevaarlijke gebied in de Rode Zee.

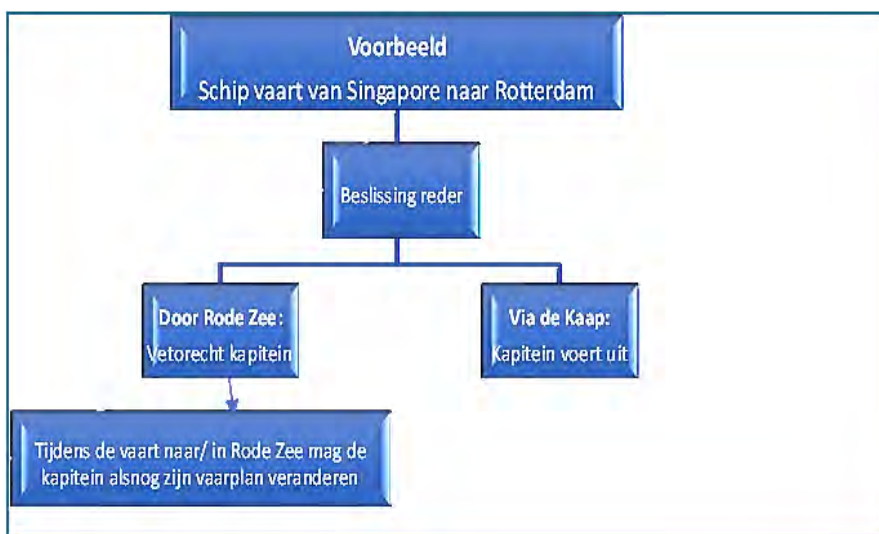
Peter van der Kruit
(20 februari 2024)

1. Inleiding

Sinds medio november 2023 hebben Houthis-rebellen vele malen koopvaardij schepen aangevallen met drones en raketten. Tevens is er koopvaardij schepen overmeesterd waarbij rebellen met een helikopter aan dek werden gezet, terwijl er ook aanvallen met kleine bootjes plaatsvonden en er losgeslagen zeemijnen drijven. Dit alles gebeurt vooral in de zuidelijke Rode Zee, Straat Bab el Mandeb en de Golf van Aden.

Dit gebied is inmiddels ook door de Nederlandse werkgevers en werknemers aangemerkt als officieel 'gevaarlijk doorvaargebied'. Meerdere landen hebben in de Rode Zee het ISPS-niveau verhoogd tot *level 3*, dit is het hoogste niveau. Veel rederijen zijn uitgeweken naar de route rond Zuid-Afrika, dit is ook het advies van de Nederlandse regering.

De vraag is wat de bevoegdheden zijn van de kapitein in dit gevaarlijke gebied. De reder maakt uit of er rond de Kaap de Goede Hoop gevaren wordt, maar de kapitein bepaalt uiteindelijk of hij door het eerdergenoemde gevaarlijke gebied vaart i.v.m. de veiligheid van zijn schip en bemanning. Uiteraard is overleg tussen reder en kapitein altijd het goede instrument om de situatie te beoordelen. De reder moet alle informatie delen met de kapitein, die daarna beslist of hij wel of niet door het gevaarlijke gebied zal varen.



Figuur 1. Overzicht vetorecht van de kapitein.

Als de kapitein door het gevaarlijke gebied vaart, dan moet de reder zorgen voor goede bescherming van het schip en bemanning, zoals beschreven in bijvoorbeeld de BMP 5. Als de kapitein heeft besloten om i.v.m. de veiligheid en beveiliging niet door de Rode Zee te varen, dan mag hij niet worden ontslagen wegens werkweigering, of iets dergelijks. Zie voor een uitgebreide uiteenzetting over dit onderwerp de *Notices to Mariners* van oktober 2023 (<https://nvkk.nl/nl/magazine-jubileumboek/>).

2. Internationale situatie

Door de Rode Zee en de Golf van Aden lopen vitale handelsroutes voor de wereldeconomie, met veel doorgaande internationale scheepvaart. Meerdere landen bemoeien zich met de veiligheid in dat gebied. Met name Amerika maakt zich druk over de vrijheid van scheepvaart in het gevaarlijke gebied. Zij doen dat voornamelijk binnen het kader van de missie van de *Combined Task Force 153* (CTF153), die daartoe in april 2022 is opgericht. De missie van CTF 153 focust op de internationale maritieme beveiliging en de capaciteitsopbouw in de Rode Zee, Zeestraat Bab el Mandeb en de Golf van Aden, kortom het gevaarlijke gebied.

Op 18 december 2023 is de operatie *Prosperity Guardian* in het leven geroepen, met als doel om landen bij elkaar te brengen die koopvaardij schepen beschermen tegen aanvallen van de Houthi-rebellen. Veel Amerikaanse oorlogsschepen worden hierbij ingezet, maar ook andere landen stellen oorlogsbodems beschikbaar voor deze operatie. Als grote maritieme natie levert Nederland twee stafofficieren aan deze operatie. Er varen in het gevaarlijke gebied ook oorlogsschepen die voornamelijk hun eigen koopvaardij schepen beschermen.

Naast bovenstaande defensieve operatie neemt Nederland ook deel aan de offensieve operatie *Poseidon Archer*. Dit is een operatie waarbij de lanceerinrichtingen van raketten en drones aan de wal worden aangevallen door de Verenigde Staten (VS) en het Verenigd Koninkrijk (VK). Nederland is een van de weinige landen die deze operatie steunt, dit brengt dan weer extra gevaar mee voor Nederlands gevlagde schepen die door het gevaarlijke gebied varen.

Verder bestaat er ook de EU-Missie '*Aspides*'. Meerdere EU-lidstaten sturen oorlogsschepen naar de Rode Zee, om onder auspiciën van de EU de koopvaardij schepen te beschermen, dus een defensieve operatie. Nederland draagt mogelijk bij met een oorlogsschip.

3. Nationale situatie

Als je op een Nederlands gevlagd schip, een schip van een Nederlandse reder of een schip met een andere duidelijke band met Nederland, door het gevaarlijke gebied vaart loop je de kans te worden aangevallen, zowel door de lucht als over het water. Als er geen oorlogsschip in de buurt is dan staat de kapitein er alleen voor. Hij kan zich niet verdedigen tegen drones en raketten, omdat hij geen luchtwaarschuwingsradar aan boord heeft en ook geen adequate wapens heeft om de aanvalswapens van de rebellen uit de lucht te schieten. Gewapende beveiligers hebben niet veel nut tegen raketten en snelle drones. Volgens de Nederlandse wetgeving, mogen gewapende beveiligers ook alleen tegen piraterij worden ingezet, en dan ook nog alleen in het risicogebied zoals beschreven in het Besluit

Bescherming Koopvaardij. Dat is niet hetzelfde als het gevaarlijke gebied in de Rode Zee. Maar, de kapitein mag te allen tijde wel zijn schip en bemanning verdedigen als hij wordt aangevallen. Dat is gebaseerd op zelfverdediging ofwel noodweer. Eventuele vuurwapens moeten dan wel officieel en legaal aan boord zijn, anders kan er een boete volgen voor de kapitein wegens illegaal wapenbezit.

4. Probleem

Hierna worden, ter illustratie voor de kapitein, enkele overeenkomsten en verschillen tussen mogelijke aanvallen op zijn schip beschreven. Maar de belangrijkste boodschap is dat de kapitein altijd het recht heeft om zijn schip en bemanning te verdedigen. Dit kan ook zijn het kiezen van een andere koers, een haven niet aandoen of niet door het gevaarlijke gebied varen, desnoods tegen de opdracht van de reder in. De kapitein heeft een vetorecht, omdat hij de uiteindelijke verantwoording heeft aan boord over de veiligheid.

4.1 Piraterij

Piraterij ofwel zeeroof heeft vier kenmerken:

- Op volle zee;
- Onrechtmatige daad van geweld, plundering of gevangenneming;
- Twee schepen of luchtvaartuigen;
- Persoonlijk gewin (geld).

Binnen de territoriale wateren van een kuststaat bestaat juridisch geen piraterij, daar wordt het een 'gewapende overval' genoemd en hier heeft de kuststaat het recht om op te treden. Binnen de territoriale wateren van een kuststaat moet de kapitein ook voldoen aan de wetten van deze kuststaat, zoals het lokale strafrecht en de vuurwapenwetten. Dit naast de wetten van zijn eigen vlaggenstaat. Piraterij valt onder het strafrecht.

4.2 Terrorisme

Voor terrorisme, en dus ook voor maritiem terrorisme, bestaat geen duidelijke en algemene definitie. Meestal wordt het beschreven als:

- Gebruik van geweld tegen schepen en zeevarenden met een terroristisch oogmerk. Dit is de bevolking of een deel der bevolking van een land ernstige vrees aan jagen, dan wel een overheid of internationale organisatie wederrechtelijk dwingen iets te doen, niet te doen of te dulden, dan wel de fundamentele politieke, constitutionele, economische of sociale structuren van een land of een internationale organisatie ernstig ontwrichten of vernietigen.
- De motivatie bij terrorisme is vaak politiek of religie, bij piraterij is de motivatie persoonlijk gewin, zoals geld.
- Maritiem terrorisme hoeft niet speciaal uitgevoerd te worden met twee schepen zoals bij piraterij. Ook het beschieten van een koopvaardijsschip met raketten en drones kan onder terrorisme vallen.
- Maritiem terrorisme vindt plaats binnen alle maritieme zones en in de lucht erboven, het onder het strafrecht.

4.3 Gijzeling

- Gijzelen (ontvoeren/kidnapping) is iemand wederrechtelijk van zijn vrijheid beroven met het oogmerk om een ander te dwingen iets te doen of niet te doen.
- Vaak worden opvarenden als gijzelaars gebruikt om bepaalde eisen in te willigen, zoals losgeld.
- Gijzeling vindt plaats in alle maritieme zones en in de lucht erboven en valt onder het strafrecht.

4.4 Oorlogshandeling

Oorlogshandelingen gaan over handelen in het kader van een gewapend conflict. De Houthi-rebellen brengen hun daden in verband met het gewapend internationale conflict (oorlog) tussen Israël en Hamas in de Gazastrook. Meerdere landen, zoals de VS en het VK, vallen bases aan in Jemen, waarvandaan raketten en drones worden gelanceerd. Nederland steunt dit en neemt hier ook aan deel. Iran heeft een oorlogsschip in de Rode Zee om de Houthi-rebellen te steunen. Hoewel geen enkel land uit is op escalatie tot een grootscheeps internationaal gewapend conflict (oorlog), kan de huidige situatie wel betekenen dat er in het gevaarlijke zeegebied feitelijk een gewapend internationaal conflict ontstaat, waarbij ook Nederlandse koopvaardij schepen betrokken kunnen raken. Dan kan men misschien wel spreken van oorlogshandelingen die vallen onder het internationaal Zeeoorlogsrecht.

5. Aanbevelingen voor de kapitein

De kapitein kan voor een moeilijke beslissing komen te staan: wel/niet door de Rode Zee varen. Hij heeft hier alle informatie nodig die er beschikbaar is en overlegt uiteraard veelvuldig met zijn reder.

5.1 Reisvoorbereiding

Gedurende de reisvoorbereiding maakt de kapitein uit of hij wel of niet door de Rode Zee zal varen (figuur 1). Mochten de feiten en omstandigheden veranderen tijdens de vaart naar of door het gevaarlijke gebied, dan kan de kapitein op basis van deze nieuwe feiten en omstandigheden besluiten om niet verder naar of door het gevaarlijke gebied te varen. Dit moet uiteraard wel in overleg met de reder gebeuren, maar de kapitein beslist uiteindelijk hierover.

De kapitein kan de volgende punten in overweging nemen:

- Zorg voor een specifieke dreigingsanalyse en een risico assessment;
- Zorg dat de meest recente informatie en adviezen, inclusief die van de *Company Security Officer (CSO)*, onverkort aan boord aanwezig zijn;
- Denk aan de actieve vraag- en onderzoeksplicht;
- Gebruik de Handleiding Piraterij Kapitein en het Juridisch Handboek Kapitein (beiden zijn gratis verkrijgbaar via de website van de NVKK: www.nvkk.nl);
- Maak gebruik van de informatie uit het BMP 5 en de volgende websites:
 - kustwacht.nl;
 - maritimeglobalsecurity.org;
 - ukmto.org;
 - eunavfor.eu

- <https://on-shore.mschoa.org/piracy-situation-reports-maritime-security-threat-red-sea/maritime-security-threat-red-sea/>;
- Overleg met reder over VPD of gewapende private beveiligers;
- Maak beleid over het aan- of uitzetten van de AIS en andere sensoren;
- Vertrek niet uit de haven voordat alles in orde is.

5.2 Routing

- Beslis over het gebruik van de *Maritime Security Transit Corridor* (MSTC) en de lokale verkeersscheidingsstelsels;
- Zorg voor een permanente evaluatie van de algemene en specifieke risico's die het schip loopt op het gebied van aanvallen, maar ook op het gebied van navigatie en aanvaringen.

5.3 Militair

- De marines van de VS en het VK, evenals de Nederlandse regering, beschouwen de dreiging van Houthi rebellen in het zuiden van de Rode Zee, dat is tussen 12° en 16° noorderbreedte, als zeer hoog. Speciaal voor schepen met een band met Israël, de VS en het VK.
- Schepen die willen wachten om zelf het gevaar vast te stellen voordat ze door varen worden geadviseerd om te wachten in de Rode Zee ten noorden van 18° noorderbreedte, of in de Golf van Aden ten oosten van 048° oosterlengte.
- Indien het schip op de VHF wordt benaderd door 'Yemeni Navy' om koers te veranderen naar Al Hudayah of een andere locatie aan de noordwest kust van Jemen, dan zijn de acties:
 - Deze VHF-oproep negeren en het eigen vaarplan aanhouden als dat nog veilig is.
 - Een coalitie oorlogsschip oproepen op kanaal 16, om positie, koers, vaart en intenties door te geven, en/of om advies te vragen.
 - Het incident doorgeven aan UKMTO en de Amerikaanse marine.

5.4 Rapporteren

- Nederlands gevlagde schepen of schepen met een andere band met Nederland krijgen het advies als ze door het gevaarlijke gebied varen dit te melden bij:
 - *Maritime Security Centre – Horn of Africa* (MSCHOA) via www.mschoa.org.
 - *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO) via www.ukmto.org.
 - *U.S. Naval Forces Central Command* (NAVCENT), *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) via m-ba-navcent-ncags@us.navy.mil of via +973-1785-0033.
 - Kustwacht Nederland via mik-nl@kustwacht.nl of security@kustwacht.nl.
- Op de websites van MSCHOA zijn meldingsformulieren te vinden voor het registreren van scheepsbewegingen en voor de rapportage van incidenten in de Golf van Aden. Dit gaat voornamelijk over piraterij.

- Andere organisaties werken in het gehele gevaarlijke gebied en bij alle incidenten.
- Elke verdacht situatie doorgeven aan: UKMTO, via watchkeepers@ukmto.org of via +44 2392 222060
- Indien aangevallen neem direct contact op met: *US Naval Forces maritime operations centre in Bahrain*, via +973 1785 3879.
- Rapporteer elk gebruik van geweld aan het Openbare Ministerie (OM) in Nederland.

6. Ten slotte

Het is belangrijk dat de kapitein altijd de juiste en correcte informatie tijdig ontvangt, voordat hij de beslissing neemt of hij wel of niet door het gevaarlijke gebied vaart. Naast de informatie van de reder, dient de kapitein ook permanent te worden voorzien van de laatste en meest actuele informatie door het ministerie van Defensie in het kader van de nationale samenwerking tussen koopvaardij en Defensie/Koninklijke Marine. Dit gebeurt meestal via de Nederlandse Kustwacht aan de CSO's van de rederijen. De kapitein kan ook rechtstreeks aan de Kustwacht Nederland vragen om de laatste actuele informatie (security@kustwacht.nl). De NVKK blijft zich inzetten om alle informatiestromen naar de kapitein open te houden en waar nodig te stimuleren.

NB

- Dit artikel is samengesteld aan de hand van de op het moment van schrijven bekende informatie.
- Hoewel aan dit artikel de uiterste zorg is besteed, voor informatie die nochtans onvoldoende of onjuist is opgenomen aanvaardt de NVKK en/of de auteur geen enkele verantwoordelijkheid en/of aansprakelijkheid.
- Aan dit artikel kunnen geen rechten of plichten worden ontleend en het is ook geen vervanging van informatie zoals vastgelegd in wet- en regelgeving of anderszins.



SAVE THE DATE: VRIJDAG 19 APRIL 2024 OM 14:00 UUR TE ZWOLLE

In het Provinciehuis van de provincie Overijssel wordt een expositie gehouden over de zes 'ZEEHELDEN UIT DE PROVINCIE' die na WO II een Militaire Willems Orde ontvingen voor 'Moed, Beleid en Trouw'. Ook zes Nederlandse koopvaardij schepen werden onderscheiden.

In het bijzonder wordt aandacht besteed aan de Overijsselse zeeheld *Hette Wijtze Hettema* (geboren: Blokzijl, overleden: Almelo).

De expositie wordt op vrijdag 19 april 2024 om 14:00 uur in het provinciehuis Overijssel te Zwolle geopend door de Commissaris van de Koning, Andries Heidema en loopt van vrijdag 19 april tot en met woensdag 15 mei 2024. Het adres is: Luttenbergstraat 2, Zwolle

'Lammeren onder wolven' – Varen op leven en dood in WO II – van Jacob Haasnoot.

In dit boek verhaalt de auteur over de huiveringwekkende strijd van de Nederlandse koopvaardij tegen een vijand die met duikboten, gevechtsvliegtuigen en zeemijnen dood en verderf zaait en oceanen doet veranderen in slagvelden. Hij vertelt dit authentieke verhaal vanuit de persoonlijke beleving van de broers Cornelis (zijn vader) en Jacob Haasnoot (zijn oom). De lezer wordt meegenomen in hun worsteling met het oorlogsgeweld en wat dit met hen doet.

De broers Cornelis en Jacob Haasnoot uit Katwijk kiezen eind jaren dertig voor de koopvaardij. Ze zijn jong en de wijde wereld lokt. Amper buitengaats breekt de Tweede Wereldoorlog uit. De Nederlandse regering in Londen verplicht duizenden zeelieden om met de koopvaardijvloot deel te nemen aan de strijd. Ze worden daarmee vaarplichtig frontsoldaat, zonder daar een opleiding of militaire training voor te hebben genoten. Met Cornelis wordt de lezer ondergedompeld in de duikbootoorlog en meegevoerd in zijn persoonlijke worsteling met dit geweld. Weerloze schepen vervoeren tijdens de Slag om de Atlantische Oceaan grote hoeveelheden oorlogsmaterieel, troepen en voedsel van Amerika naar Groot-Brittannië voor de bevrijding van bezet Europa. Ook vaart Cornelis mee met de grootste armada ooit naar de kust van Normandië op D-day 6 juni 1944, 80 jaar geleden. Dit voorjaar vindt de herdenking daarvan plaats. Jacob betreft de lezer in de gruwelijke bestorming van zijn schip door Japanse bommenwerpers en de angstige etmalen aan boord van een reddingsloep op de Indische Oceaan. Met de ondergang van het schip stort ook het koloniale imperium Nederlands-Indië in.

Dit belangwekkende boek geeft een indringend beeld van de nog altijd onderbelichte rol die de Nederlandse koopvaardij speelde in de Tweede Wereldoorlog. Het boek markeert niet alleen de immense betekenis van de Nederlandse koopvaardij voor de eindoverwinning van de geallieerden, maar vormt ook een ode aan de bemanningsleden voor de zware tol die de oorlog van hen eiste.

- **Authentieke, verhalende geschiedenis vanuit de beleving van ooggetuigen**
- **Aangrijpend document bij de herdenking van 80 jaar D-Day**

Jacob Haasnoot (1951) was wetgevingsjurist en auteur/redacteur van juridische uitgaven. Passies van hem zijn: varen en het beeldend verhalen in muziek, olieverf en taal.



VERSCHIJNT MAART 2024
ISBN 9789083351797
Hardcover, incl. fotomateriaal
ca. 300 pagina's | € 22,50



ISBN 9789083351797
Hardcover, incl. fotomateriaal
ca. 300 pagina's | € 22,50

Van het secretariaat

Nieuw lid:

G. van Rooij Freelance kapitein
We heten het nieuwe lid van harte welkom bij de NVKK.

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

15 november	2023	Vergadering St. Ouderkerk Fonds
28 november	2023	NVKK bestuursvergadering
29 november	2023	Korps concert Kon. Marine
14 november	2023	Shell Kapiteins bijeenkomst
18 januari	2024	Safety Evaluation Board Havenbedrijf R'dam
22 januari	2024	VTMon overleg Kustwacht Den Helder
25 januari	2024	STC certificaten uitreiking
30 januari	2024	OVV rapport bespreking drukte Noordzee
14 februari	2024	DB NVKK vergadering
22 februari	2024	CESMA board meeting
Nov-feb	2023-2024	Diverse activiteiten Pensioenraad BpFK
7 maart	2024	Symposium Loodswezen

Activiteitenkalender 2024:

18 april	2024	ALV (en BV) K.C. Zeemanshoop Amsterdam
23-24 mei	2024	CESMA AGA Rotterdam

Activiteiten zullen bekend worden gemaakt op onze website.

[Data onder voorbehoud].

Overleden leden:

januari 2024	J.W. van Leeuwen	
27 januari 2024	P. Visser	Oud-voorzitter NVKK
19 februari 2024	R. van Willigenburg, lid in de orde van Oranje-Nassau	Nedlloyd
7 maart 2024	J. Dekker	Shell Tankers

NVKK PUBLICATIES:

Van de NVKK-publicaties *Juridisch Handboek Kapitein*, *Legal Handbook Shipmaster* en *Handboek Piraterij Kapitein* is een **nieuwe ge-update druk** verschenen. Ze zijn te downloaden via de NVKK-website <https://nvkk.nl/nl/legal-handbook-shipmaster-handleiding-piraterij-kapitein/>

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 info@nvkk.nl.

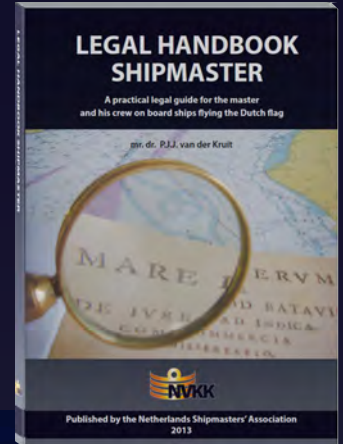
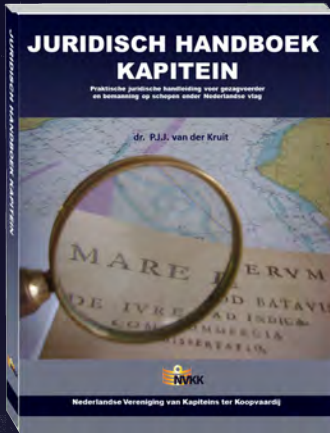


Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker 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

NU IN VERNIEUWDE DIGITALE VERSIE (2024):



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