

# Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



IN DIT NUMMER O.A.:

Veiligheid bij het werk

Onderzoeksraad voor veiligheid

Zeeroverrij: de stand van zaken



NR 4 - DECEMBER 2017



People  
on demand

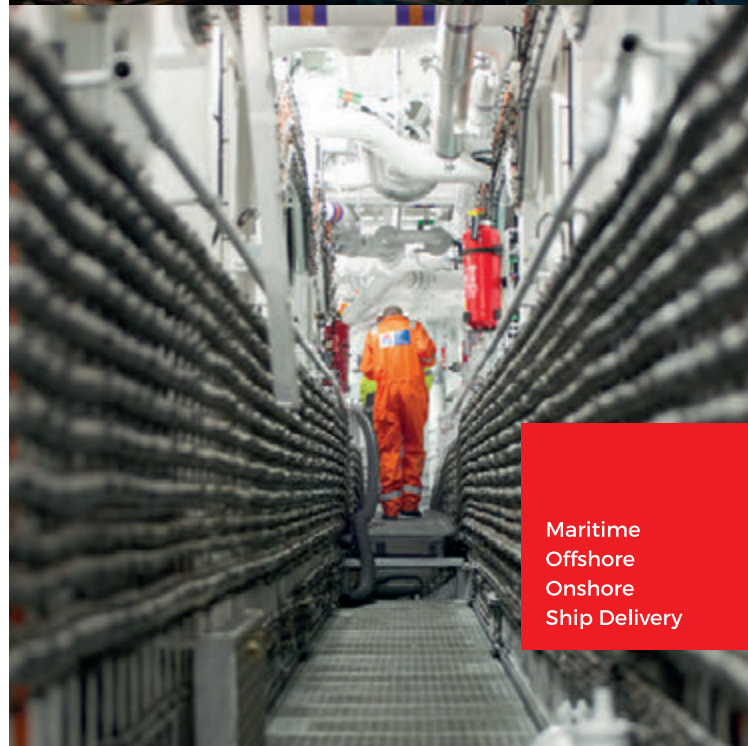
## KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

**TOS vaart wereldwijd voor diverse klanten schepen over. Wij zoeken voor deze gevarieerde en mooie reizen gemotiveerde zeevarenden. Iets voor jou?**

TOS is een belangrijke speler op deze exclusieve markt. Onder TOS regie varen wij jaarlijks tientallen schepen, variërend van sleepboten tot vracht- en passagiersschepen, naar de gewenste bestemming. Wij hebben werk voor functies variërend van (ASD) kapitein of werktuigkundige tot kok of matroos.

**Meld je aan!**

TOS (Transport & Offshore Services)  
Waalhaven O.Z. 77  
3087 BM Rotterdam  
T +31 10 436 62 93  
E [info@tos.nl](mailto:info@tos.nl)  
[www.tos.nl](http://www.tos.nl)



Maritime  
Offshore  
Onshore  
Ship Delivery



## COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK).

De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA, International Federation of Shipmaster's Associations  
CESMA, Confederation of European Shipmaster's Associations.

### ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

#### Postadres:

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

E-mail: [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)

Website: [www.nvkk.nl](http://www.nvkk.nl)

#### Dagelijks Bestuur:

L. van den Ende, voorzitter  
Tel.: 06-83944694  
J.P. Bosma, vice-voorzitter  
Tel: 06-13827308  
D. Roest, secretaris  
Tel: 06-23850923  
D.J. van Dijk, penningmeester  
Tel: 06-51711102

#### Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

L.J.H. Geenevasen  
Tel: 0512-510528

#### Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK  
Den Haag  
Bankrekening:  
IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

#### Redactie:

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

#### Aan dit nummer werkten mee:

F.J. van Wijnen  
J.P. Bosma  
G-J. Hulsebos  
C.A. den Rooijen

#### Redactieadres:

via postadres NVKK of  
e-Mail: [nvkk.notices@gmail.com](mailto:nvkk.notices@gmail.com)

#### Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap,

SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:

Zie website: [www.nvkk.nl](http://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

**11 januari 2018 16:00uur:**

**NVKK Nieuwjaarsreceptie in "De Maas" te Rotterdam**  
(hierover heeft u reeds eerder per post bericht ontvangen)

**12 april 2018:**

**NVKK Jubileumviering in "De Maas" te Rotterdam**

(Zie aankondiging op blz. 29)

## INHOUDSOPGAVE

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| Voorwoord                                          | 4  |
| Kort maritiem nieuws                               | 5  |
| IMO Maritime Ambassador Scheme                     | 6  |
| Zeeroverrij: de stand van zaken                    | 9  |
| Veiligheid bij het werk                            | 13 |
| De Maritieme Monitor 2017                          | 14 |
| Pearl Harbour, 7 december 1941                     | 15 |
| Onderzoeksraad voor Veiligheid                     | 16 |
| City of Rotterdam: Kapitein krijgt gevangenisstraf | 18 |
| Prevention of sexual harassment guide              | 20 |
| Violation of safety rules on northern sea route    | 21 |
| Scriptie: Een zieke aan boord, wat nu?             | 24 |
| A master's responsibility (ingezonden)             | 25 |
| Column: SCHRIK !                                   | 26 |
| Foto impressie van het NVKK symposium              | 27 |
| Van het secretariaat                               | 28 |
| Viering 75 jaar NVKK                               | 29 |
| Ingezonden artikel en oproep                       | 30 |

## OP DE VOORPAGINA

Winters tafereel in Noordwest Europa  
(foto C. A. den Rooijen,  
Voorzitter Koninklijk College Zeemanshoop)

## OP DE ACHTERPAGINA

Varend langs het Great Barrier Reef, Australië  
(foto G-J. Hulsebos, Great Barrier Reef pilot)

## QUOTES

### Maakt de zee dorstig?

Opmerkelijk veel spreekwoorden in de zeevaart hebben betrekking op dronkenschap, zoals:

- Hij is onder zeil
- Hij komt met een vol zeil thuis
- Hij heeft zijn bramzeil gehesen
- Het roer is van het schip
- Hij gaat zeven voet diep
- Hij laat zijn schuitje vollopen
- Zijn kompas is van de pen
- Een goed zeeman wordt ook wel eens nat
- Hij heeft een nat zeil

(Bron: spreekwoord.nl)

### The Masters' Voice



Geachte collegae,

We kijken in deze laatste Notices to Mariners weer terug op een goed en actief 2017.

Er is gedurende dit jaar weer een goede bijdrage geleverd aan onderwerpen zoals: de bescherming juridische positie van de Kapitein in het algemeen, arbo en veiligheid, advies Commissie Noordzee, advies loodsplicht, piraterij bescherming koopvaardij, KNRM, CESMA, Tuchtcollege en Zeevaartonderwijs.

Ons symposium "De Noordelijke Doorvaart" op 12 oktober j.l. in Amsterdam trok ook dit keer weer een volle zaal belangstellenden en was een zeer interessante bijeenkomst. Over dit actuele onderwerp zullen we nog veel ontwikkelingen gaan zien in de komende jaren. Hoewel een toenemend aantal rederijen met succes de arctische routes bevaren, zijn er ook zorgen bij de omliggende landen over onder andere geopolitieke

zaken, milieu vervuiling, SAR capaciteit en naleving van de regelgeving.

2018 is voor de NVKK een belangrijk jubileum jaar waarin we al weer 75 jaar bestaan. We gaan dit groots vieren op 12 april 2018 bij de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' te Rotterdam met een symposium over de hedendaagse functie van de kapitein met aansluitend een diner. Gaarne verzoek ik u om tijdig aan te geven of u het plan heeft te komen ([nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)).

Op 11 januari vanaf 16:00 uur organiseert de NVKK een Nieuwjaarsborrel ook bij de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas' te Rotterdam. Hiervoor heeft u al een uitnodiging recentelijk ontvangen. Ik hoop u daar te mogen ontmoeten en samen met u op het nieuwe jaar te toosten.

Ik wens u allen een mooi Kerstfeest, een fijne jaarwisseling en goede gezondheid toe in 2018 en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart !

Leen van den Ende  
Voorzitter



### Oudste NVKK-lid honderd jaar



**Kapitein C. Bruin**

Oud-gezagvoerder  
bij de Rotterdamsche Lloyd  
(september 1956 - januari 1972)

Kapitein Bruin is op 4 december j.l. 100 jaar geworden. Hij is het oudste lid van onze vereniging. Van 1970 tot 1973 was hij vice-voorzitter en van 1973 tot 1985 voorzitter van de NVKK.

Helaas is de gezondheid van kapitein Bruin zodanig dat een bezoek door onze voorzitter afgeraden werd door zijn familie.

Nochtans wensen wij ons oudste lid het beste toe.

## KORT MARITIEM NIEUWS

☼ Het Nederlandse schip "Eem Sky" (2.600 ton), onderweg van Sunndalsora in Noorwegen naar het Italiaanse Gaeta, onder gezag van kapitein Nino Padman, heeft op 27 augustus 52 Afrikaanse opvarenden van een 5 meter lange rubberboot gered. De boot, zonder motor, dreef in de Atlantische Oceaan, 30 mijl ten Westen van de Straat van Gibraltar. Met peddels als voortstuwing, was deze onderweg van Marokko naar Spanje met o.a. tien kleine kinderen aan boord. De groep werd later overgedragen aan de Spaanse kustwacht.

☼ In een schriftelijke uitspraak over een ongeval met de viskotter UK-22 "Stella Polaris" bij het binnenvaren van IJmuiden, heeft het Tuchtcollege voor de Scheepvaart er nog eens op gewezen dat scheepsongevallen altijd gemeld moeten worden bij ILT. Dit kan niet bepaald worden door de schipper of kapitein in kwestie. Dit moet direct gebeuren en niet worden uitgesteld. Volgens ILT is dit van groot belang voor de veiligheid op zee. Dit zou er op wijzen dat het Tucht College ook een rol speelt bij lering uit ongelukken, eens de voornaamste taak van de Raad voor de Scheepvaart.

☼ De heer M (Martin) Dorsman, directeur van de KVNR in Rotterdam, is benoemd tot Secretaris Generaal van ECSA, the European Community Shipowners' Association in Brussel. Hij heeft zijn functie aanvaard per 1 november. Zijn voorganger, Dr. Patrick Verhoeven, is benoemd als General Secretary van de IPHA, the International Port and Harbour Association.

☼ Het Delftse bedrijf Next Ocean heeft een z.g.n. Wave Predictor ontwikkeld. Met dit systeem kunnen schepen gevaarlijke golven aan zien komen. Het is gebaseerd op radar beelden waarbij de seacutter gebruikt wordt bij de voorspellingen. Samen met de bewegingen van het schip kan het systeem de bemanning inzicht geven in het gedrag van het schip in gebieden waar extreme golven kunnen voorkomen.

☼ Rederij JR Shipping uit Harlingen biedt tweedejaars leerlingen van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) van Terschelling de mogelijkheid een korte reis op een van haar schepen te maken. Zij blijven ongeveer 14 dagen aan boord om hun theoretische kennis in praktijk te brengen. Het gaat om groepen van 5 of 6 leerlingen vergezeld van een leerkracht van het MIWB.

☼ Het onder Finse vlag varende ro-ro schip "Norstream" van Bore Shipping, in charter by P&O Ferries, heeft op 13 januari van dit jaar 7 opvarenden gered van het zinkende ms "Fluvius Tamar". Het schip was in nood op 35 mijl NE van North Foreland. De kapitein en eerste stuurman van de "Norstream" ontvingen de Engelse "Lady Swaythling Trophy" voor getoonde vak(zee) manschap en moed. Tevens de Finse "Sea Sunday" award. Zij werden eind september dit jaar uitgereikt tijdens bijeenkomsten in Londen en Helsinki. Ook het goede teamwork aan boord van de "Norstream" werd geprezen.

FJvW

## Uitgebreid verslag van de reddingsactie in het CESMA NEWS van december.

☼ Classificatie bureau Veritas schakelt over op drones voor het inspecteren van tanks op zeeschepen. Dit voorkomt daar haar inspecteurs in moeilijke omstandigheden moeten werken. Bovendien hoeven er geen dure steigers en platformen te worden gebouwd. Het doel is om op deze manier laadruimen, ballasttanks en andere besloten ruimten te inspecteren. Via deze nieuwe technologie kunnen enorme besparingen worden gerealiseerd, terwijl ook de veiligheid wordt bevorderd.

☼ De eerstvolgende jaarvergadering van IFSMA zal plaatsvinden op 26 en 27 april 2018 in Buenos Aires, Argentinië op uitnodiging van de Argentijnse vakbond. Vanwege de hoge reiskosten zal de NVKK ook dit jaar de vergadering niet bijwonen.

☼ De KVNR Shipping Award is dit jaar toegekend aan de "Egbert Wagenborg" van Wagenborg Shipping te Delfzijl. Het nieuwe type EasyMax schip is geheel in Nederland gebouwd met als uitgangspunten "easy to operate and maximum performance". De prijs is uitgereikt op het Maritime Awards Gala dat op 6 november j.l. in Rotterdam werd gehouden. De "Seagull-301" van de Haas Maassluis en Ginton Naval Architects werd verkozen als KNVTS schip van het jaar. Het betreft een zogenoemde Unmanned Surface Vessel (USV) dat ondermeer onbemand op mijnen kan jagen. Volgens de jury is het schip buitengewoon innovatief.

☼ De Tuchtcollege heeft er weer eens op gewezen dat er niet teveel uitsluitend op digitale zeekaarten moet worden vertrouwd. Deze aanbeveling werd gedaan naar aanleiding van het op de rotsen lopen van het Nederlandse vrachtschip "Nova Cura", in april 2016, waarna het schip total loss werd verklaard. De gebruikte elektronische kaart was een kopie van een papieren zeekaart van 50 jaar oud, die onbetrouwbaar bleek.

☼ In een poging om de maritieme veiligheid in de Malacca en Singapore Straits (SOMS) te verbeteren hebben de plaatselijke autoriteiten in een Memorandum of Understanding (MOU) besloten een gezamenlijk hydrografisch onderzoek te starten. Zodoende kunnen de bestaande zeekaarten bijgewerkt worden volgens de laatst bekende gegevens. Men wil daarmee de pogingen tonen om de maritieme veiligheid in de "Straits" te waarborgen. Aanleiding kan zijn dat er de laatste tijd zich daar nogal wat ongelukken hebben voorgedaan.

## IMO MARITIME AMBASSADOR SCHEME

A tool to return the attractiveness of the maritime profession



*2015 is the year when the previous Secretary General of IMO, Mr. Koji Sekimizu began promoting his idea of establishing IMO Maritime Ambassadors. In his personal blog he explained the start of it was made during a reception after the Sub-Committee on Ship Design and Construction, where he told delegates about the need to promote a full range of maritime subjects, such as naval architecture, marine engineering, maritime law and so on, as well as the attractions of a career in seafaring and stressed how important it is to plant an understanding about the enticing prospects of a life in the maritime and seafaring professions in the minds of children and younger people, who have yet to decide on their future endeavours and career paths.*

He mentioned his own interests, stemming from his University days, in the truly challenging field of naval architecture. For him this represents a fascinating combination of science and art in shipbuilding, covering hydrodynamics, material sciences, design and strength calculation, towing tank experiments, ship movement

analysis, manoeuvrability and so on. Ship design in the future will offer a full range of challenges and opportunities in the fields of art and engineering, based on science and advanced technology.

It is pity to observe that the younger generations today seem to have lost interest in constructing these truly amazing, complex, man-made structures, capable of navigating the real oceans and coping with all the forces nature. Instead they seem increasingly attracted to information and communication technologies, thereby missing the wonderful opportunities to participate in real-world developments such as shipping and shipbuilding. Ships of the future will require young talent to explore futuristic designs and naval architecture is a hugely attractive profession, especially when you weigh the current number of young naval architects against the future demand for ships designed to meet society's increasingly stringent requirements for safety and environmental protection. We see now a lot of projects connected with non-manned ships like the one of Rolls Royce "Autonomous ship" and some others. And those new ships should be managed and manned more ashore, less at sea but still the world of shipping will need people to maintain and manage the ships.

The former IMO Secretary General explained in his blog that seafaring can provide young generations not only with an opportunity to earn money to live and provide for their families, it also offers unique opportunities to navigate the seas of the globe and encounter the wonders of the ocean world. We must tell young people that they have the opportunity to experience a real world of natural adventure in the seas and oceans of our planet. Seafaring offers a wonderful opportunity to see the world and interact with people from all over the planet, experiencing the huge variety of mankind's culture and heritage. A successful seafaring career also holds the promise of a further rewarding career on land, after retiring from the sea. We have a wonderful world of professions to offer to younger generations but we need ambassadors to spread the word among young people about how rewarding the maritime and seafaring professions are and how fulfilling a life within them can be. We need to place these ideas in the hearts of the younger generation. The idea of the IMO Maritime Ambassador Scheme has emerged from exploring the possibilities of concerted promotional activities among all IMO Member Governments and the industry.

Furthermore I would like to express my personal opinion on the shared above new trends in choosing profession among youngsters. More and more young people are going into computer science and programming which is quite understandable nowadays as the world economy is entering into the information era when every particular part of the economy is developing using the information technology. For example in shipping we see coming of electronic charts, GPS systems, AIS systems and all other electronics on board and ashore. The creation, development, maintenance and exploitation of all the electronic systems require computer specialists and that's the case in all the industries. But we need professionals as well to make the framework of the systems and to implement them in shipping either on board or ashore.

Under the scheme, each IMO Member Government is invited to identify and appoint IMO Maritime Ambassadors in their own country. IMO will formally recognize these appointments and maintain a register of IMO Maritime Ambassadors. Each IMO Ambassador will carry out activities such as school visits, speaking to young people and children at various opportunities arranged with Governments. Through IMO, these promotional activities and experiences will be shared by other IMO Ambassadors in other countries. We may expect that, sometime at a later stage, IMO Ambassadors would gather at IMO and discuss how to further promote their outreach activities. That had been done in September 2016 in London simultaneously with business Skype meeting where ambassadors who had not been able to attend the meeting physically were present virtually on the screens of the meeting room at IMO and take part in discussions on equal base with the real attendants.

The main purpose of IMO maritime ambassadors is in the multi-faceted maritime world to present to young people, both at sea and ashore a series of rich and fulfilling career opportunities. Seafaring can provide young generations not only with an opportunity to provide for their families but also with unique opportunities to navigate the seas of the globe and encounter the wonders of the world. Other avenues such as marine engineering, naval architecture and maritime law provide the chance for an exciting and dynamic life in a truly vital professional sphere.

### Who is an IMO Maritime Ambassador?



An IMO Maritime Ambassador is a spokesperson or advocate for the maritime and seafaring profession.

#### Who can nominate an IMO Maritime Ambassador?

IMO Member Governments and international organizations in [consultative status](#) or which have concluded an [agreement of cooperation](#) with IMO, are invited to participate in the scheme by selecting and identifying “IMO Maritime Ambassadors” to promote the maritime and seafaring professions and raise awareness of the positive benefits of choosing a career at sea or other maritime profession.

#### What does an IMO Maritime Ambassador do?

IMO Maritime Ambassadors are encouraged to share their passion about the maritime world with others, particularly young people who are starting out on their further education, apprenticeships and career pathways.

By reaching out, IMO Maritime Ambassadors can engage, inspire and call upon young people to consider careers at sea or in the maritime industries. The goal is to reach new target audiences and inspire a new generation of maritime experts and seafarers.

#### Nominating an IMO Maritime Ambassador

Governments or other organizations could nominate candidates for the IMO Maritime Ambassador Scheme using the nomination form in IMO web page.

Individuals may not nominate themselves. If an individual is interested in the scheme, he could contact his national [Government](#) or a relevant organization ([NGO](#) or [IGO](#)).

**How CESMA could participate in the IMO Maritime Ambassadors Scheme?** It could be done either via national associations and participation in their members in the scheme or via cooperation with IFSMA which is NGO and could nominate ambassadors. There are yet a lot of countries without IMO Maritime Ambassadors and we should use our meetings to promote that institute.







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

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

Kijk op [www.loodsworden.nl](http://www.loodsworden.nl)



## WET BESCHERMING KOOPVAARDIJ (toestaan van gewapende private beveiligers)

Het wetsontwerp van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK) ligt ter visie bij de Tweede Kamer. Verwacht wordt dat het medio januari 2018 plenair zal worden behandeld. Op de website van de Tweede Kamer is te zien wanneer het openbaar wordt behandeld. Het is openbaar, dus voor iedereen toegankelijk. [https://www.tweedekamer.nl/debat\\_en\\_vergadering/plenaire\\_vergaderingen](https://www.tweedekamer.nl/debat_en_vergadering/plenaire_vergaderingen)

## WORLD-WIDE INCIDENTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS JAN - SEPT 2017



There is continuing concern over attacks in the Gulf of Guinea and in South East Asia. The increase in attacks off the coast of Venezuela and other security incidents against vessels off Libya highlights the need for vigilance in other areas. In total, 92 vessels were boarded, 13 were fired upon, there were 11 attempted attacks and five vessels were hijacked in the first nine months of 2017.

### 1. East Africa

No incidents were reported off the coast of Somalia during this period, though the successful attacks from earlier in the year suggest that pirates in the area retain the capacity to target merchant shipping at distances from the coastline.

### 2. Malaysia's success story

One vessel was reported hijacked in the third quarter of 2017 when a Thai product tanker was attacked off Pulau Yu in Malaysia in early September. However, thanks to the prompt intervention of the Malaysian Maritime Enforcement Agency, 10 hijackers were successfully apprehended and the tanker was safely escorted to a nearby port. The pirates were quickly tried and sentenced to long periods of imprisonment. "The Malaysian response demonstrates exactly the type of speedy and robust action that is needed to deter such attacks," said Pottengal Mukundan, Director of IMB.

### 3. Nigeria remains risky

A total of 20 reports against all vessel types were received for Nigeria, 16 of which occurred off the coast of Brass, Bonny and Bayelsa. Guns were reportedly used in 18 of the incidents and vessels were underway in 17 of 20 reports. 39 of the 49 crewmembers kidnapped globally occurred off Nigerian waters in seven separate incidents. Other crew kidnappings in 2017 have been reported 60 nautical miles off the coast of Nigeria. In general, all waters in and off Nigeria remain risky, despite intervention in some cases by the Nigerian Navy. Vessels are advised to remain vigilant. The number of attacks in the Gulf of Guinea could be even higher than IMB figures as many incidents continue to be unreported.

### 4. An uptick in violence off Venezuela

While only three low-level incidents took place in Venezuela during the same period in 2016, the number this year racked up to 11. All vessels were successfully boarded by robbers armed with guns or knives and mostly took place at anchorage. Four crewmembers were taken hostage during these incidents, with two assaulted and one injured.

### 5. Tackling piracy is a team effort

Perhaps the biggest takeaway of this report is the proven importance of the 24-hour manned IMB Piracy Reporting Centre (PRC), which has provided the maritime industry, governments and response agencies with timely and transparent data on piracy and armed robbery incidents received directly from the vessels or owners, flag states or navies. "One of the strongest weapons triggering the fight against piracy is accurate statistics," said Mr Mukundan.

### IMB Piracy Reporting Centre:

<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/report-an-incident>

Source: [IMB / ICC](#)



### EUROPEAN UNION NAVAL FORCE MARKS NINE YEARS FIGHTING PIRATES OFF SOMALIA



*File photo shows an EU NAVFOR boarding team investigating a suspected pirate mothership off the coast of Somalia.*  
(File photo. Credit: EU NAVFOR)

The European Union Naval Force (EU NAVFOR) on Friday marked the ninth anniversary of its Operation Atalanta, the successful counter-piracy operation that has greatly contributed to curbing Somali-based piracy off the Horn of Africa and in the Western Indian Ocean.

During the past eight years, Operation Atalanta's mission has been focussed on four main aspects. First, it protects vessels of the World Food Programme and African Union Mission (AMISOM) to Somalia through close escort protection by EU NAVFOR warships. It also is set up to deter and disrupt piracy and armed robbery at sea within the Gulf of Aden and along the Somalia Coast, and has the authority to arrest, detain and transfer persons suspected of intending to commit, committing, or having committed acts of piracy or armed robbery at sea. EU NAVFOR's mission also includes protecting the variety merchant ships transiting through the busy and precarious sea lanes in the region. Finally, EU NAVFOR assets monitor fishing activities off the coast of Somalia.

Notable achievements have included the establishment of the International Recognised Transit Corridor in the Gulf of Aden. Other positive developments include International agreements that allow regional prosecution of pirates from Kenya and Seychelles and other states as well as the Shared Awareness and De-confliction Conferences (SHADE) that have been extremely successful in bringing together national navies not normally associated with the EU, NATO or the Combined Maritime Force (CMF).

The operation has also played a critical role reducing acts of piracy and preventing attacks before they happen.

At the height of Somali piracy in January 2011, 736 hostages and 32 ships were being held by pirates. By October 2016, however, those numbers have dropped zero thanks in part to the international naval forces patrolling the area and use of armed guards on merchant vessels.

According to EU NAVFOR's website, since 2008 its assets have disrupted 136 acts of piracy. The website defines a disruption as an action that renders a pirate group incapable of further pirate operation.

The operation also boasts a 100% success rate in providing protection to WFP and AMISOM vessels. EU NAVFOR has also conducted and supported numerous Safety of Life at Sea (SOLAS) rescue missions in the area, helping local, regional and international trading and fishing vessels in distress.

The ninth anniversary comes soon after EU NAVFOR successfully apprehended, detained and transferred suspected pirates for judicial process in the Seychelles.

In November 2016, the Council of the EU extended the Mandate of Operation ATALANTA until December 2018.

**Source:** gCaptain, December 8, 2017

[http://gcaptain.com/european-union-naval-force-marks-9-years-fighting-pirates-off-somalia/?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+Gcaptain+%28gCaptain.com%29&goal=0\\_f50174ef03-8bd3b0f88d-169611069&mc\\_cid=8bd3b0f88d&mc\\_eid=52838741e2](http://gcaptain.com/european-union-naval-force-marks-9-years-fighting-pirates-off-somalia/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Gcaptain+%28gCaptain.com%29&goal=0_f50174ef03-8bd3b0f88d-169611069&mc_cid=8bd3b0f88d&mc_eid=52838741e2)



**WATCH VIDEOS: PIRATES CHASE CONTAINERSHIP IN GULF OF GUINEA  
PRIVATE ARMED GUARDS FITE AT PIRATE BOATS**



A new video has surfaced online showing an apparent pirate attack on a containership in the Gulf of Guinea. The video, obtained by a British security firm, shows eight men aboard a skiff chasing a containership as the crew of the ship watches over the rails. As the camera zooms in, you can clearly see a tall ladder that the pirates would use to scale the side of the vessel.

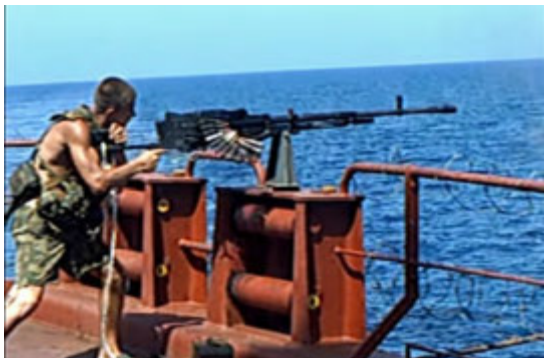
According to the security firm, the attempted boarding occurred on December 7, 2017, off the coast of Nigeria and involved a Singapore-flagged containership. The vessel and crew have been reported safe.

Although the waters off Nigeria are among the most dangerous in the world in terms of piracy, current laws prevent ships from having embarked armed security teams like they do off the coast of Somalia, where piracy has fallen dramatically since its peak in 2011. Just watch the video below showing how a similar attack by pirates off the coast of Somalia was ended abruptly by the security team:

Watch the videos at:

<http://gcaptain.com/watch-pirates-chase-containership-in-gulf-of-guinea/>

**Source:** gCaptain, December 13, 2017



Bizarre beelden op YouTube:

Preparing for Somali Pirate Attack, 4 nov. 2011

<https://www.youtube.com/watch?v=YuCXwH0qspk>





# MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

Experts in layered  
defense protection  
against piracy

[www.maritimesecurityalliance.com](http://www.maritimesecurityalliance.com)



Early Detection



Avoidance



Discouragement  
of Approach



Anti Boarding



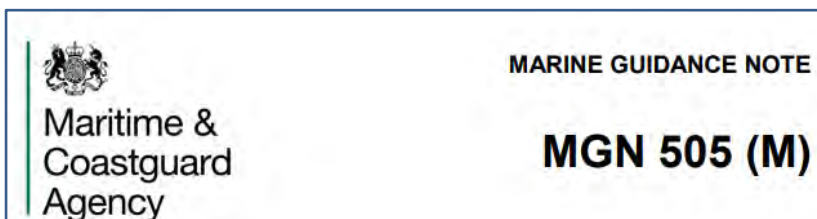
Obstruction  
of Movement



Safe Room

## VEILIGHEID BIJ HET WERK

### Human Element Guidance part 1 en 2 van de UK Maritime & Coastguard Agency



Hierin worden The Deadly Dozen behandeld: 12 menselijke factoren die invloed hebben op maritieme veiligheid.

**Te downloaden op:**

<https://www.gov.uk/government/publications/mgn-505-human-element-guidance-fatigue-and-fitness-for-duty>

en:

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/579069/MGN\\_520\\_Final.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/579069/MGN_520_Final.pdf)



### Veilig werken in de waterbouw en top 5 risico's in de waterbouw

In de waterbouw wordt al sinds jaren een vanzelfsprekend groot belang gehecht aan een goed arbeidsomstandighedenbeleid. Daarom is binnen de waterbouw veel tijd en aandacht besteed aan de ontwikkeling van allerlei materiaal, dat weergeeft hoe je in deze branche omgaat met de veiligheidsrisico's tijdens het werk. Lees in onderstaande artikelen over de Arbocatalogus Waterbouw, fysieke belasting, persoonlijke beschermingsmiddelen en veilig werken. Download "de top 5 risico's in de Waterbouw" en bestel het veiligheidsinstructieboekje.

**Te downloaden op:** <https://www.gezondwerkenindewaterbouw.nl/werknemers/veilig-werken>

### The Human Factor in IT Security: How Employees Are Making Businesses Vulnerable from Within



What role do employees play in a business's fight against cybercrime? A very important one.

Kaspersky Lab and B2B International surveyed over 5,000 businesses around the globe, and the results have been astounding. Just over half of businesses believe that they are at risk from within, while careless or uninformed employees contributed to 46% of cybersecurity incidents in the past year.

Read more about our findings in our new report, The Human Factor in IT Security: How Employees Are Making Businesses Vulnerable from Within. You'll learn not only how prevalent this problem is but what you can do to protect your company from within.

Sponsor: Kaspersky Lab

**Te downloaden op:** <https://resources.cio.com/ccd/assets/142073/detail>



### MARITIEME MONITOR 2017: MARITIEME SECTOR 2016 – MOEIZAAM MAAR KANSRIJK



<https://www.maritiemland.nl/maritieme-monitor-2017-moeizaam-maar-kansrijk/>

2016 was een moeizaam jaar voor de Nederlandse maritieme sector. De directe toegevoegde waarde daalde met 2,9% en de directe werkgelegenheid nam af met 0,2%. Vooral maritieme bedrijven in het Noorden maakte moeilijke tijden door met faillissementen, reorganisaties en doorstarts als gevolg. Bij de havens, grote jachtbouw en de visserij ging het wel goed. Daarnaast lijkt de bodem van de crisis in de jachtbouw/watersportindustrie bereikt. Dit staat te lezen in de Maritieme Monitor 2017. Vlak voor het Maritime Awards Gala – het hoogtepunt van de Maritime Week 2017 – overhandigde Mark Frequin, DG Bereikbaarheid, het eerste exemplaar aan Wim van Sluis, voorzitter Nederland Maritiem Land.

Dit deed hij namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Tegelijkertijd overhandigde Frequin de Havenmonitor 2017 aan de voorzitter van de Brancheorganisatie Zeehavens, Ronald Paul.

#### 2016 in cijfers

In 2016 bood de maritieme cluster werkgelegenheid aan ruim 271.500 mensen. Waarvan 166.600 directe werkgelegenheid. De gecombineerde productiewaarde was € 54,5 miljard. De directe toegevoegde waarde kwam uit op ruim € 18,2 miljard. Indirect kwam hier nog ruim € 5 miljard bij. Hiermee genereerde de maritieme cluster ruim 3,3% van het Bruto Binnenlands Product. Qua werkgelegenheid was de maritieme sector goed voor ruim 3% van de Nederlandse werkgelegenheid. In de Nederlandse zeehavens en het bijbehorende havenindustriële complex werkten in 2016 ruim 180.000 mensen. De economische ontwikkeling was daar positief. De directe toegevoegde waarde nam in 2016 toe met € 1,32 mld, zo'n 5,3 %. De totale directe en indirecte toegevoegde waarde kwam uit op € 41,2 mld. Dit maakt de maritieme sector inclusief de zeehavens, samen met de niet maritieme bedrijven in de havens, een invloedrijke maatschappelijke en economische speler. "We zijn trots op de mooie economische ontwikkelingen bij de Nederlandse zeehavens, maar maken ons tegelijkertijd ook zorgen om het steeds verder uit het lood gerakend gelijk spelveld met de havens in onze buurlanden", aldus Ronald Paul, voorzitter van de Brancheorganisatie Zeehavens. "Gelukkig bevat het Regeerakkoord veel voorstellen om die balans te herstellen. We roepen Cora van Nieuwenhuizen, de nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat, op om de aangekondigde maatregelen snel in te voeren om daarmee lading, toegevoegde waarde, de ingezette innovatie en banen veilig te stellen."

#### Vooruitblik

Gezien de achterliggende redenen voor de moeilijke economische situatie in de cluster zijn de vooruitzichten voor 2017 niet rooskleurig. Overcapaciteit in de (zee)scheepvaart zorgt voor (te) lage vrachtprijzen. En zorgt in binnen- en buitenland voor lege orderboeken in de scheepsbouw. De aanhoudende malaise in de offshore drukt ook op deze sector. Niet alleen door het uitblijven van nieuwbouw orders, maar ook doordat de omvang van de scheepsreparaties afneemt. Wat weer een negatief effect op de maritieme toeleveranciers heeft. Positief is wel de ontwikkeling van alternatieve energievormen zoals Wind op Zee, dat deze zelfde offshore sector nieuwe activiteiten oplevert. Welke bijdrage dat kan gaan leveren is nog onzeker. De komende jaren kan de "Brexit" voor de Nederlandse vissers en de gehele Europese visserij een grote impact hebben, omdat mogelijk wordt besloten de Britse wateren alleen toegankelijk te maken voor Britse vissers. De maritieme cluster heeft in 2016 dan ook nog niet kunnen profiteren van het herstel van de wereld economie. Naar verwachting zal dit ook in 2017 nog niet gebeuren. De verwachting is wel dat de wereldhandel zich positief zal blijven ontwikkelen. Daarom zijn de lange termijn verwachtingen voor de maritieme cluster niet negatief. Wim van Sluis: "Ondanks dat 2016 een moeizaam jaar was voor de maritieme cluster, en de vooruitzichten voor 2017 nog geen herstel voorspellen, zien wij kansen ontstaan. Het regeerakkoord biedt een aantal concrete aanknopingspunten om de cluster erbovenop te helpen. Zoals de voorgestelde Green Deal met de zeevaart, binnenvaart en de havens. Maar ook de uitbreiding van de SDE regeling, extra budget voor defensie, onderzoek en de kennisinstellingen."

#### Monitor

De Maritieme Monitor wordt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd door Ecorys en geeft een beeld van de economische ontwikkeling, arbeidsmarkt en innovatie van de maritieme cluster en de 11 maritieme sectoren. De monitor komt tot stand in nauwe samenwerking met Nederland Maritiem Land. Daarnaast voert Erasmus UPT voor het ministerie de Havenmonitor uit,



die tevens de economische ontwikkeling van het niet-maritieme bedrijfsleven in de zeehavens in beeld brengt. Sinds 2013 sluiten de gegevens op elkaar aan, zodat een compleet beeld resulteert van de maritieme cluster en de havens.

**Bron:** Nederland Maritiem Land *De maritieme monitor en de samenvatting zijn te downloaden op:*  
<https://www.maritiemland.nl/download-digitale-versie-rapport-maritieme-monitor-2017/>



## FLASHBACK IN HISTORY: ATTACK ON PEARL HARBOR, 7 DECEMBER 1941



December seventh, 1941: Up until the attack, the US had limited its participation in WW II largely to supply and logistics. After the attack, it was all in. The war continued, with the loss of millions of lives and large-scale property destruction

The surprise was complete. The attacking planes came in two waves; the first hit its target at 7:53 AM, the second at 8:55. By 9:55 it was all over. By 1:00 PM the carriers that launched the planes from 274 miles off the coast of Oahu were heading back to Japan.

Approximately three hours later, Japanese planes began a day-long attack on American facilities in the Philippines. (Because the islands are located across the International Dateline, the local Philippine time was just after 5 AM on December 8.) Farther to the west, the Japanese struck at Hong Kong, Malaysia and Thailand in a coordinated attempt to use surprise in order to inflict as much damage as quickly as possible to strategic targets. Behind them they left chaos, 2,403 dead, 188 destroyed planes and a crippled Pacific Fleet that included 8 damaged or destroyed battleships. In one stroke the Japanese action silenced the debate that had divided Americans ever since the German defeat of France left England alone in the fight against the Nazi terror.

Although stunned by the attack at Pearl Harbor, the Pacific Fleet's aircraft carriers, submarines and, most importantly, its fuel oil storage facilities emerged unscathed. These assets formed the foundation for the American response that led to victory at the Battle of Midway the following June and ultimately to the total destruction of the Japanese Empire four years later.

**Source:** Maritime Cyprus

**Originele video te zien op:** <https://www.youtube.com/watch?v=3e99lfmmDN0>





Zeevarenden die bij het navigeren gebruik maken van digitale kaarten, zijn zich onvoldoende bewust van de risico's die dat met zich brengt. Dat blijkt uit het onderzoek naar de gronding van het Nederlandse vrachtschip Nova Cura in april 2016 ten noorden van Lesbos. Het schip liep vast op de rotsen, waar de zee volgens de gebruikte digitale kaart 112 meter diep zou zijn. Het met staal geladen schip raakte total loss.

Aan boord van zeeschepen wordt steeds vaker gebruik gemaakt van navigatie op basis van digitale zeekaarten. Digitale navigatiekaarten kunnen echter de indruk wekken dat navigatie op basis van dit digitale systeem betrouwbaar en daarmee voldoende veilig is. Dat is niet altijd juist. Hydrografische diensten kunnen ervoor kiezen om gegevens uit - oude - papieren zeekaarten over te nemen voor het maken van ECDIS-kaarten. Soms gaat het om gegevens die tientallen jaren oud zijn. In het geval van de gronding van de Nova Cura toonde de digitale navigatiekaart een situatie gebaseerd op data uit 1967, opgenomen met de toen voor handen zijnde (analoge) apparatuur. De plaats waar de Nova Cura aan de grond is gelopen, bevindt zich 0,2 mijl zuidelijker dan de gekarteerde ondiepte van het Lamnas Reef. Terwijl de bemanning in de veronderstelling was dat de zee ter plaatse 112 meter diep was, liep het schip vast op de rotsen.

Het Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) is een digitaal navigatiesysteem dat voldoet aan de standaarden van de International Maritime Organization (IMO). Sinds 1 juli 2012 wordt op basis van een wijziging in het Solas-verdrag (Safety of Life at Sea) de verplichting voor het gebruik van deze ECDIS-kaarten gefaseerd ingevoerd. Hoewel de Nova Cura niet verplicht was gebruik te maken van ECDIS, was het wel gecertificeerd voor het gebruik van het ECDIS-navigatiesysteem.

De Onderzoeksraad benadrukt dat bij het gebruik van ECDIS de controle op de betrouwbaarheid van digitale kaarten belangrijk is. Controle kan door informatie over de historie van de digitale kaart en de gebruikte meetgegevens op te vragen in het systeem. Dit staat onder andere vermeld in zogeheten pick-reports, die niet automatisch verschijnen tijdens de reis. Ook dienen bij het gebruik van ECDIS alle andere middelen die de navigatie ondersteunen te worden gebruikt. Daarnaast waarschuwt de Raad dat het ECDIS-navigatiesysteem meer informatie kan aanbieden dan de gebruiker kan overzien. De reisvoorbereiding met ECDIS vraagt van de gebruiker vaardigheden in het oproepen en zichtbaar maken van de benodigde informatie, zoals 'sectorlichten'. Reders en eigenaren van schepen doen er goed aan hun bemanning hierop te wijzen en middels training te ondersteunen.

**Bron: OVV.**

**Meer lezen? Kijk op:** <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2379/digitaal-navigeren-oude-vaardigheden-in-nieuwe-techniek-20-april-2016>



Wegens uitbreiding van onze activiteiten op het gebied van Noordzee beloodsing zijn wij continu op zoek naar nieuwe collega's.

Als Noordzee loods bent u de specialist op het gebied van de nautische bekendheid op de Noordzee, het Engelse Kanaal, de Ierse Zee en het Skagerrak. U adviseert de kapitein en het bridge team bij de veilige navigatie van het schip door een van de drukste zeeën ter wereld en communiceert met de plaatselijke VTS-stations en loodsposten. Naast Noordzee-loods wordt u ook ingezet als Offshore VTS Pilot.

Als Offshore VTS Pilot zorgt u voor een optimale en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer rondom een bepaald schip of platform in de Offshore industrie. U observeert het verkeersbeeld door middel van Radar / ARPA, AIS, VHF en overige moderne navigatie apparatuur en werkt daarbij zeer nauw samen met guard-vessels ter plaatse. Hierbij onderkent u vroegtijdig mogelijke situaties die de veiligheid van het project en/of de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, zodat u deskundig actie kunt ondernemen ter voorkoming daarvan.

**Gevraagd:**

U bent minimaal 6 jaar in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships" en u heeft werkervaring als Kapitein of, u heeft minimaal 4 jaar werkervaring als Registerloods en u bent tevens in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships". Tevens beschikt u ten minste over een relevante graad van Bachelor. U bent in staat om in een betrekkelijk korte tijd een goede relatie op te bouwen met het bridge team. U heeft het vermogen om onder alle omstandigheden de rust en het overzicht te bewaren en de juiste prioriteiten te stellen. U heeft een flexibele instelling met betrekking tot werktijden.

**Geboden:**

Een afwisselende en dynamische baan in de internationale scheepvaart, zonder de nadelen van een lange uitzendtermijn. Dienstverband vanaf 80 werkdagen per jaar behoort tot de mogelijkheden.

Het behalen van het, door de Nederlandse overheid, vereiste Certificaat "Noordzeeloods" en het Offshore VTS Supplement Pilot, wordt in zijn geheel bekostigd door Dirkzwager.

Heeft u vragen dan kunt u terecht bij Martijn van der Vliet (operationeel manager DCP), tel. 010-5931600.

Spreekt deze vacature u aan, stuur uw sollicitatiebrief met CV naar:

Koninklijke Dirkzwager  
T.a.v. afdeling personeelszaken  
Postbus 14  
3140 AA Maassluis  
of per email naar: [pz@dirkzwager.com](mailto:pz@dirkzwager.com)



### KAPITEIN KRIJGT GEVANGENISSTRAF NA AANVARING

Verwezen wordt naar een eerder verschenen artikel over dit ongeval in het maart nummer op blz. 7

#### Inleiding



**Figuur 1: De bijzondere brugconstructie van de City of Rotterdam**

Op 3 december 2015 vond er een aanvaring plaats tussen het Panamese autoschip *City of Rotterdam* en de Deense roll-on/roll-off veerboot *Primula Seaways*. De aanvaring gebeurde op de rivier de Humber in Engeland. Er waren geen doden of gewonden te betreuren, ook was er geen sprake van een milieudelict, maar er was wel aanzienlijke materiele schade. Zowel de kapitein als de loods van de *City of Rotterdam* werden veroordeeld door de rechter. Beiden hadden schuld bekend. In dit artikel wordt voornamelijk gekeken waarom de kapitein van de *City of Rotterdam* werd veroordeeld tot een gevangenisstraf van 18 maanden en een geldsanctie.

Eerst zal hieronder het ongeval worden beschreven, daarna komt de oorzaak van dit ongeval aan de beurt. Vervolgens wordt de strafbaarheid van de kapitein bestudeerd, terwijl het artikel wordt afgesloten met enkele concluderende opmerkingen.

#### Ongeval

De aanvaring vond plaats op de rivier de Humber in het Verenigd Koninkrijk. De *City of Rotterdam* was op weg naar zee en hield stuurboordskant van het vaarwater. De loods voer het schip en deed dit voornamelijk visueel, dus door naar buiten te kijken. De loods gebruikte als ondersteuning wel de elektronische kaart en de radar. De kapitein en een stuurman waren ook op de brug.

De *Primula Seaways* kwam als tegenligger in zicht. De loods informeerde de kapitein dat het rood-op-rood zou worden, een normale situatie op die locatie. Het *Vessel Traffic System* (VTS) monitorde de scheepsbewegingen en er was VHF-contact met alle actoren. Beide schepen en het VTS bespraken alle scheepsbewegingen onderling. Toen de schepen elkaar dichter naderden werd de kapitein van de *Primula Seaways* ongerust omdat de *City of Rotterdam* geen of niet voldoende koers veranderde om een aanvaring te voorkomen. De afstand tussen beide schepen was intussen verminderd tot een mijl. Het VTS waarschuwde beide schepen, welke ook onderling contact hadden over deze nadering. Kortom, er leek niets ernstigs aan de hand, omdat alle sensoren en instrumenten goed werkten, iedereen voldoende was opgeleid en ruime ervaring had, en er was geen sprake van mindere nautische omstandigheden, zoals slecht zicht of erg harde wind. Aan alle voorwaarden voor een veilige situatie was voldaan. Meer juridisch, aan alle wettelijk voorgeschreven normen werd voldaan. Toch vond de aanvaring plaats, met veel materiele schade als gevolg.

Zie voor een meer gedetailleerde beschrijving van dit ongeval het rapport van de Britse onderzoeksinstantie.<sup>1</sup> Met name de conclusies op pagina 44 van dit rapport kunnen verhelderend werken voor alle kapiteins en loodsen.

#### Oorzaak

Omdat hier sprake was van normale maritieme en nautische omstandigheden is het toch wel

---

<sup>1</sup> UK Marine Accident Investigation Branch, 'Report on the investigation of the collision between the pure car carrier *City of Rotterdam* and the ro-ro freight ferry *Primula Seaway*, River Humber, United Kingdom, 3 December 2015', Report No 3/2017, Southampton February 2017.

interessant om te onderzoeken wat de oorzaak van deze aanvaring dan is geweest. De Engelse onderzoeksinstantie is hier vrij duidelijk over.

Toen de *City of Rotterdam* verleierde door de wind en in het vaarwater van de tegenligger *Primula Seaways* terecht kwam corrigeerde de loods aan boord van de *City of Rotterdam* niet voldoende, waardoor de aanvaring kon plaats vinden. De reden waarom deze loods onvoldoende de koers corrigeerde kwam omdat de loods gedesoriënteerd was door het kijken door een raam van de halfronde brug. De loods dacht dat hij het tegemoetkomende schip makkelijk zou ontwijken, maar de bijzondere constructie van de brug speelde hem parten. Deze bijzondere brug van de *City of Rotterdam* is te zien op figuur 1.

De desoriëntatie van de loods werd veroorzaakt door de bijzondere constructie van de brug. Dit wordt ook wel genoemd: '*relative motion illusion*'. De loods dacht dat het schip in de richting voer waarheen hij keek, maar dit was niet het geval. Het schip voer dus in een andere richting dan dat de loods dacht op basis van zijn visuele waarneming door een raam van de halfronde brug.

De constructie van de brug was dus een primaire oorzaak van de aanvaring. De sterke helling achterover van de ramen en de sterke ronde vorm van de brug zorgden ervoor dat er weinig visuele referenties waren.

Vanaf de brug kon de loods geen vaste scheepsonderdelen zien; dus geen boeg, vlaggenmast o.i.d. Zie ook het rapport van het onderzoek naar de bijzondere aspecten van deze brug.<sup>2</sup> Dit rapport beschrijft ook of deze brug wel voldoet aan de SOLAS-normen.

Een andere oorzaak van de aanvaring was dat de vervolgacties niet correct werden genomen toen de schepen elkaar te dicht naderden. Zoals, te laat ingrijpen door de kapitein, te laat snelheid minderen en een VTS dat niet robuust genoeg ingreep.

Kortom, het ontwerp van de brug en het gebrek aan communicatie tussen loods en kapitein werden gezien als de hoofdoorzaken van deze aanvaring.

### **Strafbaarheid kapitein**

Het onderzoek van de Britse onderzoeksinstantie is alleen gedaan met als doel om toekomstige ongelukken te voorkomen. Dit doel wordt bereikt met het onderzoeken van de oorzaak en de omstandigheden van het ongeval. Er wordt niet gezocht naar schuldigen of verantwoordelijken. Dit rapport was geen aanleiding om te kapitein sancties op te leggen.

Maar, *the Prosecution Counsel* van *The Crown Court at Kingston-Upon-Hull*, de lokale officier van justitie onder wiens jurisdictie het ongeval op de rivier Humber plaatvond, dacht daar anders over. Hij ging over tot een strafrechtelijk onderzoek en tot vervolging van de kapitein. Daarna kwam er een rechtszitting voor de strafrechter. Zonder in te gaan op de Angelsaksische manier van rechtspreken, kan hier worden gesteld dat de kapitein onder het strafrecht is veroordeeld. De rechter stelde dat de kapitein de Engelse maritieme wetgeving had overtreden.<sup>3</sup> Deze wetgeving stelt dat elke kapitein van een schip in wateren van het Verenigd Koninkrijk strafrechtelijk verantwoordelijk is indien zijn gedrag of handelingen de scheepvaart, infrastructuur of personen in gevaar brengt.

De kapitein van de *City of Rotterdam* heeft in deze zaak schuld bekend, waarna de rechter hem een gevangenisstraf oplegde van vier maanden en bovendien een betaling van 750 Engelse ponden. De gevangenisstraf hoefde niet onmiddellijk te worden uitgezet, omdat de rechter deze gevangenisstraf 18 maanden opschoortte. Dit is te vergelijken met de Nederlandse voorwaardelijke gevangenisstraf. De straf voor de kapitein had niet alleen te maken met de bijzondere constructie van de brug van de *City of Rotterdam*, maar vooral met het feit dat hij zich niet goed (actief) had laten informeren door de loods, te laat en niet robuust genoeg ingreep. Ook speelde mee dat de kapitein de bijzondere 'kijkomstandigheden', wel kende maar niet duidelijk aan de loods had meegedeeld. De Engelse rechter stelde dat de kapitein niet '*in command*' was.

### **Concluderende opmerkingen**

De *City of Rotterdam* en een tegenligger lagen op aanvaringskoers. De *City of Rotterdam* heeft een bijzondere brugconstructie, waardoor de loods niet goed kon zien waar precies die tegenligger zich bevond en hoe die zich verder door het water bewoog. Zijn visuele waarneming en de werkelijk gevaren koers verschilden door een fenomeen dat '*relative motion illusions*' heet. Het VTS zag alles gebeuren op haar radarschermen, maar gaf niet tijdig de juiste adviezen.

De oorzaak van de aanvaring was de bijzondere constructie van de brug van de *City of Rotterdam* in combinatie met het passieve gedrag van de kapitein.

<sup>2</sup> '*Ergonomic aspects of an aerodynamic ship bridge design, City of Rotterdam, Report to MAIB*', Southampton 04 February 2016

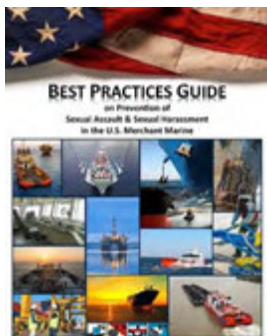
<sup>3</sup> Artikel 58 lid 2 en 5 van de Engelse '*Merchant Shipping Act 1995*'.

De kapitein van de *City of Rotterdam* werd strafrechtelijk veroordeeld tot een (voorwaardelijke) gevangenisstraf van vier maanden en tot betaling van een geldbedrag. Deze straf werd gebaseerd op het feit dat de kapitein niet voldoende *'in command'* was.

De andere oorzaak van de aanvaring, de bijzondere brugconstructie, werd opgelost door het plakken van waarschuwingstickers op de brug.



## PREVENTION OF SEXUAL HARASSMENT GUIDE RELEASED



The Ship Operations Cooperative Program (SOCP) has released a best practices guide on the prevention of sexual assault, sexual harassment, retaliation, bystander intervention, bullying, hazing, coercion, stalking and other prohibited behaviors in the U.S. Merchant Marine.

The guide includes guidance for both employees and companies and is designed for use by maritime companies of all sizes. It was developed under a cooperative agreement with the Maritime Administration (MARAD).

The employee section is designed to provide U.S. merchant mariners and shore-based personnel with guidance on meeting their responsibility to be respectful and to actively participate in a work environment free of sexual harassment. It contains some "dos" and "don'ts" including: Do report all prohibited behaviors – "If You See Something, Say Something!" Do – Treat others with the same respect

you expect to receive, and do understand that "No means No."

The guide covers shore leave and notes: "The use of alcohol or drugs never makes a victim at fault for sexual assault or sexual harassment committed against them. The perpetrator's use of alcohol or drugs does not constitute a valid excuse for any action leading to an incident of sexual assault or sexual harassment."

### The "Bystander Effect"

The guide explains that sexual harassment can involve more than the offender and the victim. It can also involve bystanders; those who witness sexual harassment taking place or hear about it. Bystanders fall into two categories, instigators and active bystanders. Instigators will encourage, join in or passively accept the prohibited behavior by doing nothing. Active bystanders directly intervene by reporting the behavior, defending the victim, redirecting the situation and getting help.

The so-called "bystander effect" occurs when the presence of others discourages an individual from intervening in a situation. U.S. merchant mariners and shore-based personnel have a responsibility to protect one another, states the guide. Recognizing the behaviors of potential offenders, being aware of high-risk situations and being an active bystander are all ways of doing this.

### Policies and Procedures

The company section provides six best practices which should be part of every company's policy on prohibited behaviors in the workplace, whether onshore or at sea. Existing best practices, policies and procedures are emphasized within each section, with examples in the Annexes.

The guide notes two types of sexual harassment: A hostile work environment is the most common type of sexual harassment and occurs when conduct of a sexual nature is so severe that it creates an intimidating, offensive or abusive workplace or unreasonably interferes with an individual's performance. Isolated incidents of simple teasing or offhand comments may not by themselves amount to sexual harassment. However, frequent or severe incidents can adversely impact performance and become a hostile work environment.

The other type of sexual harassment is "quid pro quo" or "this for that." In a quid pro quo situation, someone in authority may promise to grant an employment benefit or reward in exchange for sexual favors or threaten to withhold a benefit or reward because of someone's rejection of a request for sexual favors.

The guide supports the development of prevention policies and procedures to address these behaviors and their consequences. Without a clear definition, ambiguity can exist, and inconsistencies within policies and procedures can hinder a company's ability to prevent and respond to incidents.

### Spreading the Word

"The U.S. Merchant Marine aggressively promotes a culture where sexual assault, sexual harassment and other prohibited behaviors cannot exist," says Patricia Finsterbusch, President of SOCP. "We

strongly recommend that SOCP members and the maritime industry continue the dialogue and spread the word about the importance of these issues."

The intended audience for the guide includes professional merchant mariners on vessels of all types covering all U.S. Merchant Marine segments including oceangoing, coastwise, Great Lakes, inland, harbor, towing, offshore industry, cruise, ferries, dredging, research vessels and government-owned vessels. In addition, these industry best practices apply to maritime operating companies, shipowners and operators; shore-based personnel managing or interacting with merchant mariners, contractors and others who work in the industry.

Other segments of the U.S. maritime industry such as vessel marine agents, pilots, marine terminal personnel, longshoremen, personnel working in U.S. ports, shipbuilding and ship repair industry personnel, as well as contractors, subcontractors, and vendors interacting with merchant mariners should all be made aware of these best practices.

The Ship Operations Cooperative Program (SOCP) is a non-profit organization of maritime industry professionals working together to improve the safety, productivity, efficiency, security and environmental performance of U.S. vessel operations.

**Source: *Maritime Executive*, 2017-08-16**

Downloaden op:

<http://www.socp.us/article.html?aid=211>



## DOZENS OF VESSELS VIOLATE SAFETY RULES ON NORTHERN SEA ROUTE

*Author: Malte Humpert, High North News Updated: October 19 Published October 19*



*The Kapitan Dranitsyn in the ice. Arctic Ocean, north of western Russia in Sept. 2006. (Mike Dunn / NC State Museum of Natural Sciences / NOAA Climate Program Office, NABOS 2006 Expedition)*

During the first ten months of 2017, the Russian Northern Sea Route Administration recorded 88 violations of its Rules of Navigation committed by 84 vessels. This represents approximately 15-20 percent of all ships traveling the route this summer.

Violations range from procedural violations, such as failure to notify authorities when entering and exiting the route, to deviations from approved routes or entering the route without permission, to operating in ice conditions that exceed vessel specifications.

Nearly half of all violations fell into this last—and according to experts, most serious—category.



"These violations will increase the risk of incident or accidents of course. I'm particularly concerned about the operations beyond vessel capability as these represent a very serious risk," explains Dr. Simon Walmsley, Marine Manager for WWF International. "The fact this is 15-20 percent of all vessels is very concerning, as this looks like fairly common practice."

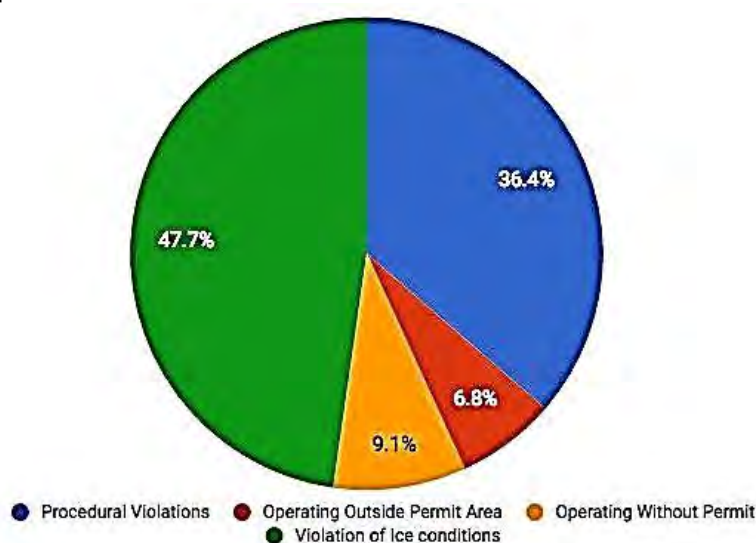
### Dangerous Arctic waters

The NSR has witnessed a number of accidents and incidents over the past decade. Earlier this year the Danish bulk carrier [Nordic Barents collided](#) with the nuclear icebreaker Vaygach, but fortunately neither ship's seaworthiness was affected.

In September 2013, the tanker [Nordvik was struck by ice](#) and started to take on water before the crew was able to stop the ingress. The vessel, which was cleared to sail only in light ice, operated in medium ice conditions at the time, highlighting the importance that vessels do not operate in waters that exceed their ice classification.

This incident echoes nearly half of all the violations in 2017 in which ships cleared for only light or medium ice operated in more severe conditions.

On the other hand, appropriate ice classifications can aid in limiting the severity of incidents. In July 2010 two fully-loaded Russian tankers, the [Indiga and the Varzuga](#), collided in medium ice conditions and poor visibility. Neither ship lost seaworthiness and no oil spills were reported, in part thanks to their heavy ice-classification 1A Super with double hull.



*Operating in ice conditions beyond the vessel's ice class specifications accounted for nearly 50 percent of violations. (Malte Humpert)*

### A growing regime of safety rules

In order to manage and reduce the risks associated with navigating in Arctic waters, vessels are required to follow a number of regulations. On the international level, the International Maritime Organization's Polar Code, a binding framework, came into effect in 2017 and covers shipping-related matters ranging from ship design, construction and equipment, operational and training concerns, search and rescue, as well as measures to protect the Arctic's unique ecosystem.

For the waters of the NSR, [Rules of Navigation](#) were approved by the Russian Ministry of Transport in 2013. The document lays out rules related to, among others, procedure, icebreaker assistance, ice pilot assistance, and navigation and hydrographics. The document specifies which vessels require icebreaker escorts based on their class of ice strengthening, the ice conditions, the area a vessel is navigating in, and the time of year.

"As the Polar Code has now entered into force and it has conditions regarding ice navigation capability, it would also be interesting to see how many of these vessels are in violation of these international standards as set by the IMO," wonders Walmsley.

### How to monitor and enforce the rules

As Arctic shipping traffic is slated to grow [fourfold by 2025](#) the challenge of how to effectively monitor and enforce existing rules will only accelerate in the coming years.

"The responsibility [...] for monitoring and compliance with IMO instruments [such as the Polar Code] lies with the States. The fact that violations have been identified should signal that the role of monitoring is being carried out", the IMO explained in a statement to High North News.

The fact that Russia tracks violations and has made [the list](#) public is a positive sign, says Michael Byers, Professor and Canada Research Chair in Global Politics and International Law at the University of British Columbia. "This indicates an awareness of the problem as well as a desire to address rather than conceal it."

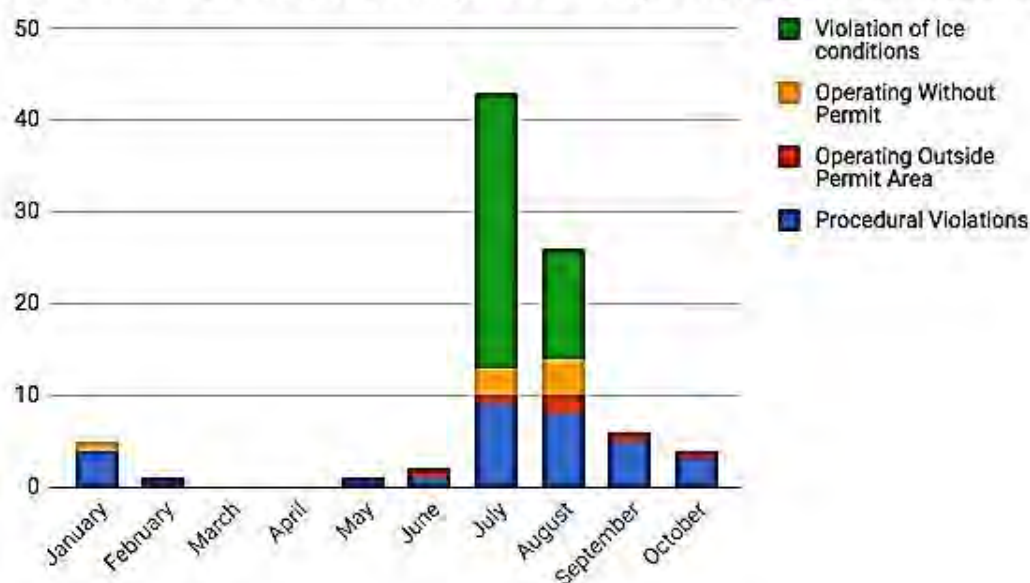
However, questions remain on how to move from the establishment of rules to enforcing them. "The numerous violations also indicate how very difficult it is to enforce shipping rules in a remote and extreme region such as the Arctic. In this context, recent Russian efforts to re-open small military bases along the NSR, build new icebreakers, and improve search and rescue look more reasonable than many commentators have assessed," explains Byers.

Similar concerns are voiced by Walmsley. "It is quite common that regulations are in place but it is difficult to enforce or police them, hence we need stronger flag state control."

Indeed, the responsibility to ensure that vessels meet Polar Code requirements rests with the flag state. "There is an onus on the flag state to make sure the ship is properly certified if it is trading to the Polar areas set out in the Polar Code," explains the IMO.

This raises the question to what degree Russia is interested in and will be enforcing the rules for its own ships. Out of the 84 vessels in violation, more than two-thirds flew the Russian flag. The NSR Administration did not reply to inquiries as to what penalties, if any, these ships would face.

### Violations of Rules of Navigation along the Northern Sea Route



*The majority of violations occurred in July and August which represent the busiest months along the route. (Malte Humpert)*

### Moving beyond flag state control

Port state control may be one way to enhance enforcement of shipping rules, especially for foreign-flagged vessels. This international agreed regime allows for the inspection of foreign ships in other nation's ports.

"Bilateral or multilateral agreements to this effect could ensure that when a violating vessel arrives at its destination, a penalty would be imposed – perhaps an arrest, more likely a fee," Byers explains. Modern satellite-based vessel tracking would assist in identifying violations and tracking vessels.

Similar suggestions are brought forth by Walmsley. "We need to also be looking at frameworks like the memorandums of understanding ([Tokyo, Paris](#)) on port state control. These allow for better control in ports and perhaps it is time for something like this to be developed specifically for Arctic operations?" No matter what the specific solution to monitor and more effectively enforce shipping rules in the Arctic will be, time is rapidly running out to put into place a robust system.

"This is a real cause for concern and a lesson for all Arctic coastal states that capabilities need to increase if these are to become regular routes," says Walmsley. "The fact that rules are not being adhered to already is a huge cause for concern and particularly on ice operations, which was the exact reason the Polar Code was developed."

### Bron: Arctic Now

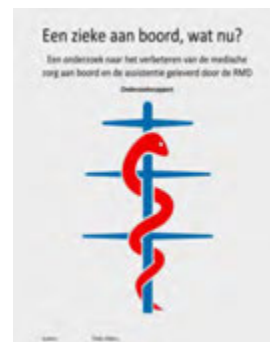
**Meer lezen:** <https://www.arcticnow.com/business/shipping/2017/10/19/dozens-of-vessels-violate-safety-rules-on-northern-sea-route/>



### EEN ZIEKE AAN BOORD, WAT NU?

Onderzoek naar verbetering medische zorg aan boord en assistentie geleverd door RMD

Pablo Alberts, maritiem student aan de Hogeschool Zeeland, heeft een scriptie gemaakt over de medische zorg aan boord en de assistentie door de RMD.



### Samenvatting

Bij het vragen van Radio Medisch Advies in het geval van een medisch probleem aan boord zou er idealiter gebruik moeten worden gemaakt van de RMA vragenlijst. In de praktijk gebeurt dit echter zeer weinig. In driekwart van de gevallen wordt de vragenlijst niet gebruikt of niet juist gebruikt (L. Viruly, persoonlijke communicatie, 3 November 2016).

Het doel van dit onderzoek is een antwoord vinden op de vraag waarom deze vragenlijst niet of onjuist gebruikt wordt. Hiervoor is de volgende onderzoeksvraag opgesteld: Wat is de reden voor het niet of onjuist gebruiken van de RMA-vragenlijst door de officieren, belast met de medische zorg aan boord?

Om een antwoord te kunnen geven op deze vraag zijn er met behulp van verschillende trainingscentra en keuringsartsen enquêtes verspreid. Uiteindelijk zijn er 95 ingevulde enquêtes ingevuld waarvan er 68 bruikbaar waren voor dit onderzoek. Voor het onderzoek was er een populatie van 2200 personen. Dit zijn de medische officieren aan boord van schepen met Nederlands belang. Dat zijn schepen onder Nederlandse vlag en in Nederlands eigendom of in Nederlands beheer of schepen onder een buitenlandse vlag maar in Nederlands beheer.

Daarnaast zijn er onder de medische officieren aan boord van de RedZed 2 vijf interviews afgenomen om zo extra toelichting te krijgen bij de beweegredenen tot het wel of niet gebruiken van de vragenlijst.

Uit de antwoorden blijkt dat een kwart van de respondenten niet op de hoogte is van het bestaan van deze vragenlijst. Verder wordt aangegeven dat men de vragenlijst niet gebruikt omdat deze niet overzichtelijk en duidelijk genoeg in gebruik is. Tenslotte geeft een deel van de respondenten aan dat het gebruik van de vragenlijst voor hen geen prioriteit heeft.

Uit de antwoorden op de enquête bleek dat rond de 50% aangeeft de vragenlijst niet te gebruiken. Maximaal 67% geeft aan de vragenlijst niet elke keer te gebruiken. Door de RMD werd echter aangegeven dat de vragenlijst in driekwart van de gevallen niet of niet juist gebruikt wordt. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat de RMD niet enkel door schepen met Nederlands belang gebruikt wordt.

Op basis van dit onderzoek wordt aanbevolen om meer aandacht te besteden aan het bekendmaken van de populatie met de RMA vragenlijst en het gebruikersbelang duidelijker te maken. Verder wordt aangeraden de vragenlijst duidelijker en overzichtelijker te maken om zo de drempel tot invullen te verlagen. Hiernaar zou een eventueel vervolgonderzoek gedaan kunnen worden om zo te achterhalen hoe men het gebruik van de RMA vragenlijst kan bevorderen en RMA aanvragen overzichtelijker kan laten verlopen.

### Te lezen op:

<https://mail.google.com/mail/?ui=2&ik=97862d8872&view=att&th=15fa059e74b716f8&attid=0.2&disp=inline&safe=1&zw>

**N.B. : Kapiteins worden vriendelijk verzocht de bijbehorende de enquête in te vullen.**





# A master's responsibility

It's time for international maritime law to update itself to reflect the reality of the modern ship master's responsibility and authority

By Michael Grey

THE authority of a ship master, it is said, has been greatly eroded, but the responsibilities of this officer have at the same time, been greatly increased. Wonderful communications have made it tremendously easy to bend the captain's ear, no matter where the ship may be situated, so that everyone, regardless of time zones, feels able to offer advice, instructions or threats. But none of this will alter the fact that if something goes wrong, it will be the master who will get the blame, as in law, he or she retains the sole responsibility for the conduct of that ship.

Once upon a time, this made sense, as it was the master who took the decisions on the route of the ship, her speed and courses, and, although much would be delegated to the officers, the master carried ultimate responsibility for safely loading and discharging the vessel, and even for finding the cargo and agreeing the rate for its shipment. Now, of course, the master operates to closely prescribed company/charterer or flag state instructions.

So how on earth can the poor master be responsible for the contents of the thousands of containers which may be loaded aboard a big vessel? The terminal may provide early warning of hazardous or special cargo, but on the other hand, the first the master may know of the cargo will be as the ship prepares to leave port, when a terminal manager might provide a manifest.

The relative helplessness of the modern master in respect of cargo was underlined last year when a big car carrier became unstable and nearly turned over, partly because the terminal had altered the cargo plans and stowed all the heavy cargo high up in the ship. It is not even unusual in the container trades to discover that the total manifested weight stated on the documents bears little resemblance to that determined by checking the ship's draft marks.



Today's ship masters are being blamed for all sorts of things they cannot control

The master may scratch his head and worry about where all that extra unexpected weight was actually stowed, hoping it is not on the very top of the deck stack. But it is still the master's responsibility, even if it is hopelessly impractical for the master to intervene in the detailed stowage. "You just cross your fingers and hope for the best that the terminal hasn't hopelessly messed it all up," said one master when asked about these matters.

of their close scrutiny of the cargo documentation, discovered that the vessel's cargo, loaded at a previous port of call and bound for the ship's destination, contained military items, to which the authorities took grave exception.

Sensible people might argue that this transit cargo was no business of the country in which the vessel happened to be docked on her normal port rotation. They were vehicles merely being returned

See the cartoon on  
page 11  
by Michael Grey

master found themselves charged with the importation of "strategic commodities" and were hauled into court, facing serious criminal charges. The sensible strategy might have been for the shippers of the cargo to have thought about the possible repercussions and sent their goods home directly. But once again this emphasises the sheer practical nonsense in expecting the master of the ship to be fully conversant with the contents of every one of the thousands of containers loaded.

Surely it is time for international maritime law to update itself to reflect the reality of the modern ship master's responsibility and authority. However, we all live in a society which is obsessed with the need, when things go wrong, to attribute blame. It is just that the poor old master will be the most convenient person, no matter how unjust, to carry the can. ■

**“**  
*It is just that the poor old master will be the most convenient person, no matter how unjust, to carry the can*

But really bad things still happen, which see ship masters blamed for all sorts of things they cannot, in all conscience, control. Consider the case of the master of a very large containership which put into a way port on route to her destination. The authorities in that port, perhaps because of a 'tip-off' or because

of their close scrutiny of the cargo documentation, discovered that the vessel's cargo, loaded at a previous port of call and bound for the ship's destination, contained military items, to which the authorities took grave exception. Sensible people might argue that this transit cargo was no business of the country in which the vessel happened to be docked on her normal port rotation. They were vehicles merely being returned

Para basahin ito sa salita  
Tagalog, pumunta  
<http://bit.do/mt>



## SCHRIK !



*Na 25 jaar op de Noordzee vaart onze vicevoorzitter weer wereldwijd.  
Dan maak je heel andere belevenissen mee dan op een ferry.*

Tien over acht 's ochtends op de brug. Na wachtoverdracht en het gebruikelijke ochtendpraatje gaat de eerste stuurman ontbijten. Het is rustig op zee en in de verre omtrek geen scheepvaart om ons heen. Matroos Jeffrey begint de brug te stofzuigen.

Ik begin aan het dagelijkse positie rapport. Het bureau met computer staat op een verhoging van de brug en, daar gezeten heb ik onbelemmerd uitzicht over driekwart van de horizon.

De HWTk heeft weer eens vergeten de brandstofstanden in te vullen. Ik extrapoleer maar met de gegevens van gisteren.

Dan plotseling: een scheepsfluit heel dichtbij die nijdig het aandachtssein toetert: kort-kort-kort... !

Ik krijg een hartverzakking en voel het bloed uit mijn gezicht wegtrekken. Hoe kan dit? Wat heb ik over het hoofd gezien? Ik kijk rond vanaf mijn plek achter de computer maar zie niets. De fluit toetert door. Ik loop naar bakboord en verwacht daar de boeg van een enorme bulkcarrier die ons elk moment kan rammen. Maar ook daar is de horizon leeg.

Dan dringt langzaam tot me door dat het onze eigen fluit is die vrolijk algemeen alarm / schip verlaten toetert: zeven keer kort – een keer lang. Maar waarom? Heeft Jeffrey misschien met schoonmaken per ongeluk de algemeen alarm knop ingedrukt? Maar nee, de grote rode knop is niet geactiveerd. Misschien brandalarm? Maar ook het branddetectie paneel geeft geen alarm.

Ondertussen is Jeffrey onverstoort doorgegaan met stofzuigen, want dat had de eerste stuurman hem tenslotte opgedragen. Ik vraag hem even te stoppen. Als het geluid van de stofzuiger wegvalt, hoor ik onmiddellijk de oorzaak van het getoeter: het wachtalarm..... Door het lawaai van de stofzuiger heb ik niet gehoord dat het 15 minuten alarm was geactiveerd. Dat heeft weer het algemeen alarm in werking gezet. Ik reset het wachtalarm en de fluit stopt onmiddellijk.

Op dat moment komen de eerste (broodkruiden nog om zijn mond) en tweede stuurman (met een heel slaperig hoofd) de brug op om te kijken of ik nog leef. Excuses heren; wachtalarm niet gehoord. Ik doe een omroep op het PA-systeem om ook de rest van de bemanning te informeren dat het vals alarm was. Het weekend is begonnen.

**J-P B**



# FOTO IMPRESSIE VAN HET NVKK SYMPOSIUM OP 12 OKTOBER 2017

(foto's HALHN en CAVR)



De zaal zat helemaal vol



Moderator Jeroen de Jonge



Wibbo Hofman van het MIWB



Kapitein Frank Versteegh en Marcel Pera van Big Lift



Eelco Leemans (Clean Arctic Alliance) Wouter Jan Strietman (Wageningen Economic Research)

### VAN HET SECRETARIAAT

#### Nieuwe leden:

|                 |            |               |
|-----------------|------------|---------------|
| G.W.R. Blijdorp | Slochteren | Registerloods |
|-----------------|------------|---------------|

#### Overleden leden:

|                |         |        |
|----------------|---------|--------|
| S. Noordenbos  | 10-2017 | Shell  |
| H. Preusterink | 11-2017 | Maersk |

#### De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

|            |            |                                            |
|------------|------------|--------------------------------------------|
| 02-10-2017 | Den Haag   | Overleg Loodspllicht-Min. I&M              |
| 04-10-2017 | Rotterdam  | Bedrijfstakcie. STC                        |
| 06-10-2017 | Den Haag   | Overleg Onderzoeksraad v. Veiligheid       |
| 11-10-2017 | IJmuiden   | RMD Cie.-KNRM                              |
| 12-10-2017 | Amsterdam  | NVKK symposium                             |
| 19-10-2017 | Rotterdam  | Anchorites                                 |
| 06-11-2017 | Rotterdam  | Maritime Awards Gala                       |
| 07-11-2017 | Rotterdam  | Concert Koninklijke Marine                 |
| 07-11-2017 | Utrecht    | Commissie Arbo & Veiligheid                |
| 12-11-2017 | Rotterdam  | Koopvaardijdienst Pelgrimvaderskerk        |
| 15-11-2017 | Den Haag   | Tweede Kamer (Wet Bescherming Koopvaardij) |
| 16-11-2017 | Amsterdam  | Anchorites                                 |
| 21-11-2017 | Putten     | KVNR symposium                             |
| 21-11-2017 | Wageningen | Anchorites (bij MARIN)                     |

#### NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2018:

|             |           |                                                                    |
|-------------|-----------|--------------------------------------------------------------------|
| 11-01-2018  | Rotterdam | Nieuwjaarsborrel (KR&ZV "De Maas"): uitnodiging is apart verstuurd |
| 01-03-2018  | Den Haag  | Bestuursvergadering (11:30 uur)                                    |
| 12-04-2018  | Rotterdam | Jubileum 75 jaar NVKK                                              |
| 2/3 mei '18 | Amsterdam | Algemene Ledenvergadering (dag wordt later bevestigd)              |
| 06-09-2018  | Den Haag  | Bestuursvergadering (11:30 uur)                                    |

#### 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](mailto:nvkk.notices@gmail.com) of [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl).

#### **TER ATTENTIE: Opheffen Bankrekening ABN/AMRO: NL26 ABNA 0503415057**

Eind vorig jaar heeft de NVKK haar Rekening Courant bij ABN/AMRO opgezegd. Reden hiertoe was dat nog slechts een paar leden hun contributie naar deze rekening overmaken en dat de servicekosten welke de bank voor deze zakelijke rekening factureert groter zijn dan de gestorte contributies. Gedurende een jaar hebben we bij ABN/AMRO een "Overstapservice" afgesloten, waarbij de op de ABN/AMRO-rekening gestorte bedragen automatisch werden overgeschreven naar onze ING bankrekening. Deze Overstapservice loopt af en de ABN/AMRO rekencourant wordt nu definitief afgesloten.

Degene die de contributie via deze oude verenigingsrekening bij de ABN/AMRO heeft lopen, wordt vriendelijk verzocht de contributie vanaf heden over te maken op de ING rekening van onze vereniging :

**NL14 INGB 0002465314 t.n.v. Ned Ver v Kapiteins ter Koopvaardij**

**12 APRIL 2018: VIERING 75 JAAR NVKK**

*Met genoegen kondigen wij u nu alvast de viering van ons jubileum aan. U wordt verzocht de datum alvast in uw agenda te willen noteren. De officiële uitnodiging volgt later.*



**VOORAANKONDIGING viering 75 jaar NVKK**

In 2018 bestaat de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij 75 jaar. Wij willen dat vieren op 12 april 2018 's middags in de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging "De Maas" te Rotterdam met een symposium, dat de hedendaagse functie van de kapitein zal belichten en aansluitend een diner.

Leen van den Ende  
Voorzitter NVKK

*N.B. Indien u geen belangstelling mocht hebben om dit evenement bij te wonen, verzoeken wij u dat vóór eind januari 2018 aan te willen geven via een e-mail naar: [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)*

**VERZOEK AAN DE LEDEN**

Geachte NVKK collegae

Volgend bestaat de NVKK 75 jaar hetgeen we met elkaar zullen vieren in de vorm van een symposium op 12 April 2018.

Het bestuur vindt dit ook een goede gelegenheid om stil te staan bij onze vereniging en te kijken naar de toekomst.

Wij willen u dan ook vragen om uw visie te geven over de NVKK nu en hoe de vereniging er in de toekomst uit moet zien. Gaarne uw inzending uiterlijk 1 maart 2018 naar [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl) sturen. Wij hopen te mogen rekenen op uw bijdrage.

Met vriendelijke groet.  
Namens het NVKK bestuur

Leen van den Ende  
Voorzitter



**OUD-SECRETARIS, NU GREAT BARRIER REEF PILOT, G.J. HULSEBOS STUURDE ONS ONDERSTAAND ARTIKEL OP:**



**OPROEP:**

**verzoek aan maritieme studenten:  
SCHRIJF EEN ESSAY OVER DE KAPITEIN VAN DE TOEKOMST**

In 2018 bestaat de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) 75 jaar. Zij werd opgericht in 1943 en fungeert als ondersteuning van de kapitein in zijn veelzijdige functie.

"Voor kapiteins - door kapiteins" is het motto.

De huidige nautische studenten worden opgeleid als de kapiteins voor de toekomst. Maar hoe zien zij die toekomstige functie?

De NVKK nodigt hen uit om hun gedachten op papier te zetten.

Schrijf een essay van maximaal 2000 woorden waarin wordt beschreven hoe de functie van de kapitein anno 2025 er uit zal zien.

Belicht daarin de volgende onderwerpen: Wat omvat zijn functie als manager. Wat zijn zijn taken. Wat zijn zijn verantwoordelijkheden.

Stuur je inzending, voorzien van je naam, opleidingsinstituut en e-mailadres vóór 1 maart aan: [nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)

De schrijvers van de 10 beste essays zullen worden uitgenodigd voor het symposium en het aansluitend diner op 12 april 2018 in Sociëteit De Maas in Rotterdam. Bovendien maken de drie beste inzendingen kans om te worden geplaatst in het kwartaalblad van de NVKK: "Notices to Master Mariners".



Maritiem Instituut  
Willem Barentsz

# Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



[www.miwb.nl](http://www.miwb.nl)

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

**NHL**  
HOGESCHOOL

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.



An aerial photograph of the deck of an aircraft carrier, looking forward towards the bow. The deck is filled with various aircraft support equipment, including elevators and launchers, many of which are labeled with codes like '3P', '3S', '4P', '4S', '5P', '5S', and '6P', '6S'. A prominent white mast rises from the center of the deck. In the background, the deep blue ocean stretches to the horizon under a blue sky with scattered clouds. A vibrant rainbow is visible in the sky, arching over the sea and partially obscured by the mast. The overall scene conveys a sense of maritime power and optimism.

**DE NVKK WENST U EEN GOEDE VAART  
EN EEN VOORspoedig 2018**