

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

- 
- **Zeeroverij special**
- verder in dit nummer:**
- **Hoge boetes bij overtredingen verkeersscheidingsstelsels**
 - **Communicatie met RMD verbeterd**
 - **Uw mening gevraagd - Forumpagina**



NR 1 - MAART 2011



135 jaar...

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



Hogere Zeevaartschool

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

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

HBO Ocean Technology

Maritiem Simulator Training Centrum

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

Cursussen

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



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

NHL
HOGESCHOOL

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 5 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA International Federation of Shipmaster's Associations CESMA Confederation of European Shipmaster's Associations

Dagelijks Bestuur:

A.van Binsbergen, voorzitter
06-20611420
E-mail: abinsbergen@planet.nl
R.J.Gutteling, vice voorzitter
06-24346243
E-mail: r.j.gutteling@xs4all
G.J.Hulsebos, secretaris
06-42224904
E-mail: gjhulsebos@yahoo.com
D.J. van Dijk, penningmeester
06-51711102
E-mail: davevandijk@planet.nl

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

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

Postadres:

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

Betalingen:

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

Redactie:

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

Redactieadres:

via postadres NVKK of www.nvkk.nl
E-Mail: nvkk.notices@gmail.com

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

Zie website

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

Jonge Helden BV.
Schaapsdrift 49
6824 GP Arnhem
www.smic.nl

ISSN 1571-9111.

Overname van artikelen of gedeelten is toegestaan, mits de bron is vermeld. Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq.auteur.

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

OP DE VOORPAGINA:

Met dit soort polyester bootjes weten de Somalische kapers succesvol de grootste schepen te overvallen. Let op de lange aluminium ladder, waarmee ze razendsnel aan boord komen. Ze hebben niet meer bij zich dan een paar jerrycans met brandstof en water, wapens, wat eten en een bosje qat.

OP DE ACHTERPAGINA:

Twee belangrijke attributen voor de Somalische zeeroverij.

AGENDA 2011

VERGADERDATA

Wo. 20 april	Van der Valk hotel, Breukelen: Algemene Ledenvergadering + voordracht
Do. 6 okt.	n.n.a.: Symposium + ledenvergadering
Wo. 7 dec.	n.n.a.: Ledenvergadering

BIJeenKOMSTEN IN HET NOORDEN

Wo. 13 april	Leeuwarden
Wo. 21 sept.	Leeuwarden
Wo. 23 nov.	Leeuwarden

Bijeenkomst regio Noord

Op woensdag 13 april a.s. houden we weer een bijeenkomst van de NVKK regio Noord te Leeuwarden.

Locatie: café Wouters tegenover CS-Leeuwarden
aanvang: 13.00 hrs

Ik hoop graag U daar te zien.

Kapt. Leo Geenevasen, vertegenwoordiger NVKK, regio Noord

QUOTE

“Door de bomen het bos zien getuigt van overzicht.

In één boom een bos zien getuigt van visie”

Waar waren wij aanwezig?

2010

23-11-2010	Rijswijk	Bestuursvergadering BPFK
29-11-2010	Rotterdam	Zeebenen voor de Klas
01-12-2010	Maarssen	Scheepvaart Advies Groep Noordzee (SAN)
08-12-2010	Den Haag	Overleg NVKK-KVMO
13-12-2010	Rijswijk	Bestuursvergadering BPFK
16-12-2010	Rotterdam	Martitiem Symposium Scheepvaart- en Transport College

2011

07-01-2011	Rotterdam	Overleg Holland Amerika Lijn
12-01-2011	Hoek van Holland	Nieuwjaarsreceptie Stena Line
12-01-2011	Den Haag	Overleg Nationale Werkgroep STW
14-01-2011	Arnhem	Overleg SMIC (drukkerij – Notices)
19-01-2011	Breukelen	Nieuwjaarsreceptie NVKK
19-01-2011	Den Haag	Nieuwjaarsreceptie KVNR
25-01-2011	Vlaardingen	Afscheid hoofdredacteur SWZ Maritime
26-01-2011	Maassluis	Afscheidsreceptie G. van Santen - Dirkzwager
02-02-2011	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK
02-02-2011	Den Haag	Overleg Maritiem Nederland – NVKK
11-02-2011	Capelle a/d IJssel	Overleg Nautilus NL – NVKK
14-02-2011	Rotterdam	Piraterij-overleg KVNR – Nautilus - NVKK
16-02-2011	Den Haag	Vergadering Platform Piraterij
16-02-2011	Rijswijk	Bestuursvergadering BPFK
17-02-2011	Den Haag	Afscheidsreceptie KTZ (KM) W.Roëll KM - KNVOV
22-02-2011	Amsterdam	Jaarvergadering Koninklijk College Zeemanshoop
28-02-2011	Barendrecht	Presentatie TNO Rapport Shore Support

Afkortingen:

BPFK:	Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij
KNVOV:	Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Vloot
KVMO:	Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
KVNR:	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
RMD:	Radio Medische Dienst
STW:	Standards of Training and Watchkeeping

"The Master's Voice"



Het was wellicht een verrassing toen u ons verenigingsblad Notices to Master Mariners uit de brievenbus haalde.

Wij vonden het hoog tijd om eens voor een geheel nieuwe opzet te kiezen. We zijn overgestapt naar een andere drukker, die geheel aan onze wensen voldoet. Doorslaggevend waren de kosten, het gemak van opmaak (die we nu geheel zelf doen, met behulp van een speciaal voor ons gemaakt editorprogramma), maar ook de mogelijkheid om het blad op onze website te zetten, zodat de collega's buitengaats het ook direct kunnen lezen. Daarnaast hebben we er veel aandacht aan besteed om ons blad een moderne maar ook bij de NVKK passende uitstraling te geven. U heeft wat langer op dit nummer moeten wachten. Dat kwam enerzijds omdat onze redactie tijd nodig had om de benodigde vaardigheid met het nieuwe editorprogramma op te bouwen. En dat gaat steeds beter. Een andere vertragende factor was de ontwikkeling rond de beschermingsmaatregelen tegen zeeroverij. Er is op dit moment heel veel over te doen en we vonden het belangrijk om u zo actueel mogelijk te informeren. Daarom hebben we besloten van dit nummer een "zeeroverij special" te maken. De "Notices" is een belangrijk communicatiemiddel naar de leden (maar ook door de leden) in de vereniging en het geeft onze relaties een goed beeld van de actualiteit binnen de Kapiteinsvereniging.

Ik nodig u graag uit om uw mening over de nieuwe opzet van dit blad te geven.

Ook krijgt u nu alle ruimte om maritieme onderwerpen of commentaar op een artikel te geven, dat kan worden gepubliceerd in de forumrubriek. De redactiecommissie wens ik veel succes toe.

Onze website wordt nu ook aangepast aan de eisen van deze tijd. De "Notices" zullen daarop een prominente plaats krijgen. Tenslotte wil ik u er op attenderen dat in de Ledensectie van onze website de onlangs aangepaste statuten en huishoudelijk reglement zijn gepubliceerd.

Ik hoop dat het resultaat u zal bevallen en wens u veel leesplezier.

Alex van Binsbergen
Voorzitter



IN DIT NUMMER o.a.

NVKK Netwerkjournaal	4
Voorwoord van de voorzitter	5
Nieuwjaarsspeech voorzitter	6
Laatste ontwikkelingen in de aanpak van zeeroverij	10
Verbeterde communicatie met de Radio Medische Dienst	15
Kort nieuws zeeroverij	16
Gekaapte schepen als moederschip bij piraterij	17
Kort maritiem nieuws	19
Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoeder	21
Who is in charge of armed guards?	25
NVKK-Website	27
Overtredingen verkeersscheidingsstelsels leiden tot hoge boetes	27
Mededelingen van het secretariaat	28
Uw mening – Forumpagina	30

Nieuwjaarsspeech voorzitter NVKK te Breukelen, 19 januari 2011

Dames en heren, collega's en dames van de voormalige Kapiteinsvrouwenvereniging. Mag ik u allereerst een goed en gezond 2011 toewensen en u van harte welkom heten. Graag nodig ik u uit met mij een drank uit te brengen op het nieuwe jaar 2011

Onze dank gaat uit naar de collega's die ons het afgelopen jaar hebben bijgestaan om de vereniging te leiden. Onze dank ook voor de positieve inbreng van actieve en gepensioneerde collega's. Ondanks dit zou ik toch willen verzoeken zoveel mogelijk onze ledenvergadering bij te wonen want de kwaliteit van bestuur van onze vereniging wordt hierdoor verhoogd.

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar is het verdwijnen van ons kantoor op de Wassenaarseweg in Den Haag per 1 januari J.L.

Dit besluit is ingegeven omdat wij zeer beperkt aanwezig waren op het kantoor. Dit stond niet in verhouding tot de financiële belasting die het kantoor met zich meebracht.

Het postadres blijft gehandhaafd in Den Haag en de mogelijkheid blijft bestaan om het bestuur en ledenvergaderingen daar te houden.

De dynamiek binnen onze vereniging en naar buiten is sterk, we zijn in vele overleg organen aanwezig en geven gevraagd en ongevraagd onze mening.

In het afgelopen jaar is de NVKK gevraagd deel te nemen in de Medische Commissie van de Radio Medische Dienst, de RMD is van mening dat het van belang is dat de stem uit de praktijk gehoord wordt.

In 2010 is de NVKK toegetreden tot het BVA platform (Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee).

Ook is de NVKK uitgenodigd deel te nemen in het Innovatieplatform Rijkshavenmeesters en Loodsen.

Het platform heeft de ambitie om samen met de diverse belangengroepen en experts in het werkveld van loods en rijks-havenmeesters, na te denken over innovatiemogelijkheden en samenwerkingsverbanden.

We hebben veel tijd besteedt in de SAN (Scheepvaart Adviesgroep Noordzee) m.b.t. de voorgestelde windparken op de Noordzee. De SAN wordt nu ook bij andere onderwerpen in het gebied vanaf de Uiterton tot aan de grenzen van de Europese Economische Zone geconsulteerd

De NVKK is alle bestuursleden, die zitting hebben in de werkgroepen en vertegenwoordigingen, erkentelijk voor de tijd en

inspanning die zij hierin steken.

Het is van belang dat wij ons bewust blijven van wat onze kerntaak is: "Het ondersteunen van de kapitein en zijn plaatsvervanger in de ruimste zin van het woord".

Dit staat voorop bij van onze vereniging. Al onze inspanningen zijn gericht op de versterking en bescherming van zijn positie. Hieronder valt in het bijzonder: de toename en het behouden van het aantal Nederlandse kapiteins en officieren op de Nederlandse vloot.

We hebben in 2010 collega's weer kunnen bijstaan met praktische adviezen bij onder andere: de Raad voor de Scheepvaart, bemiddeling bij meningsverschillen met de reder en pensioenfonds, reisinformatie door gebieden die door piraten onveilig gemaakt worden en door participatie in diverse werkgroepen en commissies.

Ook in 2010 zijn we gezamenlijk opgetreden. "Gezamenlijk" betekent samen met de KVNR, Waterbouw, Zeehavens, Nautilus International en het onderwijsveld.

Bijvoorbeeld bij het project "Zeebenen voor de klas" en bij het formeren van een standpunt met betrekking tot de problematiek van reddingboot haken en bij een brief aan de vaste Kamercommissie van Financiën over het belang van het Nederlandse Maritiem cluster.

In 2010 hebben samen met het OKF (het Ouderkerk Fonds) een symposium georganiseerd over het Nautische onderwijs genaamd "Eerst varen en dan leren?"

Ook dit jaar zullen we een symposium organiseren genaamd S.O.S., ("Safe our Souls") over het redden van mensenlevens op zee met inbreng van o.a. Kustwacht, KNRM en leveranciers van reddingmiddelen.

De NVKK zal met uw steun haar werk enthousiast en vol overtuiging verrichten.

A.van Binsbergen,
Voorzitter



ALGEMENE LEDENVERGADERING 20 april 2011

Aanvang: 13:00 Locatie: Hotel Breukelen

Op de ALV van de NVKK op 20 april 2011 zal de heer A.Lenting van SIRI Marine een voordracht verzorgen. De titel van de voordracht is:

"Bewegingsmetingen aan boord van zeeschepen en tijdens bergingen"

De toegang is gratis



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

Ambieer jij een maritieme functie met toekomst bij een organisatie die in volle groei is en goed op koers ligt? Dan willen wij je ontmoeten! Bij Marin Ship Management gaan we onze vloot opnieuw uitbreiden en zoeken gemotiveerde en gekwalificeerde vakmensen, o.a.

› Kapiteins

› Stuurlieden (1e, 2e en 3e)

› Ervaren HWTK's en 2e en 3e WTK's

› Stagiaires (MBO/HBO)

Marin Ship Management staat voor professionaliteit en ambitie, maar wél binnen een informele bedrijfscultuur waar we veel waarde hechten - én geven - aan een persoonlijke benadering, ruimte en maatwerk. Enkele voorbeelden:

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

Roept de zee jou ook? Spreek dit je aan en wil je je ambities bij ons vormgeven? Meer informatie over de carrièremogelijkheden die wij bieden? Neem dan contact op met Loek Vader, Crew Manager Marin Ship Management: +31 (0)596 63 39 22 of stuur je CV naar:

Marin Ship Management, t.a.v. Dhr. Loek Vader, Postbus 121, 9930 AC Delfzijl.

Marin Ship Management
Postbus 121 9930 AC Delfzijl
Telefoon 0596 63 39 22
www.mfmarinedivision.nl

Naar Groot-Brittannië, Scandinavië of Ierland?



v.a.
€ 29*
Inclusief auto + bestuurder

Onder andere:

Frederikshavn - Oslo v.a. € 29*

Hoek van Holland - Harwich v.a. € 148*

Fishguard - Rosslare v.a. € 90*

Bij Stena Line heeft u de keuze uit de meeste routes binnen Europa. Naar Groot-Brittannië reist u natuurlijk via Hoek van Holland - Harwich, de snelste route naar Engeland. Op deze route reizen kinderen t/m 15 jaar gratis mee in de auto. Op al onze Scandinavische routes zijn er speciale aanbiedingen voor gezinnen en aantrekkelijke tarieven voor een camper of auto met caravan. Gaat uw interesse uit naar Ierland? Met onze speciale "Landbridge" tarieven ontvangt u tot 20% korting. Kijk voor de tarieven op internet. Of vraag de brochure aan bij Stena Line of uw ANVR reisbureau.

* Auto + bestuurder, enkele reis.

www.stenaline.nl

0900 - 8123 (€ 0,10 p.m.)

Stena Line
Making good time™

Setting a safe course



Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilotage

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

WWW.DIRKZWAGER.COM



**DIRKZWAGER'S
COASTAL & DEEP
SEA PILOTAGE BV**

Royal Dirkzwager

Govert van Wijnkade 50
3144 EG Maassluis
The Netherlands

T +31 (0)10 - 593 16 00

Laatste ontwikkelingen in de aanpak van zeeroverij

AIV-rapport nummer 72

In januari verscheen het advies van de Adviesraad International Vraagstukken (AIV) over piraterijbestrijding op zee. De AIV is een onafhankelijk adviesorgaan dat de regering en de Staten Generaal adviseert over het buitenlands beleid. In het bijzonder met betrekking tot de rechten van de mens, vrede en veiligheid, ontwikkelingssamenwerking en Europese integratie. Voor het advies over zeeroverijbestrijding had de Raad een groot aantal publicaties en websites geraadpleegd en zich grondig laten informeren door experts uit de maritieme wereld, zoals reders, zeevarenden, vertegenwoordiger Nautilus, vertegenwoordiger NVKK, commandanten van de Koninklijke Marine, rijksambtenaren, juristen, security experts en verzekeraars. Het advies kwam met 13 conclusies en aanbevelingen[1]. De Raad stelt voorop, dat de meest effectieve en duurzame bestrijding van piraterij moet liggen in een beleid dat gericht is op versterking van staatsgezag, goed bestuur, rechtshandhaving en economische ontwikkeling in fragiele kuststaten. Maar de totstandkoming van een dergelijke situatie vergt een grote inspanning op lange termijn. Daarmee is de koopvaardij niet geholpen. Er moeten ook maatregelen worden getroffen om zeeroverij op korte termijn terug te dringen. De voor zeevarenden meest direct relevante punten van het advies zijn in het kort:

- Landen geven invulling aan hun verantwoordelijkheid voor de handhaving van de rechtsorde op zee door de permanente aanwezigheid van marineschepen en militair materieel in de Noord Indische Oceaan. Volledige bescherming van het omvangrijke scheepvaartverkeer is echter een onmogelijke opgave.
- Reders en kapiteins van schepen zijn primair verantwoordelijk voor bescherming tegen zeeroverij en de naleving van zelfbeschermingsmaatregelen en best management practices. Ook hebben zij de verantwoordelijkheid zich bij de militaire veiligheidsautoriteiten te melden en de geadviseerde vaarroutes te volgen.
- Reders, verzekeraars en overheid hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor een effectief preventiebeleid.
- In bijzondere gevallen, waarbij preventieve beschermingsmaatregelen en de mogelijkheden van group transits of supported transits onvoldoende veiligheid bieden, dient de minister van Defensie te besluiten tot inzet van een Nederlands militair beveiligingsteam aan boord.
- De AIV beveelt aan om in bijzondere gevallen, de kapitein van een zeer kwetsbaar schip de bevoegdheid te geven om onder strikte voorwaarden gewapende particuliere beveiligers (PSC's) in te zetten als afschrikking tegen piraten. De PSC's dienen gecertificeerd te zijn.
- Er is geen behoefte aan een nieuw kenniscentrum voor piraterij, maar wél aan de ontwikkeling en verbetering van operationele doctrines.

- De communicatiestrategie van het Maritime Shipping Centre Horn of Africa (MSCHOA) naar reders en kapiteins behoeft verbetering. Ook moet er een communicatiestrategie naar de Somalische bevolking in de kustgebieden worden ontwikkeld.

Het is duidelijk dat de kapitein alles moet doen om de veiligheid van schip, opvarenden en lading zo goed mogelijk te garanderen. Dat is niets nieuws. Goede reisvoorbereiding en goed zeemanschap zijn onlosmakelijk verbonden aan de taak van de kapitein. Dat reders en verzekeraars een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben voor een effectief preventiebeleid is ook niet nieuw. De Adviesraad concludeert terecht dat het enorme zeegebied van de Noord Indische Oceaan, dat door kapers onveilig wordt gemaakt, te omvangrijk is om de scheepvaart afdoende bescherming te bieden. Verrassend is dat de Raad meent, dat er geen behoefte is aan een nieuw kenniscentrum voor piraterij. Weliswaar zijn er heel veel instanties die zich op de een of andere manier bezighouden met zeeroverij, maar wat merkt de zeevarende daarvan? Hoeveel bruikbare informatie bereikt de kapitein? Hij heeft af en toe het gevoel, aan zijn lot te worden overgelaten. Er mag dan geen behoefte zijn aan een nieuw kenniscentrum (welk is dan het functionerende kenniscentrum?), het feit dat we na al die jaren nog steeds geen afdoende maatregelen hebben weten te vinden tegen zeeroverij, terwijl we in Nederland zó veel innovatieve kracht hebben die ook op dit gebied iets zou kunnen betekenen, geeft tóch een andere indruk. Terecht wordt MSCHOA op de vingers getikt. Er wordt allerlei informatie verzameld, maar terugkoppelen van gescreende informatie, waarmee de kapitein een betere indruk krijgt van de gevaren en waarmee hij beter zijn reis kan voorbereiden, ontbreekt. Het is een beetje flauw, om al die informatie maar "classified" te noemen. Op die manier komen we niet veel verder. Niet de gehele Somalische bevolking is crimineel. Het is goed om ook naar de bevolking van de kuststreken voor een goede communicatie te zorgen, waardoor de mensen begrijpen, dat een klein deel van hen zich aan een ernstige misdaad schuldig maakt, waarmee de rechtsstaat niet is gediend.

Een uiterst opmerkelijke aanbeveling van de Raad is wel het creëren van de mogelijkheid om PSC's in te zetten als afschrikking tegen piraten. Veel kapiteins zijn tegen het gebruik van wapens aan boord van hun schip. Een enkeling is van mening, dat wapens aan boord de enige oplossing zijn om zich te verdedigen. Tot op heden heerste de mening, dat het geweldsmonopolie bij de krijgsmacht moet liggen. Toen de voormalige minister van Defensie Middelkoop herhaaldelijk aangaf, dat inzet van militairen niet tot de mogelijkheden behoorde, moesten de rederijen wel zoeken naar alternatieven. Krijgsmachten over de gehele wereld moesten inkrimpen. Overal kregen militairen ontslag en veel begonnen voor zichzelf en sprongen in dit gat in de markt. Op internet zijn er talloze te vinden. De ene met een nog mooiere website dan de andere. Het AIV-advies spreekt over certificering van PSC's. Maar een vorm van certificering bestaat nog niet. Wél is in Zwitserland

een voorstel gedaan. Ook de regelgeving zal moeten worden aangepast. Het is volgens de wet Wapens en Munitie nu niet toegestaan om wapens mee te voeren zonder vergunning. Het is verheugend dat de huidige minister van Defensie Hillen bereid is om het probleem zeeroverij nog eens kritisch te beschouwen en nogmaals te onderzoeken in welke mate de krijgsmacht een bijdrage kan leveren aan de veiligheid van schepen onder Nederlandse vlag. Hij doet dat in een toezegging aan de Tweede Kamer van 8 maart 2011 van een "herijking van publieke en private verantwoordelijkheden".

Situatie in de Indische Oceaan verslechtert

Inmiddels neemt de gewelddadigheid van de piraten in de Noord Indische Oceaan dramatisch toe. Er zijn zelfs berichten binnen van ernstige martelingen en intimidatie. De internationale maritieme belangenorganisaties zijn het almaar praten over maatregelen, terwijl er nog steeds schepen gevaar lopen, meer dan beu. Op 1 maart deden de ITF, BIMCO, Intertanko, Intercargo, International Chamber of Shipping en International Shipping Federation een dringende oproep aan regeringen, waarbij werd verzocht om krachtige maatregelen[2]. Er is zelfs gesproken om massaal werk te weigeren, als de reis door het gevaarlijke gebied voert. Maar wat zijn van zo'n massaal mijden van het gebied de gevolgen? Heel veel van onze olie, grondstoffen en producten gaan door de Noord Indische Oceaan en de Golf van Aden. Indien dat niet meer zou gebeuren, wordt onze Noord Europese welvaart fors getroffen. Mét de gevolgen van de economische crisis en de alsmaar stijgende olieprijs kan dat wel eens dramatisch uitpakken voor onze samenleving. Dát moet men zich ook goed realiseren. Niet alleen maar de getroffen zeevarenden. Ook de overheden.

Het marinefregat Hr.Ms. De Ruyter heeft in de tweede week van maart nog twee Nederlandse sleepboten (onder Malthezer vlag) begeleid, die op 830' van de Somalische kust werden aangevallen en die een aanval wisten af te slaan. De missie van het fregat eindigt eind maart. Het schip heeft de afgelopen maanden talloze acties tegen piraten uitgevoerd. Zo bevrijdde het schip op 28 januari de bemanning van het gekaapte ms New York Star en verstoorde zij een aanval van skiffs op 21 januari. Het schip voerde onder leiding van de Nederlandse commandeur Heijmans het commando over de anti piraterij missie van de NAVO, Ocean Shield. Hr.Ms. De Ruyter wordt afgelost door Hr.Ms. Tromp.

Op 15 maart heeft de minister van Defensie een brief naar de Tweede Kamer gestuurd[3], waarin hij zegt dat hij bereid is om mariniers mee te sturen met de Hermod van Heerema, op een reis van Mumbai naar Dubai en op de MPI Adventure (een schip dat windmolens gaat plaatsen) van Vroon van China naar Noordwest Europa. Beide schepen worden beschouwd als "zeer kwetsbaar". De minister meldt in deze brief overigens wel, dat de inzet een eenmalige actie is en dat in een later stadium zal worden gekeken naar de kostenverdeling ervan. Interessant is, dat de minister ook ingaat op de gezagsverhouding aan boord: "Met betrekking tot de verantwoordelijkheidsverdeling

tussen de kapitein van het schip en de commandant van het militair beveiligingsteam is afgesproken dat de kapitein van het schip verantwoordelijk is voor de navigatie en het opereren van het schip, waarbij het advies van de commandant van het beveiligingsteam wordt meegewogen, terwijl de commandant van het beveiligingsteam verantwoordelijk is voor het geweldgebruik".



Het Belgische fregat Louise Marie begeleidt de Mighty Servant 1
(foto Belgische Marine 2009)

Herijking van verantwoordelijkheden

Op het ministerie van Buitenlandse Zaken vond op 18 maart een seminar plaats over de "Herijking van publieke en private verantwoordelijkheden". Voor een zeevarende klinkt dat afschuwelijk politiek, maar inhoudelijk was dit seminar van grote waarde voor de rechtspositie van de kapitein. Er werd uitgebreid gesproken over de pro's en contra's van inhuur van private beveiligers. De situatie werd ook bekeken vanuit de positie van de kapitein. De voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, mevrouw Netelenbos gaf een goede uiteenzetting van het Nederlandse belang in de zeeroverigevaarlijke gebieden (onontkomelijk natuurlijk lag het accent op de Noord Indische Oceaan) en het lot van de schepen en bemanningen. Met cijfers en sprekende plaatjes gaf zij de zaal een goede indruk van de ernst van de zaak. Zij (en later ook enkele reders) vond dat nu eindelijk eens duidelijke actie moest worden genomen om alle schepen onder Nederlandse vlag die gevaar lopen, te beschermen. (Reders vulden haar aan, dat de classificering "kwetsbare schepen" helemaal niet bestaat in deze discussie. Alle schepen zijn even kwetsbaar als het gaat om zeeroverij). Haar pleidooi was gericht op de inhuur van private beveiligingsfirma's. De tweede inleider, professor Myjer gaf aan dat inhuur van private beveiligers veel haken en ogen kent. Hij verplaatste zich naar de situatie van de gezagvoerder en gaf aan, dat dit niet moet leiden tot aansprakelijkheid of zelfs criminalisering van de kapitein. Jammer dat de bijdragen van de politici uit de Tweede Kamer die volgde, niet meer was dan een discussie met wollige politieke zinsneden, maar inhoudelijk nauwelijks een substantiële toevoeging. De dagvoorzitter, professor Voorhoeve (oud-minister van Defensie en voorzitter

van de AIV) gaf in zijn voorwoord duidelijk blijk dat hij zich naast het politieke en mondiale probleem van zeeroverij ook goed in de situatie van de zeevarenden had verdiept. Het is bijzonder bemoedigend dat juist hij de zaak in goede proporties ziet. Zelfs het thuisfront was hij niet vergeten. Hij gaf bij zijn afsluiting van het seminar de aanwezigen stof tot nadenken mee: Het geweldsmonopolie van de overheid moet met de discussie over private beveiligers niet op losse schroeven worden gezet. Sterker, bij de bezuinigingen door ons huidige kabinet, die ook Defensie weergaloos treft, moeten we kijken, hoe we de discussie over het belang van Defensie in het algemeen en de Koninklijke Marine in het bijzonder nú kunnen aanwakkeren. De discussie over afschrikking door de Koninklijke Marine is daarbij belangrijk. Maar ook belangrijk is om de resultaten duidelijk te verkondigen. Daarmee komen we hopelijk verder. *De IMO heeft 2011 uitgeroepen tot het jaar van de Piraterij. Laten we hopen, dat in dit jaar zodanige resultaten worden bereikt, dat het voor de zeevarenden weer veiliger wordt in de vele risicovolle gebieden.*

HLHN



[1] Voor de conclusies en aanbevelingen zie: http://www.aiv-advies.nl/ContentSuite/template/aiv/adv/download_single.asp?id=1942&adv_id=2930&language=NL

Somalisch piratenbootje beschoten door USS Ashland

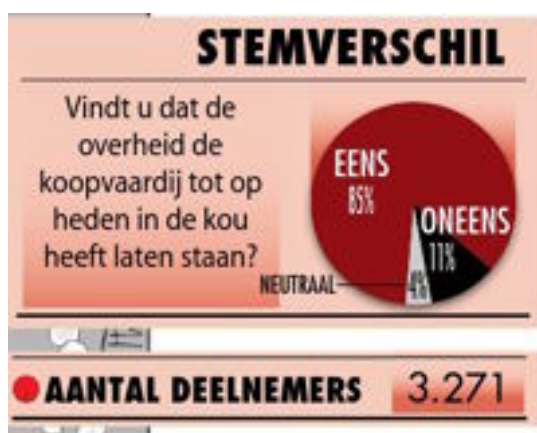
April 2010

(Foto U.S. Navy)

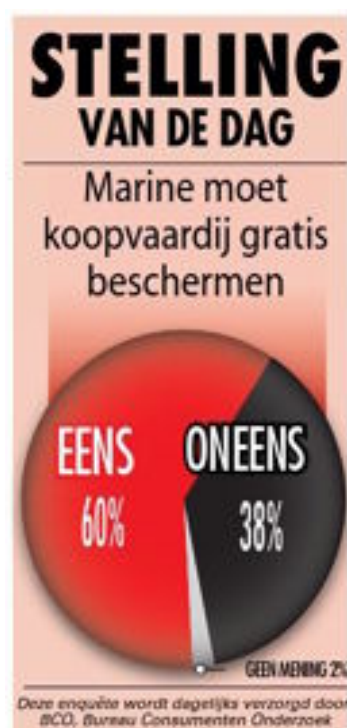
[2] Zie: <http://www.saveourseafarers.com>

[3] Kamerbrief BS/2011008212, d.d. 15 maart 2011 inzake de inzet van Vessel Protection Detachements (VPD's)

Peiling Telegraaf 17 maart



Peiling van de Telegraaf over de stelling van de dag "Marine moet koopvaardij gratis beschermen": 60 procent van de deelnemers is voor. Bescherming is nogal zuinigjes. Meedoen aan NAVO missies, maar ondertussen eigen schepen niet beveiligen. (zie ook: www.telegraaf.nl)



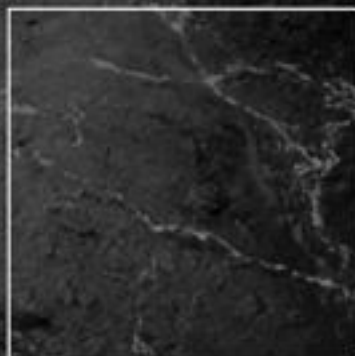


Is het Loodswezen al een stip aan jouw horizon?

- Wil je aan de wal maar toch op zee?
- Wil je nieuwe carrièremogelijkheden ontdekken?
- Wil je bijdragen aan de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar onze zeehavens?

• Word registerloods!

Kijk daarvoor op onze website:
www.loodswezen.nl



Loodswezen

www.loodswezen.nl



Yacht Management

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



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

Kapitein

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

Wat zijn de vereisten?

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

Geïnteresseerd?

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



Verbeterde communicatiemogelijkheden met de Radio Medische Dienst (RMD)

De Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM) is verantwoordelijk voor de Radio Medische Dienst (RMD). Haar taak is zeevarenden die medisch advies nodig hebben, bij te staan. Nieuwe communicatiemogelijkheden maken het aanvragen van advies nu eenvoudiger. Om de RMD nog beter in staat te stellen in te spelen op het belang van de zeevarenden, brengt de KNRM het volgende onder uw aandacht: Bij toerbeurt is een van de vijf RMD-artsen gedurende een week 24 uur per dag beschikbaar om zeevarenden, waar ook ter wereld te voorzien van medisch advies. Afhankelijk van de ernst van de situatie kan ook medische evacuatie worden geadviseerd. Indien het schip niet op korte termijn een haven kan binnenlopen, wordt de coördinatie van een evacuatie verzorgd door een Rescue Coördination Centre (RCC). De RMD is op verschillende manieren 24 uur per dag bereikbaar:

1. Direct spraak contact met de arts:

VHF, MHF via de Nederlandse Kustwacht

Telefonisch via de Nederlandse Kustwacht (0223 54 25 00)

2. Schriftelijke correspondentie:

Inmarsat telex, gratis via Xantic met codenummers:

00 bij niet urgent advies

32 bij medisch advies

38 bij medische evacuatie

3. Per e-mail:

00@rmd.knrm.nl, bij niet urgent advies

32@rmd.knrm.nl, bij medisch advies

38@rmd.knrm.nl, bij medische evacuatie

*Uitdrukkelijke oproep aan de schepen om GEEN medische verzoeken meer te richten aan: **rmd@knrm.nl** (dit wordt opgeheven) en de algemene e-mailadressen van de KNRM.*

De algemene e-mail adressen van de KNRM worden immers niet dag en nacht bewaakt en kunnen daardoor aanleiding geven tot onverantwoorde vertraging bij medische advies.

Bovendien: Niet urgente adviesaanvragen moeten bij voorkeur tussen 06.00 en 20.00 uur UTC worden aangevraagd.

De provider van de rederij moet vooraf toestemming verlenen om te kunnen communiceren met de drie noodadressen van de RMD server.

Tevens wordt verzocht om na een gegeven medisch advies door de RMD, de arts te informeren over het verdere verloop. U kunt dit doen op het genoemde e-mailadres: 00@rmd.knrm.nl.

Meer informatie over de procedures van de RMD kunt u vinden in de folder (ook Engelstalig) die op aanvraag beschikbaar is. Deze is te downloaden via: http://www.knrm.nl/_images/PDF/RMD%20folder.pdf. U kunt deze folder ook aanvragen per mail: info@knrm.nl of telefonisch: 0255 54 84 54.

(Bron: KNRM/Nautilus NL)



Kort nieuws zeeroverij

Minister Hillen wil een robuster optreden tegen zeeroverij

In zijn verslag van 17 maart j.l. aan de Tweede Kamer over een onlangs gehouden informele bijeenkomst van EU ministers van defensie schrijft onze minister Hillen, dat er een wezenlijke verandering heeft plaatsgevonden in de zeeroverij voor de kust van Somalië. Het gebied waar de piraten actief zijn wordt steeds groter, onder meer omdat nu veelal vanaf moederschepen (nu ook gekaapte koopvaardischepen) wordt geopereerd. Dat betekent, dat ze nu ook tijdens de moessonperiode actief kunnen blijven. Ook wordt meer geweld gebruikt. De minister steunt de coalitie bij een zo actief mogelijke aanpak, waarbij ook de kustgebieden niet moeten worden ontzien. Ook de Britse, Franse en Belgische ministers van Defensie waren die mening toegedaan. De Britse admiraal Howes wees er op dat Vessel Protection Detachements (VPD's) een goed instrument zijn om piraten af te schrikken. Er zitten echter ook complicaties (capaciteitsprobleem) en risico's (escalatieprobleem) aan vast. In de Tweede Kamer heeft minister Hillen laten weten een voorstander te zijn van een robuuste aanpak.

P&I clubs passen hun standpunt aan

Gard is now taking a neutral position on the use of armed guards. Adopting neutral position will allow shipowners to make own informed decisions

PROTECTION and indemnity clubs have hardened their stance on the use of armed guards on vessels at threat of attack from Somali pirates. Gard P&I vice-president Nick Platt told a debate on piracy that his club was "until very recently" against the presence of armed guards. "Now we are taking a neutral position on this issue," he said. Mr Platt said that the shift meant that Gard thought that shipowners should be able to make "their own, informed decisions" on the issue. P&I clubs were not involved in negotiating ransom demands or in vetting private security companies, Mr Platt said. However, the clubs recommend that shipowners who are considering the use of private security firms involve their insurers when looking at the terms of any contract between owner and security company. Mr Platt said the change in position did not discount the validity of the arguments against the use of armed guards on board ship, but by adopting a neutral position, Gard was allowing its owners more room to manoeuvre on how they respond to the piracy threat.

Kosten van piraterij tussen de 7 en 12 miljard US\$ per jaar

Aan het eind van 2010 werden rond de 500 zeevarenden uit meer dan 18 landen als gijzelaar vastgehouden door piraten. Zeeroverij beïnvloedt de handelsvaart in ernstige mate. De kosten die de zeeroverij in de Indische Oceaan veroorzaken zijn eens globaal op een rijtje gezet. Aan Somalische piraten werd bij elkaar 148 miljoen US dollar aan losgeld betaald. Het hoogste bedrag van 9,5 miljoen dollar werd betaald voor de Koreaanse tanker Samho Dream. Aan verzekeringspremies (war risk, kidnap & ransom, cargo en hull) werd naar schatting tussen de

500 miljoen en 3 miljard dollar meer betaald. Het optreden van de marineschepen heeft 2 miljard dollar gekost. De vervolging van de kapers kostte 31 miljoen. Het omvaren via de Kaap bij elkaar tussen de 2,5 en 3 miljoen gekost. Inmiddels hebben de Somalische kapers hun business model aangepast. Om een snellere vrijlating van schepen te bevorderen en daarmee een snellere "doorlooptijd van schepen", is het losgeld verlaagd. Op dit moment worden naar schatting 30 schepen voor de Somalische kust vastgehouden. (diverse bronnen)

Call to boycott Suezcanal over pirates

(OSLO) A leading Norwegian shipowner called on tanker operators to boycott the Suez Canal which he said would force global powers to intervene in Somalia to crush piracy by forcing up oil and commodity prices. The call, which has yet to receive widespread support from other shipowners, raised the possibility that owners and crews could join hands in demanding more action against pirates.

The International Transport Workers' Federation, was considering advising crews to refuse to enter pirate zones. 'The only way the politicians will be forced to take action is if we agree to stay out of the Gulf of Aden, meaning we wouldn't go through the Suez Canal,' said Jan Hammer, chief executive of Odfjell Tankers. So far Mr Hammer said he has no public allies among shippers. In his view shippers should also consider shunning the Persian Gulf, source of 40 per cent of the world's oil transported by ship.

Jakob Larsen, maritime security officer at the Bimco shipowners' association, said industry support for a strategic no-sail zone was growing as some crew unions threaten to hold shipping companies liable for pirate violence. 'Oil prices would then climb even higher than they are now.'

Frontline, the world's largest oil tanker company, opposes such coordinated action. 'You would hit the Egyptian economy very hard at a time when they probably need every dollar,' said Frontline technical director Olav Eikrem. Mr Eikrem agreed with Mr Hammer that military and political intervention in Somalia was needed to root out pirates but said a shipping campaign that hurt the global economy could backfire.

Stein Are Hansen, assistant director of the Norwegian Hull Club marine insurer said a boycott of dangerous waters would be 'fully understandable'. 'If companies feel that the threat is so immense that they put forward that solution then it's fully understandable'. (Reuters – Business Times 18 March 2011)



Gekaapte schepen die als moederschip worden gebruikt

Er zijn een aantal gekaapte schepen in de Indische oceaan in gebruik als moederschip voor de Somalische kapers. Onderstaand een overzicht van de schepen, voor zover bekend. Daarnaast zijn er nog een aantal dhows en vissersschepen, die gekaapt zijn, waarvan geen foto beschikbaar is.



Naam: York
- Vlag: Singapore - DWT: 5076 - IMO: 9220421 - MMSI: 5655-25000 - Gekaapt op 23 oktober 2010



Naam: Blida
- Vlag: Algerije - DWT: 20.586 - IMO: 7705635 - MMSI: 6050-86045 - Gekaapt op 1 januari 2011



Naam: Vega 5
- Vlag: Mozambique - Registratie: 940-067 - Gekaapt op 31 dec. 2010



Naam: Hannibal II - Vlag: Dominica - DWT: 24.105 - IMO: 8124773 - MMSI: 372907000 - Gekaapt op: 11 november 2010



Naam: Aly Zoulfecar - Gekaapt op 3 nov. 2010



Naam: Izumi - Vlag: Panama - 20.170 DWT - IMO: 9414955 - MMSI: 354717000 -



Kenya - Gekaapt op 9 oktober 2010

Naam: Golden Wave - Vlag: Zuid Korea - OF naam: Keum-mi 305 - Vlag:



Naam: Polar - Vlag: Panama - DWT: 72.825 - IMO: 9299563 - MMSI: 3710-78000 - Gekaapt: 30 oktober 2010



Naam: Prantalay 12 - Vlag: Thailand - Gekaapt op 11 april 2010



Naam: Renuar - Vlag: Panama - DWT: 70.156 - IMO: 9042221 - MMSI: 3710-67000 - Gekaapt op: 11 dec 2010

Kapiteins voor Ship Deliveries



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

TOS is op zoek naar kapiteins - stuurlieden

Bent u flexibel inzetbaar, wilt u graag afwisselend werken, in een klein team van gemotiveerde mensen, dan is TOS op zoek naar u! Ook als u ander (tijdelijk) werk zoekt, voor langere of kortere periode, in binnen- of buitenland, bent u welkom bij één van onze vestigingen. TOS heeft doorlopend vacatures voor diverse functies. Schrijf u in via de website, bel ons of bezoek onze vestiging in Rotterdam of Vlissingen.



Transport & Offshore Services

Rotterdam Waalhaven O.Z. 77 (+31)10 - 436 62 93

Vlissingen Boulevard Bankert 308 (+31)118 - 44 09 11

TOS is ook gevestigd in Gdynia (Polen), Děčín (Tsjechië) en Odessa (Oekraïne)

E-mail info@tos.nl



www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

Kort Maritiem Nieuws

- **Mr. U.W baron Bentinck** heeft op 4 december 2010, tijdens een bijzondere bijeenkomst in de Beurs van Berlage, de penning van verdienste van het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart ontvangen. Hij ontving deze onderscheiding voor zijn buitengewone inzet om het tuchtrecht voor de Nederlandse zeescheepvaart te behouden.
- Op 15 november j.l. is **mr. D.J. Pimentel** plotseling overleden. Hij was secretaris van de Raad voor de Scheepvaart van 1995 tot 1 juli 2010. Velen van ons zullen zich zijn verslagen van de getuigenverklaringen tijdens de zittingen van de Raad herinneren.
- Op 6 maart j.l. overleed **kapitein Arie Both** (70). Hij was sinds 1995 verbonden aan de Raad voor de Scheepvaart. Eerst als buitengewoon lid en later als lid/onderzoeker. Both was sterk betrokken bij de voorbereidingen voor het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart. In april zou afscheid worden genomen van hem.
- Voor de eerste keer is de haven van **Shanghai** Singapore voorbijgestreefd als de grootste containerhaven ter wereld. De Chinese haven behandelde 500.000 TEU meer dan Singapore in 2010.
- Bij bijna de helft van zeeschepen zijn de **containers** aan boord niet volgens de voorschriften gesjord. Dat is gebleken uit een onderzoek van IVW in de Rotterdamse haven. De resultaten zijn voor het ministerie van V&W aanleiding dit probleem internationaal onder de aandacht te brengen.
- Eurogate heeft voor de nieuwe containerterminal in **Wilhelmshafen 16 portaalkranen** besteld die containerschepen met **25 rijen containers** in de breedte bovendecks kunnen laden en lossen. Ze krijgen een giek van 78 meter en steken 43 meter boven de kade uit.
- Op 1 december j.l. heeft de eerste openbare activiteit van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart plaatsgevonden. Tijdens een hoorzitting werd de eerste stuurman van het onder Nederlandse vlag varende zeeschip **"Eems Sky"** gehoord i.v.m. een geval van onbekwaamheid van de kapitein door overmatig drankgebruik.
- **Mrs. Catherine Williams** is als eerste vrouw aangesteld als Chief Officer bij de Holland America Line. Zij werd vijf keer gepromoveerd in de laatste zeven jaar, is 32 jaar jong en werd opgeleid aan de New Maritime School in Nieuw Zeeland.
- Maritiem Onderzoek Instituut (MARIN) in Wageningen heeft een nieuwe voorzitter. **Mr. Bas Buchner** heeft het stokje overgenomen van Mr. Arne Hubregtse die Algemeen Directeur van zware lading scheepvaartmaatschappij "Big Lift" is geworden. Buchner was hiervoor manager van MARIN's offshore afdeling, waar hij een serie internationale Joint Industry Projects in de olie en gas industrie opzette.
- Tankerredereien worden geconfronteerd met verminderde winsten op charters doordat het volgen van schepen d.m.v. **satelliet technieken** hun concurrentiepositie beïnvloeden.

Oliemaatschappijen zijn in het voordeel met onderhandelen over tarieven omdat ze via satellieten een beter overzicht hebben waar tankers zich bevinden.

- IMO is begonnen met het herzien van het **Global Maritime Distress Safety System** (GMDSS). Sinds de invoering in 1999 is er aan het systeem nauwelijks iets veranderd. In de nieuwe opzet moet mondeling contact tussen het in nood verkerende schip en een hulpverlenend coördinatie centrum mogelijk worden. Zelfs zou een dergelijke verbinding met een overlevingsvaartuig, na een ramp, tot de mogelijkheden behoren.

Uit de eindrapportage van ARBO Zeevaart 2008-2010 van IVW blijkt, dat de **naleving van arbo-regels op Nederlandse schepen niet is verbeterd**. De meeste overtredingen betroffen organisatorische aspecten. Vaak waren risico-inventarisatie en -evaluatie niet op orde. Evenals bemanningsdocumenten en de registratie van arbeids- en rusttijden. (IVW)

- Jongeren, die een maritieme opleiding willen volgen kunnen een voorproefje krijgen op de **Eendracht**. Zij kunnen **gratis** een aantal dagen **meevaren**, afhankelijk van de leeftijd. Voor meer informatie zie: <http://www.zeilen.nl/actueel/zeilen-nieuws/jongeren-varen-gratis-op-zee/13139>

De **kaping van de Maersk Alabama** in 2009 (kort geleden is het schip voor de derde keer aangevallen door Somalische kapers) wordt **verfilmd**. De Amerikaanse acteur Tom Hanks gaat de heldenrol van kapitein Phillips vertolken. (Nieuwsblad Transport)

- De **rampen in Japan** hebben ook de scheepvaartindustrie zwaar getroffen. Sluiting van de havens wordt begroot op een verlies van meer dan US\$ 3,4 miljard per dag. Alle havens ten zuiden van Tokio zijn na de ramp korte tijd gesloten geweest, maar zijn nu alle weer operationeel. De havens in het noorden, zoals Hachinohe, Sendai, Ishinomaki en Onahama zijn zo zwaar getroffen, dat het nog maanden, zo niet jaren kan duren, voordat er weer gewerkt kan worden. De containerhaven Kashima is er minder erg aan toe. Verwacht wordt, dat die over enkele weken weer open zal gaan. Ook veel schepen kwamen in de problemen. Ook de Japanse walvisjacht is een zware klap toegebracht. De tsunami heeft Akuyawa, de basis voor walvisjagers, geheel verwoest. Verwacht wordt, dat het wel 20 jaar kan gaan duren, voordat alles weer is opgebouwd.

De IMO heeft de **Nederlandse cursus "Marine Environmental Awareness"** geaccepteerd als internationale modelcursus voor training van zeevarenden. In deze cursus worden de aandacht voor zeemilieu, kennis over de effecten van de scheepvaart en bewustwording van de persoonlijke rol van zeevarenden een structureel en herkenbaar onderdeel van de opleiding van maritiem officieren. (meer daarover op: www.prosea.info)





RELIABLE STRENGTH



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



WWW.JUMBOSHIPING.NL

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

Maatregelen tegen zeeroverij en de rol van de gezagvoerder

H.A. L'Honoré Naber *

De KVMO en de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) onderhouden een goed onderling contact. Eén van de onderwerpen die aan de orde komen is zeeroverij. In onderstaand artikel wordt de visie van de gezagvoerder weergegeven ten aanzien van het probleem zeeroverij en de aanpak daarvan. Dit artikel is met goedkeuring overgenomen uit het Marineblad, februari 2011

Zeeroverij in de wereld

Zeeroverij in de wereld heeft wederom een record gebroken. In 2010 werden 445 gevallen van zeeroof gemeld. Dat is 10% meer dan in 2009. 53 schepen werden gekaapt voor losgeld. 1181 zeevarenden werden gevangen genomen door kapers (1050 in 2009). 8 zeevarenden verloren het leven. 92% van deze maritieme criminaliteit moet worden toegeschreven aan de kapers rond de Arabische Golf. Maar in andere delen van de wereld zien we ook een gestadige toename[1]. In de Golf van Guinee worden regelmatig schepen op gewelddadige wijze beroofd en worden gijzelaars voor losgeld meegenomen. In Zuidoost Azië lijkt de zeeroof weer toe te nemen. Bangla Desh is een sluimerend gebied, waar telkens weer gevallen worden gemeld. En daarnaast komen incidenteel gevallen voor in Zuid Amerika en de Caraïbische wateren. Het lijkt een lucratieve vorm van criminaliteit.

Hoe staat het met de aanpak

Vanaf de eeuwwisseling is het aantal zeeroverij incidenten enorm toegenomen. Aanvankelijk in Straat Malakka en later rond de Hoorn van Afrika. In West Afrika blijft de zeeroverij dreiging bestaan. Vanaf de eeuwwisseling verzoekt de maritieme sector de Nederlandse overheid om hulp. En er is sindsdien veel over zeeroverij gesproken: talloze werkgroepen, symposia, congressen en politiek overleg. Beleidsplannen werden geschreven, toekomstvisies en zelfs een Draaiboek Piraterij. De Koninklijke Marine werd uitgestuurd om zich van haar oorspronkelijke taak te kwijten en een bijdrage te leveren aan de veiligheid voor koopvaardij schepen. In het afgelopen jaar heeft men niet stilgezeten. Er zijn diverse middelen ontwikkeld, die kapers moeten verhinderen of ontmoedigen om aan boord te komen. Helaas hebben al deze acties nog niet mogen leiden tot een merkbare afname van de zeeroverij in de wereld. Kijken we naar de incidenten van de afgelopen jaren, dan moeten we constateren, dat in principe ieder schip doelwit kan worden van zeeroverij. Ongeacht type of vlag. Ook snelle containerschepen met een hoog vrijboord en varende onder een goed bekend

staande vlag kunnen het slachtoffer worden[2]. "In principe", want natuurlijk zijn er uiterst kwetsbare scheepstypen, zoals sleepboten met sleep en off-shore installaties, die veel meer risico lopen. En zijn er snel varende schepen, die aanzienlijk minder risico lopen.



Een snelle Somalische piraten skiff, herkenbaar aan de lange ladder met typische haak die om de railing wordt gehaakt en de brandstoftjerry cans. De wapens liggen onder de plastic dekkleden om ze droog en verborgen te houden.

Scheepsbemanningen

Intussen blijven scheepsbemanningen varen en houden de constante goederenstromen in de wereld in stand. Onze samenleving is afhankelijk van de goederenstroom over zee. 90% van alles wat vervoerd wordt, gaat over zee. Een aanzienlijk deel van onze energie (aardolie) wordt over zee vervoerd. 20% van de wereldhandel gaat door de Golf van Aden.

Koopvaardij schepen komen in alle uithoeken van de wereld om grondstoffen of producten op te halen die nodig zijn om onze welvaart in stand te houden. In de gebieden, waar de schepen komen heerst meestal aanzienlijk minder welvaart

dan in ons deel van de wereld. Vaak is dat de oorzaak van criminaliteit, waarmee scheepsbemanningen te maken krijgen. En één van die vormen van criminaliteit is zeeroof. In West en Oost Afrika heeft het een gewelddadige dimensie aangenomen, met het uiterst bedreigende verschijnsel *kaping om losgeld*. Zeevarenden houden er niet van om thuis, tijdens verlof over hun bezorgdheid te praten. Maar aan boord maakt men zich wel degelijk ernstig zorgen: *"Hoeveel kans lopen we, dat we in een piraten-val lopen in de Indische Oceaan? Zijn we goed voorbereid; zijn de maatregelen die we hebben genomen voldoende? Kunnen we rekenen op hulp als het fout gaat? Wat gaat er gebeuren, als de kapers tóch aan boord komen?"* Het zijn vragen die de kapitein van een schip zichzelf regelmatig stelt, maar ook van de bemanning hoort. Men realiseert zich heel goed dat men in de meeste gevallen geheel op zichzelf is aangewezen. Niet alleen de bemanning heeft vragen. Het thuisfront maakt zich zo niet nog grotere zorgen. Zij weten maar weinig en juist daardoor groeit de zorg het meest als het schip in een door zeeroverij bedreigd gebied komt.

De rol van de kapitein

Van de kapitein wordt verwacht, dat hij zijn reis goed voorbereidt en daarbij alle risico's die hij onderweg kan ondervinden, adequaat in kaart brengt en tot een minimum beperkt. Dat lijkt eenvoudig. Toch spelen zo veel andere belangen een rol, dat een kapitein in praktijk voornamelijk bezig is met het afwegen van prioriteiten en belangen. Hij wordt voortdurend overspoeld met verzoeken, vragenlijstjes en formaliteiten waaraan moet worden voldaan. En omdat de scheepsbemanning van een koopvaardijship maar klein is[3], doet de kapitein alle administratie zelf. Hij heeft behoefte aan snelle en betrouwbare informatie over de risico's. Moet hij door een zeeroverij gevaarlijk gebied, dan wil hij de allerlaatste informatie hebben. *"Daarvoor hebben we toch websites, waarop hij alles kan vinden"*, wordt vaak gezegd. Men vergeet daarbij te bedenken, dat op zee beperkingen gelden. De downloadcapaciteit bij verschillende rederijen is dermate beperkt, dat de kapitein uitgebreide files nooit te zien krijgt[4]. Bovendien heeft hij de tijd niet, om eindeloos op internet te zoeken. De NVKK probeert daarin te voorzien door kapiteins op een voor hen goed toegankelijke wijze van de noodzakelijke informatie te voorzien. Toch blijft de behoefte aan actuele en betrouwbare informatie groot. Niet alleen bij kapiteins en Kapiteinsvereniging. Ook reders hebben behoefte aan veel meer informatie, dan tot nu toe wordt verstrekt. Zodra een schip het zeeroverij-gevaarlijke gebied in de Noord Indische Oceaan nadert, dient het zich te registreren bij MSC-HOA[5]. Daar krijgt men informatie over de actuele situatie. Zodra men de "High Risk Area[6]" binnenvaart dient men zich te melden bij UKMTO Dubai[7]. Vijf dagen voordat men bij de International Recommended Transit Corridor (IRTC) is, dient men een "Vessel Movement Registration Form" op te sturen. Daarbij dient de kapitein een Vessel Position Reporting Form in te vullen. Bovengenoemde registratie is weliswaar op geheel vrijwillige basis, maar het zou niet van goede reisplanning

getuigen, als men het niet zou doen. Uiteraard wordt verwacht dat de kapitein ook laatste versie van de Best Management Practices (BMP) kent en waar relevant, de veiligheidsadviezen heeft geïmplementeerd. Het schip dient ook zelf alle maatregelen te hebben genomen voor zelfbescherming. In de BMP staat vermeld dat, indien verdachte activiteiten worden waargenomen, of een aanval van piraten wordt ondervonden, de kapitein dit moet melden op een speciaal formulier ("Annex D"). Er zijn kapiteins die zich langzamerhand afvragen, hoe het toch komt, dat zij van militaire organisaties (zoals MSC-HOA en UKMTO) zo weinig actuele informatie krijgen, terwijl zij zelf zo veel informatie verschaffen. Zij vragen zich af, wat er allemaal met die informatie wordt gedaan. "Wij varen door het gebied en wij hebben behoefte aan alle relevante en snelle veiligheidsinformatie", is een veelgehoorde opmerking.



Bedrijvigheid bij een gekaapt schip voor de kust van Somalië

Bescherming door marineschepen

Niet overal in de wereld in zeeroverij gevaarlijke gebieden kunnen marineschepen aanwezig zijn om koopvaardijshipen te beschermen. Helaas kan niet altijd worden gerekend op vertrouwd op lokale marineschepen van kuststaten die veiligheid zouden moeten bieden. Omdat op dit moment rond de Hoorn van Afrika een groot aantal marineschepen van verschillende landen aanwezig is, wordt de visie op de rol van marineschepen beperkt tot dat gebied. Bemanningsleden van passerende koopvaardijshipen weten, dat gemiddeld zo'n 20 marineschepen rond de Hoorn van Afrika waken over hun veiligheid. Vaak nemen ze geen marineschepen waar, maar weten zij, dat deze in de nabijheid zijn, hetgeen hen een goede morele steun geeft. Toch komt het voor, dat schepen in transit door de IRTC worden aangevallen door piraten. Ook komt het voor, dat schepen vlak na begeleiding van marineschepen worden aangevallen. We kennen in Nederland het "Draaiboek behandeling bijstandsaanvragen bij piraterij en gewapende overvallen op zee" (kortweg "Draaiboek Piraterij" genoemd). Dat is een vertrouwelijk document, waarin overheidsrichtlijnen staan ten aanzien van de honorering van een bijstandsaanvraag met betrekking tot zeeroverij[8]. Dat klinkt erg hoopvol, maar over

de uitvoering ervan valt bij gezagvoerders, maar ook bij reders nogal wat scepsis waar te nemen. In de eerste plaats kent het document een rubricering, waardoor de kapitein geen kennis kan nemen van de inhoud. Er wordt een kwetsbaarheids-klassificering toegekend aan schepen, waarvan kapiteins, noch reders weten, hoe die in elkaar steekt en wat de criteria zijn. Van de bijstandaanvragen wordt bitter weinig gehonoreerd. Dat, terwijl een aantal koopvaardischepen onder Nederlandse vlag wél bescherming kreeg van buitenlandse marineschepen. Op het moment van schrijven is een groot werkeiland van Heerema onderweg van Zuid Afrika naar India. Een kwetsbaar en kostbaar object. Hiervoor is een verzoek om bijstand ingediend. Volgens ingewijden is dit verzoek niet gehonoreerd. Gezagvoerders is niet ontgaan, dat schepen die met voedselhulp in opdracht van het World Food Program van de United Nations varen, met bescherming altijd voorrang krijgen. Vaak zijn dit schepen onder goedkope vlag. Het feit dat de toekenning van bescherming niet helder is, dat adequate informatievoorziening als onvoldoende wordt ervaren, maakt dat kapiteins niet erg te spreken zijn over "het optreden van de Koninklijke Marine". Uiteraard is een nuance hier op zijn plaats. Aan boord worden zaken vaak ongecompliceerd voorgesteld. Begrijpelijk, want op een wereldreis van vele duizenden mijlen is dit maar een momentopname en slechts een onderdeel van het hele traject waarop veel gebeurt. Duidelijk zou moeten zijn dat de Koninklijke Marine optreedt als instrument van de regering en in die functie de opdracht krijgt van de Nederlandse regering. Blijkbaar wordt het "hoe en waarom" toch niet helemaal goed gecommuniceerd naar de zeevarenden, die het gevoel krijgen aan hun lot te zijn overgelaten[9].

Zelfbescherming op schepen

De BMP vermeldt in hoofdstuk 6 (Company Planning): *"The provision of carefully planned and installed Self Protection Measures (SPMs) prior to transiting the High Risk Area is very strongly recommended"*. Daarmee geven de stellers van het document aan, dat niet gerekend kan worden op volledige bescherming door marineschepen. Ook indien het schip wordt aangevallen door kapers, moet gerekend worden op een theoretische tijd van minimaal 20 minuten die nodig is, om marine eenheden de gelegenheid te geven het schip te bereiken. De ervaring leert, dat de werkelijkheid een veelvoud daarvan is. Al zijn veel marineschepen actief rond de Hoorn van Afrika, voor deze onmetelijke waterplas zou een veelvoud nodig zijn. Ook in andere delen van de wereld is bescherming tegen zeeroverij nodig. Beschermingsmaatregelen aan boord hebben als voordeel dat men ze altijd bij zich heeft. Overal in de wereld. En men is daarbij niet afhankelijk van de aanwezigheid van marineschepen of traagheid in de besluitvorming van overheden. Op dit moment wordt discussie gevoerd over de wenselijkheid en de toelaatbaarheid van het inhuren van Private Security Companies (PSC's). Een verschijnsel, dat vanuit de Verenigde Staten nu ook Nederland heeft bereikt. Nadat de voormalige minister van Defensie al in 2009 aangaf, niet te kunnen

voldoen aan het verzoek van de Nederlandse reders om bescherming op hun schepen door Nederlandse mariniers, zijn de reders gaan zoeken naar alternatieven. Inmiddels heeft het sterk groeiende aantal PSC's een gat in de markt gevonden en bieden zij op prachtige websites hun diensten aan om koopvaardischepen te beschermen. Enkele gezagvoerders zijn van mening dat alleen al de zichtbare aanwezigheid van gewapende beveiligers piraten af zal schrikken[10]. Het ligt voor de hand dat bij het zoeken naar oplossingen voor de meest effectieve, maar ook gemakkelijke en goedkope maatregelen zal worden gekozen. Sommige reders denken de oplossing te hebben gevonden bij de inhuur van Jemenitische militairen of P-SC's. De effectiviteit van de PSC's is echter, ondanks de beoogde afschrikwekkende werking, tot op heden niet aangetoond. Het merendeel van de Nederlandse kapiteins is verre van gelukkig met deze ontwikkeling. Zij wijzen vuurwapengeweld op schepen, waarover zij het commando voeren, in principe af. Zij zijn verantwoordelijk voor alles wat er op hun schip gebeurt en indien er slachtoffers vallen, worden zij daarvoor aangesproken. Een kapitein is niet opgeleid om te oordelen of er geschoten moet worden, wanneer en op welke wijze. Hij is daarvoor volledig aangewezen op de leidinggevende van het beveiligingsteam. Men vreest dat inzet van particuliere beveiligers escalerend zal werken en dat een vuurgevecht zal leiden tot heel veel schade. Dat kapers bereid zijn, grof geweld te gebruiken is in het verleden al bewezen.



De Jumbo Javelin heeft Mariniersbescherming (december 2008).

Er blijkt overigens wél vertrouwen te bestaan in een beveiligingsteam van Nederlandse mariniers op het schip. Deze optie is echter niet meer van toepassing en creatief worden nu mogelijkheden ontwikkeld om binnen het kader van de Nederlandse regelgeving[11] toch beveiligers met het schip mee te kunnen sturen. Er zijn zelfs reders, die voor een reis waarop een PSC moet worden ingehuurd, het schip tijdelijk onder een andere vlag brengen. De leden van de NVKK zijn zich ervan bewust dat zij deze ontwikkeling niet kunnen tegenhouden. Schepen moeten blijven varen en reders zullen alles in het werk stellen om schip, lading en opvarenden te beschermen. De kapitein

zal de ontwikkeling dus wel moeten accepteren, maar zal dat onder voorwaarden doen.

Criminalisering van scheepsbemanning

Indien het inhuren van een PSC aan boord van schepen zou worden toegestaan, wil de kapitein over een aantal vragen helderheid hebben. Duidelijk zal moeten zijn hoe de geweldsinstructie is geregeld, hoe de commandostructuur loopt bij gebruik van wapens, wie aansprakelijk wordt gesteld en wie verantwoordelijk is. Omdat de mogelijkheid bestaat, dat er gewonden vallen, zal op het gebied van behandeling van eventuele slachtoffers goede instructie moeten worden gegeven[12]. Ook zal duidelijk moeten zijn op welke wijze verslag moet worden gedaan van een geweldsincident[13]. Beslist noodzakelijk is, dat duidelijkheid bestaat over eventuele gevolgen van een geweldsincident. In toenemende mate worden tegenwoordig scheepsbemanningen gecriminaliseerd. Omdat dit begrip niet overal bekend is, behoeft het enige nadere toelichting. Schepen die varen met duizenden tonnen lading vertegenwoordigen enorme bedragen en daarmee grote belangen. Het is meestal voor de kapitein onmogelijk om precies te weten wat zijn schip allemaal vervoert. Vaak ook geeft de verscheper niet duidelijk op, wat hij aanbiedt. Een kapitein van een schip dat 6000 containers vervoert en waarvan een groot deel is verzegeld, weet slechts in hoofdlijnen wat er allemaal in die containers zit. Het is voorgekomen dat in één van de verzegelde containers een partij drugs werd aangetroffen. De kapitein, die verantwoordelijk is voor alles wat er op zijn schip gebeurt, belandde achter de tralies. Een ander voorbeeld. Een geladen crude oil tanker raakte in zwaar weer voor de kust van Spanje in moeilijkheden en verzocht om bijstand. Die bijstand werd niet onmiddellijk gegeven. De kapitein doet intussen alles om een ramp te voorkomen, maar zijn voortstuwing werkt niet meer. Als het schip uiteindelijk op de kust beukt, worden de bemanning en tenslotte de kapitein van boord gehaald door een helicopter. De kust raakte bevuild met zware olie en de kapitein werd opgesloten. Hij heeft 3 jaar als een topcrimineel in een Spaanse cel gezeten en is sinds kort op borgtocht vrij. Criminalisering is het beschouwen van de kapitein en/of andere bemanningsleden als zware crimineel omdat zij buiten hun schuld met een schip in problemen zijn geraakt. Vaak spelen op de achtergrond enorme financiële belangen. Terug naar de beveiliging tegen zeeroverij. Indien bij een geweldsincident ernstige ongelukken gebeuren, zou dit ook aanleiding kunnen zijn voor criminalisering.

Hoe verder

Zeeroverij is van alle tijden. Het verplaatst zich over de wereld als een "waterbed effect".

Primaire aanpak van zeeroverij is het meest effectief bij de bron zelf: op het land. Er kunnen echter oorzaken zijn, waardoor dat niet mogelijk blijkt. Daarom moeten koopvaardischepen wel zorgen voor eigen bescherming. Die bescherming moet aan een aantal voorwaarden voldoen: toelaatbaar, werkbaar, be-

taalbaar, duurzaam, slim en eenvoudig. Niet alleen maar technische middelen zijn van belang. Ook een anti-piraterij doctrine aan boord, maar ook op het rederijkantoor met goede afspraken en een heldere crisisorganisatie. In Nederland blijkt voldoende inventiviteit te zijn om oplossingen te ontwikkelen. Maar daarvoor moet bij de partijen die kennis van zaken hebben, bereidheid worden gevonden om open en oplossingsgericht rond de tafel te gaan zitten en informatie te delen. Koopvaardischepen komen in alle uithoeken van de wereld. Marines kunnen niet overal in de wereld aanwezig zijn. De vraag rijst: "*hoe lang kunnen we een operatie als die rond de Hoorn van Afrika volhouden?*". Wellicht komt een toekomstige taak voor de Koninklijke Marine weer terug bij haar oorspronkelijke taak: het veilig houden van vitale zeeroutes.

Conclusie

De aanpak van zeeroverij heeft, ondanks alle inspanningen, nog niet geleid tot een voor gezagvoerders merkbaar veiliger zee. Bemanningsleden, maar ook het thuisfront, maken zich daarover zorgen. Zij zijn van mening dat de veiligheid die hen door de Koninklijke Marine wordt geboden, te mager is. Koopvaardischepen blijven, ongeacht vlag of type, kwetsbaar voor zeeroof. Er is behoefte aan goede beschermingsmaatregelen en aan actuele en betrouwbare informatie. Gezagvoerders vinden dat wapengeweld moet zijn voorbehouden aan de krijgsmacht. Indien de krijgsmacht onvoldoende bescherming kan bieden zullen zij echter alternatieven moeten accepteren, maar slechts onder heldere voorwaarden, waarbij geen concessies worden gedaan aan de rechtspositie van de gezagvoerder. Een goede taakverdeling bij beveiliging van koopvaardischepen tegen maritieme criminaliteit zou wellicht kunnen zijn: koopvaardischepen zorgen voor een eigen "harde schil" door een goed security management programma en preventieve maatregelen. Marineschepen zorgen voor beveiliging van essentiële sea lines of communication.

* H.A. L'Honoré Naber is bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, directeur van Safer Seas Consultancy en oud-hoofd Koopvaardijzaken van de Marine-staf.

[1] Rapportage International Maritime Bureau, Kuala Lumpur

[2] Voorbeeld Maersk Alabama, die in april 2009 werd gekaapt

[3] Als voorbeeld: een groot containerschip heeft doorgaans een bemanningsgrootte van maar 15 à 25.

[4] Een voorbeeld daarvan is de MS-CHOA-website met te downloaden documenten. Verschillende kapiteins hebben gemeld dat de bestanden te groot zijn om daarvan kennis te kunnen nemen.

[5] *The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSC-HOA) is an*

initiative established by EU NAVFOR with close co-operation from industry. The MSC-HOA centre provides 24 hour manned monitoring of vessels transiting through the Gulf of Aden whilst the provision of an interactive website enables the Centre to communicate the latest anti-piracy guidance to industry and for Shipping Companies and operators to register their movements through the region.

[6] *"For the purposes of the BMP, this is an area bounded by Suez to the North, 10°S and 78°E".*

[7] *UK Maritime Trade Office (UKMTO) is the first point of contact for ships in the region. The day-to-day interface between Masters and Naval forces is provided by UKMTO, who talk to the ships and liaise directly with MSC-HOA and the Naval commanders at sea. UKMTO require regular updates on the position and intended movements of ships.*

[8] Meer informatie op: <http://ikregeer.nl/document/kst-30490-9>

[9] Een reder heeft wel eens opgemerkt, het gevoel te hebben met "Russisch Roulette" bezig te zijn.

[10] Er zijn zelfs enkele gevallen bekend, waar gebruik wordt gemaakt van opblaaspoppen die met stukken hout een gewa-
pend voorkomen hebben gekregen.

[11] Op een koopvaardijship onder Nederlandse vlag is o.a. de Nederlands wetgeving van toepassing. Het is echter in tegenstelling tot een Nederlands marineschip, geen Nederlands grondgebied. De Nederlandse Wet wapens en munitie staat het meevoeren van wapens zonder vergunning niet toe. Wel geldt voor de bemanning het algemeen erkende recht op noodweer, zoals dat ook aan de wal bestaat.

[12] Koopvaardijshipen hebben in de regel geen arts aan boord. Officieren hebben een medische stage gelopen en zijn opgeleid om ziektes en verwondingen te stabiliseren totdat medische behandeling kan worden geboden. Zij zijn niet op de hoogte van de behandeling van vuurwapenverwondingen.

[13] In een scheepsjournaal wordt alles dat van belang wordt geacht, vermeld. De rechter kent er een waarde aan toe. Bij geweldsincidenten blijkt soms echter dat niet altijd zaken op de juiste wijze zijn vermeld. De gezagvoerder dient goed op de hoogte te zijn van de wijze waarop hij een dergelijk incident moet melden.



Who is in charge of armed guards?

As the master is responsible for the acts of his or her officers, crew and any personnel on board, does this mean he or she would give the order to fire in the event of piracy?

By John A.C. Cartner *, Lloyd's List 8 Dec. 2010 (verkorte versie)

The question arises: "Who controls armed guards on board?" On the one hand, the contracted security business culture requires taking control of matters. On the other hand, vessels, masters and armed guards are creatures of law. There is no difference in law between a person with gun-firing skills and an able seafarer or a boatswain. Neither has any special privilege. A vessel under a flag is an extra-territorial chattel of the flag state and by law it is administered by the master who is the warrantee of the flag state. This is a sovereign matter of delegation of authority and responsibility to the master – not to armed guards. The master may delegate some of his/her authority to those competent in law to accept the delegation. However, the master may only delegate to certificated officers. The holding of a certificate is prima facie evidence of the competence within the certificate's constraints in most flag states. The master commands by law. Officers and ratings assist the master and the delegated officers. An armed guard is as any other uncertificated person on board. Therefore he is incompetent in law to accept any delegation of the master's duties or authorities. Companies may hire riding crew for technical work. Riding crew are not paying passengers, but are contracted workers. But they are passengers and under the command, dominion and control of the master by law. Even if one or all of the riding crew is certificated, they are not of the officers of the vessel and remain incompetent for delegation. Thus, in case of an armed guard with a certificate, he or she is as riding crew under the dominion, control and command of the master as any other incompetent uncertificated person. How does this work with piracy? For example, who gives the order to fire and to cease fire? The master is responsible for the acts of his or her officers and crew unless they commit an illegal act. The master may not delegate authority to an uncertificated armed guard. Hence, the master has the responsibility of firing and must give the order. The local "rules of engagement" are the master's to provide or to approve if given by his company – but not the armed guard's company. The master is not an agent of the guard company. Does the riding-crew leader or rating in charge of the armed guards have any authority on board? The short but accurate answer is no. Armed guards may be liable civilly or criminally for their acts if they step outside the dominion, control and authority of the master. The bottom line is that armed guards have no authority on board. The company may give lawful orders to the master about armed guards. The master may agree if these orders do not violate his/her principal duties. The master is under a duty at law to exercise his/her professional judgement. To the extent there is a conflict, on-the-scene professional expertise is the deciding factor. The master is in full dominion, authority and control of armed guards at all times as he or she is of any other person on board.

* John A.C. Cartner is a maritime lawyer in Washington DC. He holds the US Coast Guard's unrestricted master mariner certification



Op zoek naar afwisseling?

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

Monster vandaag nog aan op onwijswerk.nl

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




Redwise
GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING

Vernieuwde NVKK-website

Sinds kort is de NVKK-website vernieuwd. Voorzien van een fris nieuw uiterlijk, en met zoveel mogelijk eigentijdse functionaliteit. Kijk op: www.nvkk.nl

Indien u de inlogcode en het wachtwoord niet weet, kunt u daarvoor contact opnemen met onze secretaris of anderszins van de andere bestuursleden.



Door iedereen kan er informatie over de vereniging op worden gevonden, met tevens de mogelijkheden om lid te worden en/of manieren om contact te maken. Er zijn wetenswaardigheden op te vinden over de vereniging, en de maritieme wereld met onze contacten, zowel nationaal als internationaal. Tevens kan er geklikt worden naar een pagina met actuele onderwerpen. Ook bestaat er de mogelijkheid om scheepvaart gerelateerde foto's en video's te bekijken.

Buiten de algemeen toegankelijke informatie kunnen alle leden via een inlog met wachtwoord nog meer informatie op de achterliggende webpagina's vinden.

Aan de content van de website wordt regelmatig gesleuteld om e.e.a. actueel te houden. Uiteraard zijn we ook afhankelijk van de inbreng van onze leden. Als u dus nog ideeën heeft over de inhoud, of wilt bijdragen met nieuwtjes, foto's of relevante video's, dan is uw inbreng zeer welkom.



Wisselende interpretatie verkeersregulering TSS off Netherlands North Sea kan tot boetes leiden

Een grote tankeroperator maakte onlangs via haar interne nieuwsberichten het volgende aan haar vloot bekend.

De reder ziet zich geconfronteerd met een toenemend aantal overtredingen van schepen in de verkeersscheidsstelsels onder de Nederlandse kust. Per overtreding is een boete van € 4000,- opgelegd. De incidenten betreffen vooral de aanloop van Rotterdam, komende vanuit de Noord, waarbij het verkeersscheidsstelsel te vroeg wordt verlaten. Punt van discussie is 'the nearest point of the route to the port of departure or destination which permits a safe passage to or from the port'. De routingsmaatregel schrijft voor dat het is toegestaan de verkeersbaan te verlaten op het dichtstbijzijnde punt van of naar de haven van bestemming. Het dichtstbijzijnde punt be-

vindt zich op een lijn welke een hoek van 90 graden maakt met de haven van bestemming. Uit jurisprudentie blijkt een zeker gedoogbeleid van de Nederlandse autoriteiten.

De volgende situaties gelden als algemeen aanvaard doch zijn geen officiële richtlijnen. Komende uit de Noord met bestemming IJmuiden is het toegestaan de verkeersbaan direct te verlaten na het verlaten van het 'TSS Brown Ridge'. Komende uit de Noord met bestemming Rotterdam kan men de verkeersbaan verlaten mits men de Brown Bank wrakboei (52-30,5 N', 003-18,3 E) zuidelijk passeert. De rederij adviseert haar kapiteins zich strikt aan de regels te houden.

Van het Secretariaat

In april 2010 heb ik het secretariaat overgenomen en graag deel ik enkele ervaringen en indrukken met u. Ik mocht mij gelukkig prijzen met een prima overdracht en mijn voorganger Dave van Dijk heeft de afgelopen jaren een ongelooflijke berg werk verzet. Hiermee is de vereniging transparant en professioneel geworden en financieel voor de toekomst voorbereid. Eén van de belangrijkste ontwikkelingen is het verdwijnen van ons fysieke kantooradres in Den Haag per 1 januari j.l. Het verenigingsadres in Den Haag zal blijven als postadres. Ook zullen we de vergaderruimtes daar blijven gebruiken. Door de leden werd op de opzegging van de huurovereenkomst met gemengde gevoelens gereageerd. Uiteraard was de belangrijkste reden de kostenbesparing. Met de huidige digitale middelen kan ik u echter verzekeren dat de ingeslagen weg nu al heeft geleid tot een overzichtelijke, efficiënte, overdraagbare en bovenal financieel verantwoorde organisatie. Gezien de ontwikkelingen in het ledenbestand en de financiële gevolgen daarvan voor de inkomsten van de vereniging is en blijft een kritische blik op ons uitgavenpatroon vereist. Wie vreest voor een ontwikkeling waarin de vereniging haar zichtbaarheid verliest en inlevert aan daadkracht, kan ik geruststellen. De laatste jaren is te merken hoe de NVKK in de Nederlandse maritieme sector haar expertise meer en meer laat zien. Uiteraard geeft dat nog niet altijd direct de gewenste concrete resultaten maar onze aanwezigheid en herkenbaarheid is er en dat blijft niet onopgemerkt. In diverse overlegorganen van bijvoorbeeld ons pensioenfonds BPFK, onderwijs- en opleidingsorganisaties, Radio Medische Dienst en Scheepvaart Advies Groep heeft de NVKK, ook in 2010, actief kunnen bijdragen. Ook binnen de vereniging is er (meer) dynamiek. Het Dagelijks Bestuur heeft vrijwel dagelijks overleg via email en telefoon en maandelijks middels formeel overleg. Ook met overige bestuursleden is, naast de gebruikelijke vergaderingen, regelmatig overleg. Naar mijn idee kan de vereniging zich in onze turbulente sector de komende jaren manifesteren als een goed ontwikkeld netwerk met heldere communicatielijnen waarbij onze belangen, soms onopvallend, in vele uithoeken behartigd worden. Wij kunnen daarbij niet zonder uw steun en lidmaatschap, ongeacht uw actieve of professionele staat van dienst.

Gerrit-Jan Hulsebos
Secretaris

Mededeling betreffende statuten en huishoudelijk reglement

Op 22 oktober van het vorig jaar zijn de statuten en aanpassingen conform verenigingsbesluit gepasseerd bij de notaris. Een digitale kopie van de statuten, huishoudelijk reglement en ledenlijst kunt u vinden op de vernieuwde website van de vereniging, www.nvkk.nl. Een papieren versie kunt u desgewenst bij het secretariaat opvragen. Tevens maakt het bestuur u graag attent op de mogelijkheid tot het volgen van de vereniging op de netwerksite LinkedIn.

BESTUUR EN LEDEN

Mededeling herverkiezing bestuursleden

Met de Algemene Ledenvergadering op april 2011 verloopt de statutaire bestuurstermijn van de volgende bestuursleden: L. Geenevasen, H. van de Laan, L. Kazemier, G. van Santen, J.P. Bosma, A. Schoonderbeek. Allen hebben aangegeven zich herkiesbaar te stellen. Tegenkandidaten kunnen schriftelijk, doch uiterlijk 13 april, bij het bestuur worden aangemeld. Tevens zal kapitein H. van den Hurk worden voorgedragen als Varend Commissaris.

Nieuwe Leden:

2644	Kapitein R. Schlick	Arklow	01-01-2011
2645	Kapitein E. de Bruin	Nederlands Loodswezen	01-01-2011
2646	Kapitein E. Lefering	Holland Amerika Lijn	07-01-2011
2647	Kapitein J. Buisman	Essberger	20-01-2011

Overleden:

1610	Kapitein R.E. Miessen	Shell	10-07-2010
1937	Kapitein C. Hoek	Nedlloyd	30-10-2010
1432	Kapitein H. Stapelveld	KOS	30-10-2010
2420	Kapitein A. Blanksma	Nedlloyd	07-12-2010
1028B	Kapitein H. van der Loo	KRL	14-12-2010
1601	Kapitein C.J.P. van Maaswaal	Nedlloyd	15-02-2011

Woonadres dhr J.P. Jochems, lidcode B84:

Het secretariaat heeft enkele malen de Notices retour ontvangen van bovenstaand lid. Woonplaats is inmiddels onbekend en telefonisch contact is tot op heden niet tot stand gekomen. De secretaris ziet een adreswijziging graag tegemoet.

Oproep Beleggingscommissie

Ondanks een herhaalde oproep sinds de laatste Jaarvergadering zijn er nog steeds twee vacatures voor de Beleggingscommissie. De leden van de Beleggingscommissie ondersteunen en adviseren de penningmeester in het aanhouden van de financiële reserves van de vereniging. De leden dienen enige affiniteit met beleggings- en spaarproducten te hebben. De Beleggingscommissie draagt geen verantwoordelijkheid voor het uit te voeren beleid. Deze ligt bij het bestuur.

Indien u belangstelling heeft, kunt u zich melden bij het Dagelijks Bestuur.

De NVKK zoekt onder haar leden naar belangstellenden die plaatsvervangend lid willen worden van de Deelnemersraad van het Bedrijfspensioenfonds van de Koopvaardij (BPFK)

U komt hiervoor in aanmerking als u interesse heeft voor de pensioen materie en actief deelnemer of niet-actief deelnemer (slaper) bent van het pensioenfonds. Of als u reeds pensioen ontvangt van het BPFK. Interesse en enthousiasme zijn daarbij belangrijker dan een al bestaande specialistische kennis. U wordt na benoeming door het BPFK in de gelegenheid gesteld om cursussen te volgen en u te verdiepen in de materie.

De Deelnemersraad komt ongeveer 6 keer per jaar in vergadering bijeen, waarvan enkele keren plenair, samen met het Bestuur van het BPFK. Uiteraard worden de onkosten daarbij vergoed.

Zowel de leden als de plaatsvervangende leden worden in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het beslissingsproces.

Van alle Deelnemersraad-leden wordt verwacht dat ze een actief kritische inbreng hebben bij de uitvoering van de wettelijk vastgelegde controletaken binnen het pensioenfonds.

Indien u zich kandidaat wenst te stellen voor deze interessante functie, kunt u zich aanmelden bij de voorzitter van de NVKK.

Tijdens de ALV in april zal dan door de leden beslist worden over uw kandidatuur.

Het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK) is op zoek naar belangstellende gepensioneerden, niet-actieven of actieve deelnemers, die lid willen worden van een lezerspanel

De pensioenwereld is volop in beweging en de pensioenen staan al enige tijd in het middelpunt van de belangstelling. Dat betekent, dat er vaak en veel gecommuniceerd moet worden met de deelnemers.

Het BPFK hecht veel waarde aan heldere en begrijpelijke communicatie en wil de deelnemers er graag bij betrekken. Daarbij is het Bestuursbureau van het BPFK zich ervan bewust, dat er nog veel verbeterd kan worden. Daarom vraagt zij door middel van een lezerspanel om feedback.

Het lezerspanel zal in principe ieder kwartaal bij elkaar komen. In eerste instantie beoordeelt zij de bestaande documenten, zoals het Pensioenkompas en de Pensioenpeiling en worden opmerkingen meegenomen ter verbetering van nieuwe uitingen van communicatie.

Later kan worden gezien in hoeverre het lezerspanel vooraf ingeschakeld kan worden.

De bijeenkomsten beginnen om 10 uur en eindigen om circa 13 uur, waarbij het BPFK zal zorgen voor de lunch. Daarnaast ontvangen de deelnemers van het panel een reiskostenvergoeding voor de gemaakte kilometers.

Heeft u interesse in pensioenzaken en vind u dat de communicatie daaromtrent ook verbeterd kan worden, dan wordt u uitgenodigd om zich aan te melden voor het lezerspanel.

U kunt zich opgeven via ons mailadres nvkk@introweb.nl of door contact op te nemen met een lid van het bestuur van de NVKK.



Uw mening - Forumpagina - Feedback

In deze rubriek geven lezers hun mening, wordt de mogelijkheid geboden om te discussiëren over onderwerpen en vragen wij uw feedback over onderwerpen. Graag verwijzen wij hierbij wel naar de onderste mededeling in het colofon van dit blad: "Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd".

Monstergolf.

In het februarinummer 2010 van de Notices deed collega Hindrik van der Laan verslag over een 19 meter hoge monstergolf ten noorden van Terschelling. Omstandigheden, b.v. een zware storm uit noordelijke richting, creëren de omstandigheden voor het ontstaan daarvan. Het blijkt voor het KNMI nog niet mogelijk monstergolven te voorspellen. De Nederlandse Hydrografische Dienst kan op specifieke locaties waarschuwingen in de zeekaart aanbrengen. Daarvoor zijn wel vele meldingen nodig. Zij verzoeken daarom alle ontmoetingen met monstergolven of andere waarnemingen daaromtrent te willen registreren.

Wij verzoeken u om alle waarnemingen omtrent monstergolven aan de NVKK sturen.

Wij zullen vervolgens actie ondernemen richting de Hydrografische dienst.

Zeeroverij

Zeeroverij is helaas op dit moment erg actueel. Reders en zeevarenden zijn de onveiligheid op zee langzamerhand beu. De enige mogelijkheid om een goed en betrouwbaar beeld te krijgen is door ieder geval van zeeroverij, waar ook ter wereld, ook aan ons te melden. Hoe vollediger, hoe waardevoller (beeldmateriaal is zeker welkom). Wij hebben daarmee goede argumenten voor de discussie over veiligheid op zee en kunnen daarmee ook uw collega's beter adviseren.

Wij verzoeken u door te willen gaan met het melden van ieder incident op het gebied van piraterij.

Radio Medische Dienst

De NVKK heeft zitting in de Medische Commissie van de Radio Medische Dienst (RMD). Deze commissie houdt toezicht op het functioneren van de RMD. Wij verzoeken u uw ervaringen met de RMD aan ons door te geven.

Tevens verzoeken wij u na een gegeven medisch advies door de RMD, de arts te informeren over het verdere verloop. U kunt dit doen op het email adres: 00@rmd.knrm.nl

Website

Graag horen wij uw mening over onze vernieuwde website



feederlines
feederlines | shipmanagement

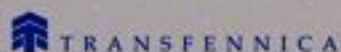
STUURMANSKUNST

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

h

Statue Allen van der Zee, Stuurlieden op de brug, 1900

the **spliethoff group**



Radarweg 36
1042 AA Amsterdam
The Netherlands

P.O. Box 409
1000 AK Amsterdam
The Netherlands

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

POST BETAALD
SEKERNAAL

Retouradres indien onbestelbaar: Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag



www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C017135

