

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

OPZETTELIJKE INTERFERENTIE BIJ NAVIGATIE

RISKANTE BERGING VAN EEN GASTANKER

WERK- EN RUSTTIJDEN



NR 3 - SEPTEMBER 2021



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

COLOFON

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

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

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

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

Betalingen:

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

Redactie:

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

Bijdragen van:

J. Boonstra
K. Dunn
J.M. Kooijman
C. Oudendijk
K. Torn

Redactieadres:

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

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

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

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

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

VOOR UW AGENDA

AFHANKELIJK VAN DE COVID-19 SITUATIE

Eind oktober:

Algemene Ledenvergadering?

Symposium 'The Human Factor'?

Let op de aankondigingen op de website

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Zeeroof – WtBK	5
Ever Given - vervolg	7
Werk- en rusttijden	8
Intentional Interference in Navigation	11
Een megaramp voorkomen	20
Tugs use in port	26
Oproep: m.s. Janssens	27
Herdenking 15 augustus	28
Secretariaatsmededelingen	30

Van de redactie:

Vaak wordt in de tekst van een artikel een internet link aangegeven voor meer informatie. De gemakkelijkste manier om de aangegeven site te bezoeken is, om eerst de digitale versie van dit blad op de NVKK-website te bezoeken, waarbij u op de link kunt klikken.

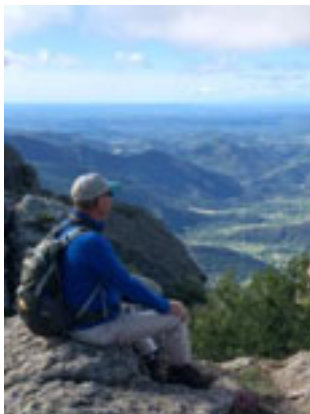
OP DE VOORPAGINA

Aankomst van de Ever Given bij het krieke van de dag op donderdagochtend 29 juli bij ECT in Rotterdam
(Foto Kees Torn, Maritiem fotograaf).

QUOTE:

'Vaak moet er iets gebeuren, voordat er iets gebeurt'

(Johan Cruijff)



Geachte collegae,

Ik hoop dat u in goede gezondheid verkeert en genoten heeft van de zomer.

Een grote mijlpaal in de anti covid maatregelen werd in juni behaald en is in Nederland gestart met een vaccinatieprogramma voor zeevarende schepen onder Nederlandse vlag en/of schepen onder Nederlands beheer. Dit programma was een initiatief van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. Een aantal leden die momenteel herstellen van een ziekte hebben inmiddels een bloemetje ontvangen.

Tijdens deze zomer hebben onze verenigings- activiteiten gewoon doorgang kunnen vinden en werd o.a. gewerkt aan onderwerpen als piraterij, Arbo veiligheid, Adviescommissie Noordzee, juridisch handboek, Tuchtcollege, maritieme regelgeving en zeevaartonderwijs.

In de laatste Notices werden de 4 mei herdenkingen beschreven. Nu was de vereniging aanwezig in Den Helder op 15 augustus j.l. bij de herdenking van het einde van WO II, de capitulatie van Japan en alle gevallen in Zuid Oost Azië 1945-1949. Onze penningmeester legde een krans namens de NVKK.

De laatste Notices was in full colour en geheel gewijd aan het incident met de Ever Given in het Suez kanaal. Onze redacteur Henri L'Honoré Naber heeft er een interessant en mooi nummer van gemaakt. Om het blad optimaal te kunnen afstemmen op uw wensen zou hij het op prijs stellen, indien u nog op- of aanmerkingen mocht hebben, u dat eens laat weten via het redactieadres. Ook zou hij graag eens willen weten of de links een welkome aanvulling zijn geweest. Wij gaan eind oktober opnieuw proberen om ons uitgestelde symposium met als onderwerp "The Human Factor" te organiseren. Wij zullen u snel op de hoogte brengen zodra het gaat lukken. Ook de Algemene Ledenvergadering staat binnenkort op het programma en we zullen voor dit evenement de komende maand bekijken of we bij elkaar kunnen komen. De Financiële Commissie is al bij elkaar geweest om de stukken te beoordelen.

Afgelopen maand heeft u zowel in "de Schuttevaer" als in het Nautilusblad "de Telegraph" onze advertentie kunnen zien. Zoals u weet is de contributie voor varende leden drastisch verlaagd en ik wil u dan ook vragen om in uw netwerk onze vereniging onder de aandacht te brengen. Wij zijn verheugd dat een aantal actieve collega's zich als nieuw lid hebben aangemeld en we hopen dat meer kapiteins zich bij de NVKK zullen aansluiten.

Op 9 september heeft ondergetekende in Den Helder de overdracht van het commando over de Zeestrijdkrachten en de functie van Admiraal Benelux van vice-admiraal R.A. Kramer aan vice-admiraal R.P. Tas bijgewoond.

Tot slot nog een update over de Wet ter Bescherming Koopvaardij. De wet ligt op schema om per 1 januari 2022 van kracht te worden en de NVKK helpt de overheid hierbij, waar gevraagd. Momenteel wordt door onze piraterijcommissie een praktische handleiding voor de kapitein ontwikkeld m.b.t. het handelen in piraterij gebieden met private beveiligers aan boord.

Ik wens u allen een prettige nazomer en de collegae op zee een veilige vaart.

Leen van den Ende

Voorzitter.





Rijksoverheid

WEBSITES WET TER BESCHERMING KOOPVAARDIJ

Er is nu een themapagina van de Rijksoverheid over de Wetgeving Bescherming Koopvaardij:

Rijksoverheid

- [Wetsvoorstel om de koopvaardij te beschermen | Scheepvaart en havens | Rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/scheepvaart-en-havens/wet-ter-bescherming-koopvaardij)
- <https://www.government.nl/topics/maritime-transport-and-seaports/bill-to-protect-merchant-shipping>

ILT

- [Vergunning Private Maritime Security Company \(PMSC\) | Veiligheid zeevaart en havens | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](https://www.ilent.nl/vergunning-private-maritime-security-company-pmsc)

Kustwacht

- Algemene informatie:
<https://www.kustwacht.nl/nl/beschermingkoopvaardij>
- Informatie over de aanvraag:
<https://kustwacht.nl/nl/beschermingkoopvaardij/aanvraag>
- Varen door de Golf van Aden:
<https://kustwacht.nl/nl/beschermingkoopvaardij/varendoordegolfvanaden>



IMB: Incidents of piracy and armed robbery at lowest level in 27 years

During the first half of 2021, the International Maritime Bureau (IMB) received the lowest number of reported incidents since 1994. She however, cautioned that the risks remain for seafarers and especially in certain regions of the world. The latest global piracy report details 68 incidents of piracy and armed robbery against ships during the first six months of 2021 compared to 98 incidents during the same period last year. In 91 percent of the incidents, 61 vessels, the ships were boarded. In addition, four attacks were attempted, two vessels were fired upon, and one vessel was hijacked since January 2021. Violence against crews continued with 50 crewmembers kidnapped, incidents where crew were threatened, taken hostage, or assaulted, and one crew member was killed and another injured. The Gulf of Guinea continues to be particularly dangerous for seafarers, with 32 percent of all reported incidents. The region accounted for all 50 kidnapped crew and the single crew fatality during the first half of 2021.





Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

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

NHL
HOGESCHOOL

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

Ever Given resuming

On March 23 the Ever Given ran aground in the southern section of the Suez Canal, blocking the waterway for six days. After a successful salvage operation by Boskalis the vessel finally transited at July 7th from the Great Bitter Lake after a settlement agreement



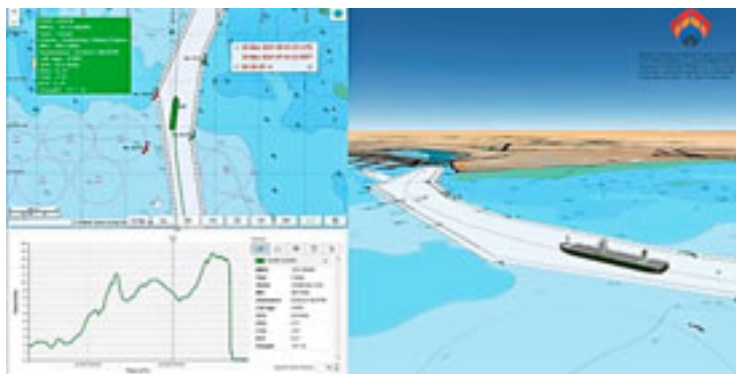
Foto: Boskalis/SCA

between owner Shoen Kisen Kaisha and insurer UK P&I Club with the Suez Canal Authority (SCA), buying the vessel's freedom. SCA's initial demand totaled \$916 million, including \$300 million for 'reputational damage', but it lowered its asking price to \$550 million after several rounds of negotiation. The final settlement amount was not disclosed. 'A deal that achieved justice and prioritized both parties' interests has been reached', said Lt. Gen. Ossama Rabei, head of the SCA, speaking at a formal signing ceremony for the deal.

After the ceremony the vessel transited to Port Said Anchorage where, after a dive survey she headed for Rotterdam to discharge (arrival July 29). Crewmembers were well cared for and crew changes were permitted, according to the International Transport Workers' Federation (ITF). However, ITF cautioned that port states (including Egypt) still have a long way to go when it comes to seafarers' rights. ITF also pointed to the need to reform a unique Egyptian practice: the appointment of a 'legal guard' when a vessel is abandoned. This procedure binds one crewmember to a defunct ship for months or even years, with no relief. ITF recently secured the freedom of two officers who had been stranded indefinitely by 'legal guard'-proceedings, including one mariner who had been stuck on the same derelict vessel for four years.

Despite the high-profile incident that disrupted transits for six days in March, the Suez Canal Authority reported strong results over the past fiscal year, reflecting the surge in global trade. Global shipping contributed to record financial results for the year as well as growth in the number of vessels passing through the Canal in the first half of 2021. From January to June 2021, a total of 9,763 ships transited the canal, including the time while the canal was blocked by the *Ever Given*. The number of transits rose by more than two percent, or an increase of 217 ships, from the 9,546 ships that sailed through the canal in the first half of 2020. The net tonnage transiting the canal during the first half of this year increased by 3.8 percent, or a difference of 22.4 million tons. A total of 610.1 million tons, passed through the Suez compared to 587.7 million tons during 2020. The revenues reached \$5.84 billion dollars, increasing more than two percent from the \$5.72 billion during the 2019/2020 fiscal year. Total revenues in the first half of 2021 were approximately \$3 billion compared to \$2.76 billion in the first six months of 2020. Transits by LNG carriers increased a quarter in the first half of 2021, while containerships were up nearly 10 percent. Car carrier volumes increased by 27.8 percent, and dry bulk vessels increased by five percent so far in 2021.

Source: *The Maritime Executive*



De gehele track van de Ever Given in het Suezkanaal is te zien op:

Ever Given 2D plus 3D – YouTube:

<https://youtu.be/fDZ7ozObvx4>



Werk- en rusttijden

De World Maritime University (WMU) is een onderdeel van de IMO. In haar rapport uit 2020 'A Culture of Adjustment' laat de WMU zien, dat er nog veel mis is met de registratie van de werk- en rusttijden in de maritieme sector. De conclusies en aanbevelingen in het rapport spreken voor zich. Er is een belangrijke taak weggelegd voor o.a. reders en kapiteins maar ook voor Flagstates, Port State en andere inspectie-organisaties om hier verbetering in te brengen. Men spreekt hierbij van een '*need for culture change*'. Het onderwerp staat nu bij de IMO op de urgentielijst.

Een aantal reacties van onze leden:

- Na invoering van de term '*kernbemanning*', om een schip met minimale bezetting veilig te kunnen laten varen, heeft een aantal reders dit als '*economisch maximum*' opgevat;
- Een safe manning document is een afspraak tussen Flag State en reder en geeft aan wat er minimaal nodig is om een schip veilig te KUNNEN laten varen. Het geeft niet noodzakelijkerwijs de hoeveelheid bemanning aan die nodig is om een schip OPERATIONEEL veilig te laten varen;
- Zolang er niet genoeg personen aan boord zijn voorgeschreven zal men blijven sjoemelen met de werk uren;
- Het is nog steeds merkwaardig dat in de kustvaart '*6 op 6 af*' met twee officieren is toegestaan, terwijl die rots waar je tegen aan kunt varen echt niet anders is voor een kustvaarder dan voor een schip met een safe manning document voor vier navigatieofficieren. Fatigue gedeeld door 2 is nu eenmaal veel meer dan Fatigue gedeeld door 4;
- Fatigue is naar mijn mening een symptoom van het onderliggend probleem, dat voornamelijk ligt tussen wat een safe manning document vereist en wat in de praktijk aan navigatie- en veiligheidswerk te verrichten is. Zo zijn er altijd wrijvingspunten;
- Het hoofdaccent voor verbetering van het voorschrijven van ruimere safe manning documents zou bij de overheid en IMO moeten liggen. En vervolgens de strenge handhaving hiervan door Flag State en Port State;

- Veel is er al over gepraat , maar er is nog niks zinnig tegen deze ontwikkeling gedaan;
- Er is inderdaad een cultuuromslag nodig om dit succesvol te maken. Die cultuuromslag komt niet als er geen betere regels van bovenaf komen. De veiligheidsregels in de scheepvaart (SOLAS) werden alleen pas verbeterd nadat er een ramp had plaats gevonden en de regelgevers wakker werden geschud.
- Safe manning documents moeten beter worden toegespitst op een type schip en eventueel vaarroute. En dan komt die cultuuromslag er wel.

Contents



Abbreviations and Acronyms	2
Acknowledgements	3
Disclaimer	3
Recommended citation for the full report	4
List of Tables	4
List of Figures	4
Executive Summary	5
1 Introduction	14
2 Methodology	16
3 Adequacy of Regulations	30
3.1 Perception of the significance of fatigue	31
3.2 Adequacy of determining manning levels and hours of work	32
3.3 Regulation thresholds	34
3.4 6 hours on/6 hours off watchkeeping schedules	36
3.5 Summary	38
4 Recording of work/rest hours	39
4.1 Onboard recording practices	41
4.2 How are work/rest hours recorded?	43
4.3 Onboard compliance challenges	46
4.4 Summary	48
5 Recording mispractices	42
5.1 Prevalence of work/rest hour recording mispractices	43
5.2 Adjustment of other records	46
5.3 Justification of recording mispractices	48
5.4 Summary	52
6 Compliance monitoring and enforcement (CM&E) of work/rest hours	53
6.1 Scope of PSC inspections related to hours of work and hours of rest	56
6.2 Work/rest hour inspections within limited framework	58
6.3 Inspectors under time constraints	60
6.4 Challenges to assessing accuracy of work/rest hour records	63
6.5 Summary	70
7 Systemic failures in shipping	71
7.1 The influence of shipping culture	72
7.2 Sleep time versus recreation/leisure time	74
7.3 Seafarers locked in tradition and fear	76
7.4 Inadequate responses from companies	77
7.5 Challenges in compliance monitoring for authorities	86
8 Conclusions	92
9 Recommendations	97
10 References	109
Appendices	109
Appendix 1: Methodology	109
Appendix 2: Background discussions with ITF inspectors and checklist preparation	154
Appendix 3: Case study	123

Description

Underreporting of work hours or adjustment of work/rest hour records¹ has been suggested by previous research to be a common practice in the shipping sector. With this starting point, the World Maritime University has conducted exploratory research into the implementation of the current regulatory and administrative framework on work and rest hours. The associated research activities broadly aimed to achieve the following: **1.** Investigate stakeholder perceptions of the capacity of the current international regulatory framework to effectively prevent fatigue; **2.** To assess the barriers to effective implementation on board ships; and **3.** To evaluate the level of compliance with the current regulatory regime.

Het rapport is te downloaden op: https://commons.wmu.se/lib_reports/66/





Ingezonden brief: J.M. Kooijman, Curaçao, augustus 2021

Op de foto's de cruiseschepen "Odyssey of the Seas" en "Celebrity Millennium". Bij ons komt het cruisetoerisme weer op gang. Het aantal Covid-besmetten hier is ongeveer 400 personen op een bevolking van 160.000. Er is heel weinig verkeer in de haven van Curaçao. Het aantal schepen dat vanuit Europa hier aankomt, wordt steeds minder. Containers komen per feeder uit Kingston, Jamaica en sommige producten worden schaars en geïmporteerd voedsel zeer duur. Wel komen er veel toeristen uit Nederland per vliegtuig. De mislukte zomer in Nederland heeft tot hogere cijfers geleid bij het aantal toeristen overnachtingen, dan vóór de pandemie.

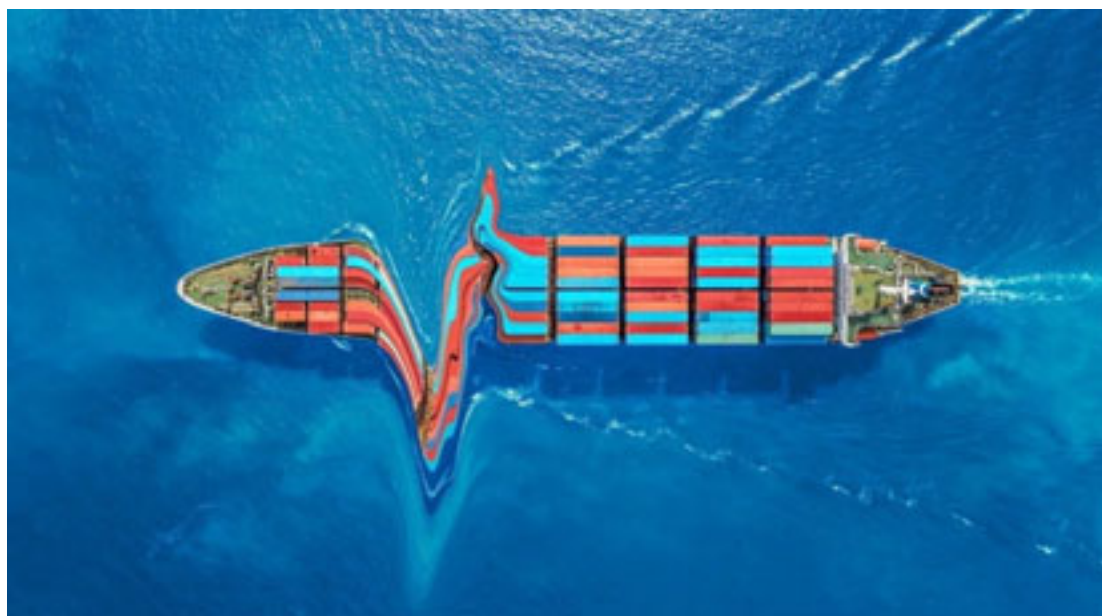
Het orkaanseizoen manifesteert zich nu duidelijker. De recente tropical wave, die in Curaçao voor veel regen zorgde, schijnt zich nu te ontwikkelen tot de orkaan Ida met een vermoedelijke kracht van 4 op de Saffir-Simpson schaal. New Orleans bereidt zich voor op zeer zwaar weer met meer dan 250 mm. regenval en veel orkaanwind. Bij ons is tot nu toe alles rustig, wel is er schade opgetreden bij de passage van deze jongste tropical wave, die soms met veel wind en regen gepaard ging.



Mysterious GPS outages are wracking the shipping industry

For the global maritime shipping industry, spotty satellite navigation is a disaster waiting to happen.

By Katherine Dunn



The call came in by radio one evening in September 2019, at around 21:00. On the line was the master of a tanker, approaching the end of a monthlong journey from the Port of South Louisiana and carrying more than 5,000 metric tons of ethanol. The message was urgent: The ship's GPS signal had suddenly disappeared—leaving the crew to navigate Cyprus's shoreline in the dark.

On the other end of the line was the pilots' office at the Vasiliko oil terminal, whose staff oversees shipping traffic at Vasiliko's harbor on Cyprus's arid, palm-fringed southern coast. Stelios Christoforou, the pilot on duty, recognized the gravity of the situation right away. In daylight, an experienced ship captain can maneuver using paper maps, markers, and the coastline as guides. But at night, GPS becomes a critical tool in unfamiliar waters—especially near Cyprus, where NATO and Russian warships roam. And any accident could spill the tanker's cargo across miles of coastline.

Christoforou gave the tanker's master detailed instructions over the radio. It was crucial that the ship avoid a hard-to-see fish farm that could block its path to the west, he explained. He then went out to meet the ship by tugboat; there, he assumed the controls and guided the tanker into the harbor. Christoforou knew the coast's ins and outs intimately, having worked in the port for six years. Still, these situations made him uneasy. In years past, GPS had occasionally disappeared near Vasiliko for a few seconds, but lately it was vanishing for hours or entire days at a time. "It's not normal," the pilot says.

In Cyprus, the not-normal has become routine: The global positioning system signal has been unreliable for much of the past two years. The outages have turned the tiny

INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

Mediterranean nation into a case study for a growing global problem: intentional interference with the planet's most widely used navigation aid.

The sources of such disruptions are hard to trace. But navigation experts agree that they're on the rise, often in conjunction with crime or armed conflict. And the expanding interference has exposed vulnerabilities for GPS and for the oceangoing shippers who depend on it—an industry that handles more than 80% of global trade, according to the International Maritime Organization, the United Nations regulatory agency.

In recent years, GPS has become so reliable and so ubiquitous that you can forget it's even there—much less that it can fail. But it's surprisingly easy, it turns out, to knock the system into disarray. The shipping industry, meanwhile, appears underprepared to cope with breakdowns and unwilling to invest in self-defense in the absence of the kind of *Exxon Valdez*-like disaster it has so far been fortunate to avoid. Rick Hamilton, GPS information analysis team lead at the U.S. Coast Guard Navigation Center, says shippers and governments alike face an existential question: "How much risk are you willing to take to avoid spending a whole lot of money?"

Like another revolutionary technology, the Internet, the global positioning system began as a Pentagon project; it's still maintained by the U.S. Air Force. But in the mid-1990s, it was opened to civilians, and in 2000 the government stopped degrading the civilian signal, making GPS stronger and more reliable and hastening its adoption worldwide.

The system has rivals in Russia, China, and the EU—collectively known as Global Navigation Satellite Systems (GNSS). But GPS's supreme advantage is its extensive coverage: A network of at least 24 live satellites positioned around the globe means you are always in sight of at least four, and a receiver—whether in an oil tanker or your smartphone—can triangulate your exact location.

Today GPS is ingrained in daily life, and especially so in business. It is used to guide ships, planes, and trains; by cranes in ports to find and stack containers; and by trucks to deliver those goods to warehouses and stores. Farming, mining, drilling for oil: Each depends on GPS in ever-growing degrees.

But as GPS has become commonplace, the risks associated with losing it have grown. In a June 2019 paper prepared for the Department of Commerce, the research nonprofit RTI International estimated the cost of a 30-day GPS outage in the U.S. at \$1 billion per day. The marine industry would be among those hit hardest, because of the bottlenecks an outage would cause in ports and waterways. And U.S. losses would represent only a fraction of the worldwide impact.

It would take Bond-villain-level exploits to knock GPS offline entirely. But on a local level, all satellite navigation systems are vulnerable. Their signals, which grow weaker as they travel from orbit to earth, are often interrupted accidentally, by atmospheric disturbances or faulty equipment. They can also be interrupted on purpose, by transmitters beaming a conflicting signal, a technique known as "jamming."

Typically, the stronger the conflicting signals, the farther that disruption will reach. More sophisticated, and more malicious, is "spoofing," which creates fake signals that convince the receiver it is somewhere it is not. Done correctly, spoofing can go undetected—and is capable of leading an oil tanker, for example, off course in open water.



INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

High-powered jamming and spoofing are usually the work of armies and intelligence services. Military ships employ sophisticated anti-jamming technology; as GNSS-guided missiles and drones assume growing roles in combat, the cat-and-mouse of satellite disruption has become a given. Indeed, as tensions mounted between the U.S. and Iran in 2019, what appeared to be jamming and spoofing occurred in and near the Strait of Hormuz, the oil-shipping choke point between Iran and the Persian Gulf states.

But commercial vessels seldom carry such technology. That's worrisome, because small-scale GPS disruption has become something almost anyone can do. Off-the-shelf jammers, though illegal in the U.S. and many other countries, are easy to find online for as little as \$20, with prices rising as their range increases. Drug-smuggling networks use jammers to mask their activities; illegal fishing operations use them to obscure where they got their catch. And thieves who steal shipping containers deploy jammers to block the trackers hidden inside them.

Perhaps more unsettling, spoofing is no longer particularly difficult either. In 2013, Todd Humphreys, director of the Radionavigation Laboratory at the University of Texas at Austin, spoofed a 213-foot, \$80 million yacht. Last June, an Israeli cybersecurity firm called Regulus announced that it had spoofed a Tesla Model 3. (Tesla dismissed the report as a marketing ploy and said it did not have any safety concerns related to the report.)



YouTube from Regulus: <https://insideevs.com/news/356769/video-tesla-model-3-hacked-spoofed/>

As GPS has become democratized, in other words, so has disruption—making interference difficult to track or even quantify. In 2018, the Coast Guard began publishing excerpts from reports about GPS outages, including those involving “unknown interference”—a category that includes suspected jamming or spoofing. Those published reports number in the low hundreds worldwide, but Rick Hamilton adds that that’s “a very, very, very small subset of what’s going on out there”.

An EU-funded project, Strike3, underscores how much bigger the problem may be. From December 2017 to October 2018, it recorded 15,200 interference “events”—of which “many hundreds” were strong enough to disrupt satellite navigation systems entirely.

Beginning in February 2016, ships near the city of Kerch and other ports along the Black Sea began experiencing odd navigation glitches. Over the following months,

INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

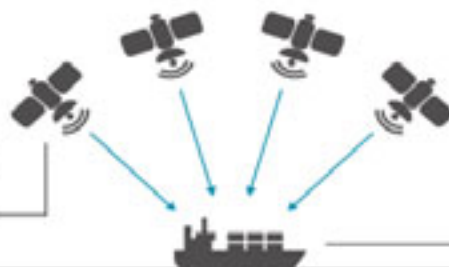
GPS locations for thousands of ships appeared to suddenly accelerate and move dozens of miles inland—usually to airports. These “spoofs” all took place near a geopolitical hotspot: Kerch is in Crimea, which Russia annexed from Ukraine in 2014. Those incidents turned out to be the leading edge of a wave of GPS interference events involving commercial ships and aircraft. (See the accompanying timeline.) Many took place near contested borders or zones of armed conflict. And one particular region became a locus of anxiety: the eastern Mediterranean. The region’s biggest shipping conduit is the Suez Canal, which conveys around 1,500 ships a month between the Red Sea and the Mediterranean, many of them oil tankers bound for Asia or the EU. The “East Med” is also ringed by areas of active combat, including a simmering insurgency on Egypt’s Sinai Peninsula and the devastating multisided conflict in Syria. And at the hub of this troubled region is Cyprus—whose strategically important ports are refueling points not just for ships using the Suez but also for warships patrolling Syria’s waters. On the south coast of Cyprus, where Stelios Christoforou works, GPS began to act strangely in January 2018. On vessels offshore or in port, loud alarms would sound as their captains lost the ability to see their GPS location. The alarms would blare as long as GPS was absent: hours, even entire days. Other times, the ships’ GPS locations would be visible—but in impossible places. “Sometimes you see the tugboats in the mountains,” Christoforou says. The disruptions weren’t confined to Cyprus. Beginning in 2018, NATO and the U.S. Coast Guard registered outages across much of the East Med—as far north as Turkey, east to Lebanon and Israel, and south to the Mediterranean entrance of the Suez Canal, across a range of at least 65,000 square miles. “It’s a very congested area, and disruption in GPS and navigation could have devastating consequences,” says Chronis Kapalidis, a former lieutenant commander in the Greek Navy and a maritime security researcher at shipping consultancy HudsonAnalytix. By the end of 2019, GPS disruptions across the Mediterranean had been reported to the Coast Guard 38 times, referencing hundreds of incidents, including some farther to the west, to the coasts of Libya and Malta. Unlike with most GPS interference, authorities believe they’ve tracked some East Med disruptions to their source. Investigations by the European aviation agency Eurocontrol and the Cypriot Department of Electronic Communications connected the outages to jamming signals from Syria and concluded they were a by-product of the conflict there. (Neither agency has widely publicized the finding, but both confirmed it to *Fortune*.) In March 2019, a report by Humphreys, the Texas GPS expert, and the Center for Advanced Defense Studies, a research center in Washington, D.C., went further in assigning blame. The authors traced the jamming to the Khmeimim air base on Syria’s coast, the “nerve center” of Russia’s military operations in that country—around 137 nautical miles from Vasiliko. The disruptions were unusually strong and sophisticated, and the authors surmised that they were intended to protect Khmeimim from missiles and drones. The same report pointed to a Russian role in the 2016 Black Sea spoofing. It noted that many of those incidents coincided with visits by top Russian officials, including President Vladimir Putin—suggesting a protective effort of another kind. Russia has consistently denied roles in GPS disruptions; Russian authorities did not respond to requests for comment from *Fortune*. But experts caution that Russia’s emergence as a plausible culprit for some interference doesn’t account for the phenomenon’s growing frequency. In other hotspots, questions about culpability persist. In the Suez, outages have been variously (and speculatively) blamed on Egyptian authorities fighting insurgents and on illegal fishing.

How Sinister Signals Stop Ships

The global positioning system, a network of satellites maintained by the U.S. Air Force, is widely seen as both reliable and nearly impregnable. But even the strongest satellite signals grow weaker as they get closer to earth's surface, and that creates opportunities for mischief. Here's how military forces, spies, and even criminal networks can interfere with GPS and other navigation systems.

HOW THE GPS SYSTEM WORKS

Satellites in orbit send radio signals detailing their position and the exact time.

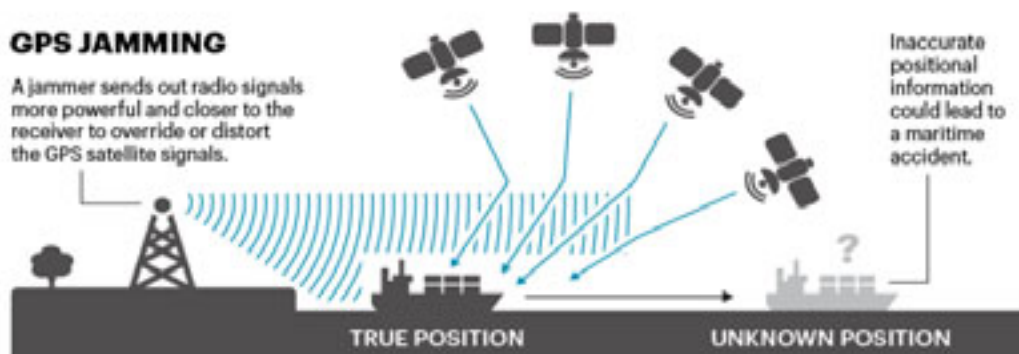


The receiver on earth compares the time each signal was sent with the time it was received and calculates its distance from each satellite. From this data the receiver calculates its position.

TRUE POSITION

GPS JAMMING

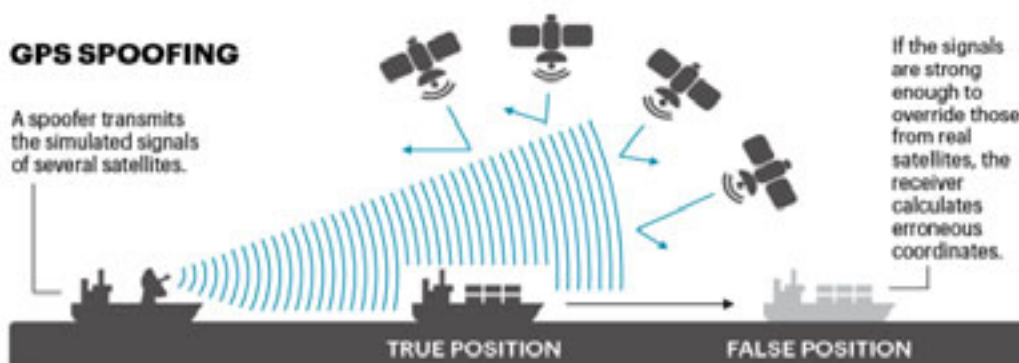
A jammer sends out radio signals more powerful and closer to the receiver to override or distort the GPS satellite signals.



Inaccurate positional information could lead to a maritime accident.

GPS SPOOFING

A spoofer transmits the simulated signals of several satellites.



If the signals are strong enough to override those from real satellites, the receiver calculates erroneous coordinates.

In December 2019, the NATO Shipping Centre, which works with commercial shippers, said that interference continued in the East Med, with “potentially dangerous consequences.” In Vasiliko, outages have tapered off recently. Still, Christoforou and his fellow pilots remain on alert in case something goes wrong. “I worry a little bit when the vessels approach in the night,” he confesses.

INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

At the governmental level, concern over interference is growing, but action isn't imminent. In June 2019, 14 maritime groups wrote to the Coast Guard, asking it to work with the International Maritime Organization to resolve the GPS outage issue. Still, Christoforou and his fellow pilots remain on alert in case something goes wrong. "I worry a little bit when the vessels approach in the night," he confesses. At the governmental level, concern over interference is growing, but action isn't imminent. In June 2019, 14 maritime groups wrote to the Coast Guard, asking it to work with the International Maritime Organization to resolve the GPS outage issue. In December, the Coast Guard told *Fortune* it was still in talks with the State Department about how to proceed.

With state actors sluggish, responsibility falls to shipowners and ship-management companies. Shippers have been reluctant to speak openly about the GPS issue, however, or about what they're doing to bolster their defenses. Of the 26 ship-management companies contacted for this story, only two, Cyprus's Lavar Shipping and Norway-based Wilhelmsen, admitted on the record that their ships had experienced GPS interference.

Multiple shipping experts described an industry in transition. Generally, captains and crews have the skills to cope with GPS outages. But broader changes over the past 25 years have increased shippers' dependence on satellite navigation. Ships have become bigger, faster, and more automated, while crews have shrunk. Offshore infrastructure has proliferated—think undersea cables, aquaculture, and wind farms—making marine space much more crowded. "At the same time", says Jonathan Turner, director of the English marine consultancy NLA International, "a younger generation of sailors are switching from dependency on their own skills to rely on some machines, leaving older crew members worried about a 'skill fade' among sailors unprepared for life without GPS".

No one interviewed for this story thought the disruptions outweighed GPS's advantages: charting a course across open waters, making ports more efficient, and rescuing crews in emergencies. But while a constellation of reinforcement options exist—including more robust anti-jamming receivers, land-based backup systems, or more training—those options cost serious money. A military-grade anti-jamming antenna, for example, costs about 10 times as much as a regular antenna. Such investments can seem daunting in an industry that reported profit margins of less than 1% in 2019. The shipping world is grappling with slowing trade, overcapacity, and new, costly fuel regulations. The upshot is, that shipowners will be loath to pay much for GPS defenses until outages cross over from a nuisance to a crisis—that is, until a major accident occurs.

More than 5,000 miles from Cyprus, in Beaufort, N.C., Christopher Nolan has made a career of showing merchant mariners how to navigate without GPS. The former Coast Guard officer teaches "celestial navigation," which involves determining one's location using little more than the position of astronomical bodies in relation to the horizon—in essence, the way Magellan did it.

Nolan's students include college-age kids and amateurs but also mid-career officers. For them the two-week courses are a requirement for licenses to command large vessels outside U.S. coastal waters. Some have studied traditional navigation, but they tend to be rusty. "It's a perishable skill," says Nolan. "Once you've passed your exam, you're never tested on it again." And many younger mariners have never operated in a GPS-free world.



INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

Nolan isn't alone in bringing old-school methods back into the curriculum. In 2015, the U.S. Naval Academy resumed teaching celestial navigation to all incoming officers.

The academy attributed the decision in part to the rise of cyberthreats that could impede electronic navigation. The class of 2017 was the first in at least 15 years to graduate with core training in the discipline.

Navigating by the stars is far less accurate than GPS, and far more time-consuming. But these basic seafaring skills may soon be tested more frequently than ever before in the GPS era. Nolan says his wife, Kellee, a commander in the Coast Guard, teaches her subordinates a timeless rule of thumb: **"Look out the window, look at the chart, and look at the GPS," he says. "In that order."**



Every year, more dead zones

GPS outages have gradually grown more prevalent over the past four years; many have occurred near global conflict zones.

February 2016: Black Sea ports

Hundreds of ships report seeing their GPS locations suddenly migrate dozens of miles inland. A report by U.S. researchers later links many of the incidents to visits to Russian-annexed Crimea by President Vladimir Putin and other senior Russian officials.

March–April 2016: South Korea

A six-day outage near the North Korean border affects more than 1,000 planes and 700 ships.

Late 2017–present: Suez Canal

Persistent GPS outages plague the Egyptian shipping artery. Potential causes include an insurgency in the nearby Sinai Peninsula and illegal fishing operations.

Fall 2017 and Fall 2018: Russian-Scandinavian frontier

Finnish and Norwegian authorities complain about jamming and spoofing of GPS signals near their borders with Russia during NATO military exercises in the region. Russian officials deny responsibility.

January 2018–September 2019: Cyprus and the "East Med"

Sporadic outages across the eastern Mediterranean, concentrated around Cyprus and near Lebanon and Israel. Cypriot and U.S. investigators link the disruption to military activity in Syria.

June–July 2019: Israel

Weeks of disruptions are reported by pilots taking off and landing at Tel Aviv's Ben Gurion airport. An Israeli official publicly blames Russia; a Russian official calls the charge "fake news."

A version of this article appeared in the February 2020 issue of Fortune with the headline "When GPS Gets Lost."

<https://fortune-com.cdn.ampproject.org/c/s/fortune.com/longform/gps-outages-maritime-shipping-industry/amp/>

<https://www.hstoday.us/subject-matter-areas/maritime-security/mysterious-gps-outages-are-wracking-the-shipping-industry/>



INTENTIONAL INTERFERENCE WITH NAVIGATION

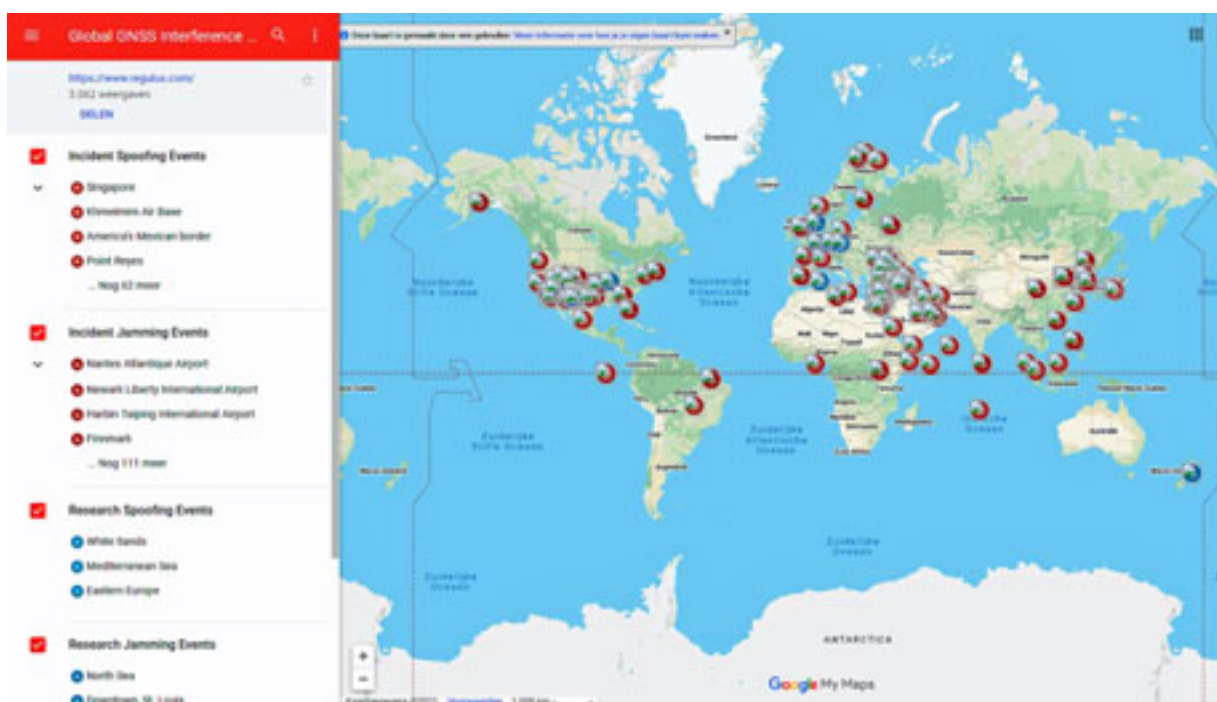
Lees ook en download rapport:

<https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/1043/2019-jamming-spoofing-of-gnss.pdf>



Interactieve kaart met jamming en spoofing incidenten in 2020:

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1aolsftj48FwaS1lbRiddf_PIPr16g8GS&ll=6.084200957210126%2C6.43920241032572&z=2



Tesla spoofed op YouTube:

<https://youtu.be/390tANaEjl4>

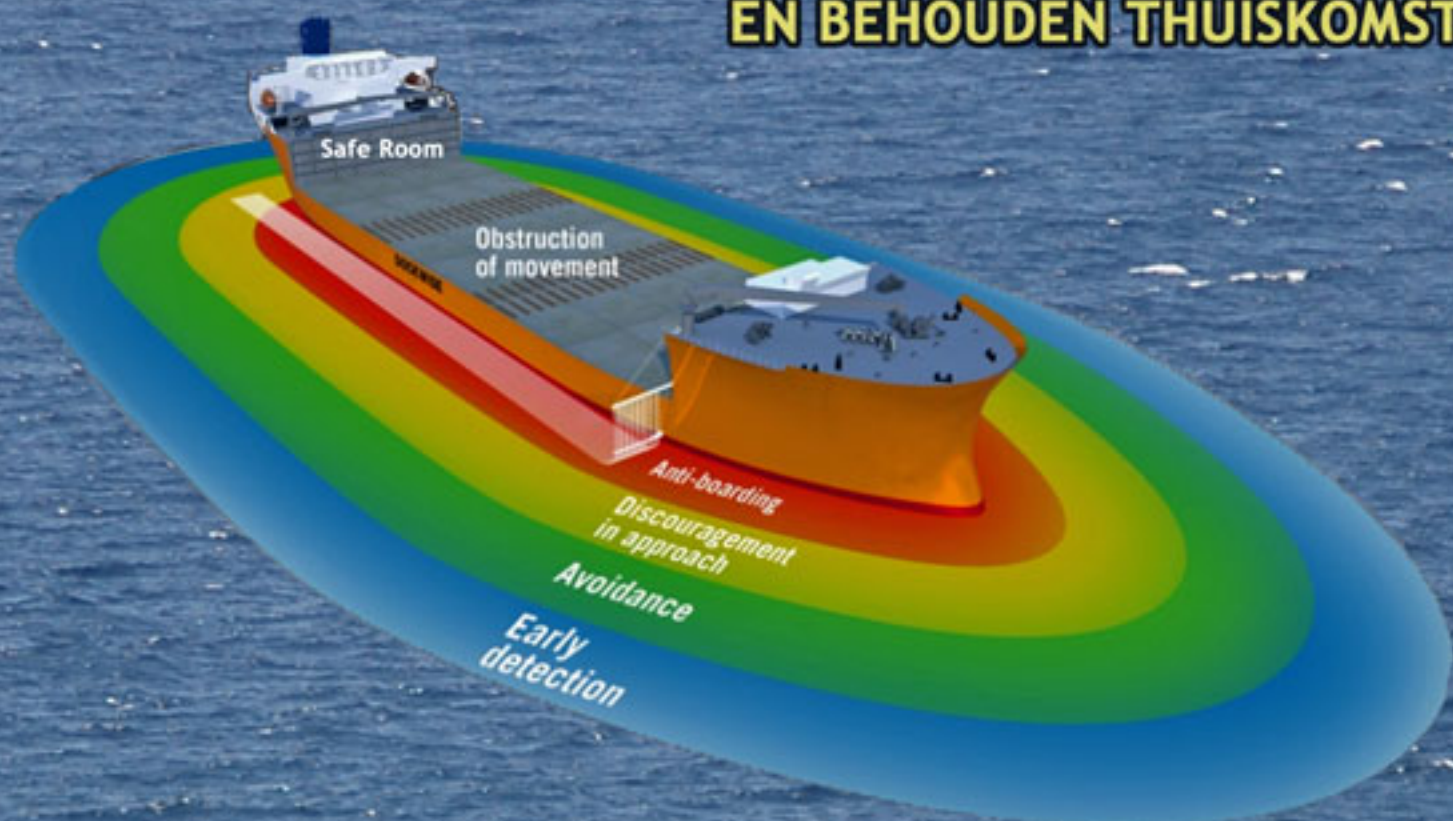
en: <https://insideeys.com/news/356769/video-tesla-model-3-hacked-spoofed/>



MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

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



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

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

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

Een megaramp voorkomen

Cor Oudendijk*

Met een vaart van 16 knopen strandde op 29 juli 1979 de Amerikaanse LNG tanker "El Paso Paul Kayser" op een rotsformatie nabij Algeciras, Spanje. Het schip was geladen met 99.000 ton LNG van -162° C. Het was in die periode een van de grootste LNG-schepen ter wereld. Omdat het schip in een van de meest nauwe gedeelten van de drukbevaren Straat van Gibraltar lag vormde zij een groot gevaar. Snel handelen was noodzaak.



Als bergingsmaatschappij heb je te maken met tegenslagen van velerlei aard, maar hier zat het voor "Wijsmuller Salvage" mee. De zeesleper "Tempest" lag in de haven van Algeciras gereed voor alle diensten.....

De contacten met de eigenaar van het schip de "El Paso Gas Company" in de U.S.A. waren snel gelegd. In het ijlings opgestelde rampenscenario verkreeg Wijsmuller het Lloyds Open Form contract om het schip te bergen op basis van No Cure No Pay. Het was de eerste maal dat een lading van deze aard en omvang, in de begin jaren van grootschalige LNG-scheepstransporten, in serieuze problemen kwam te verkeren. Om die reden had El Paso in het contract bedongen dat er géén publiciteit aan mocht worden gegeven.



Met een privévliegtuig vertrok de bergingsploeg van Wijsmuller onder leiding van Nan Halfweeg, Cor Oudendijk en naval architect Jan Aarnoudse vanuit IJmuiden naar Sevilla. Vandaar met huurauto's naar Algeciras, waar we na aankomst met een visserschip aan

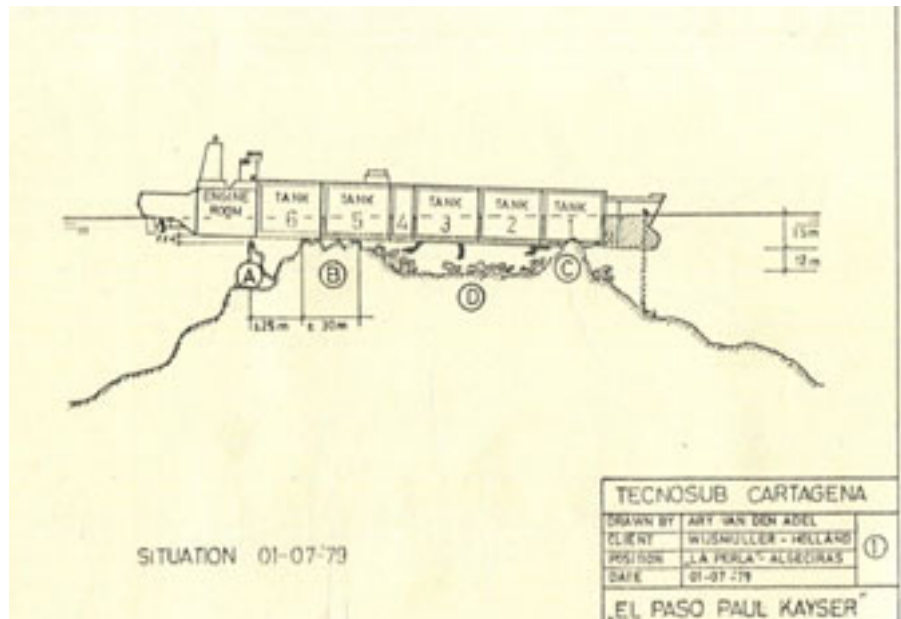
boord werden gebracht.

Even wat bijzonderheden om het verdere verloop te verduidelijken:

- De "El Paso Paul Kayser" had een lengte van 281 meter, een breedte van 41 meter en een diepgang van 15 meter
- Eigenaar: "El Paso Marine Corporation Maryland" U.S.A.
- Bemanning: Noors
- Vlag: Liberia
- Lading: 99.000 vloeibaar aardgas van -162°C
- Totaal verzekerde waarde US\$ 175 milj. Verzekerde waarde schip US\$ 120 milj.
- LNG heeft in vloeibare vorm een 600 maal kleiner volume dan gas onder atmosferische druk
- Door gecontroleerd verdampen van de lading in thermisch geïsoleerde tanks kan de cryogene temperatuur op -162°C worden gehouden.



Het voor die tijd grote schip lag met 5° stuurboord slagzij op de rotsformatie. Zo snel als mogelijk hebben we duikers een schade inspectie laten houden om een eerste beeld van de schade te krijgen....dat bleek niet gering. In de kim aan bakboord ontdekte men een scheur van 40 meter lang



en 3 meter breed. Aan stuurboord was het vlak en kim over een afstand van 180 meter met een breedte van 15 meter opengereten. Dertien van de zijde en dubbele bodemtanks waren lek, twee aan bakboord, negen aan stuurboord en twee in het midden. Het was duidelijk dat de tanktop nog intact moest zijn anders had het er heel anders uit kunnen zien. Hoe? Een ramp bij deze omvang is gelukkig nog nooit gebeurd maar in theorie kan het volgend beeld geschetst worden.

BERGING VAN EEN GASTANKER

Dit schip is van het membraan type. De tanks zijn aan de binnenzijde bekleedt met invar. Invar is een nikkel/ijzer legering met een zeer laag uitzettingscoëfficiënt omdat dit metaal in direct contact staat met het LNG van -162°C .

Vervolgens krijg je de eerste barrier gevuld met kistjes perlite. Perlite is een vulkanisch gesteente en wordt hier als een onbrandbare korrel isolatie gebruikt.

Vervolgens weer een bekleding van invar waarna de 2^{de} barrier weer gevuld is met perlite. Hierna komt de tanktop van normaal scheepsstaal. Als de tanktop lek raakt dan komt LNG van -162°C in aanraking met het (gewone) scheepsstaal wat door de lagere temperatuur bros als glas wordt. Door de spanningen in de tanktop door het schavielen op het rif kan deze verder desintegreren en komen er grote

hoeveelheden LNG in

ijsvorming vrij. LNG (in

tegenstelling tot LPG) is lichter

dan lucht zal verdampen.

Menselijk leven aan boord is

door de koude en het gebrek

aan zuurstof niet meer

mogelijk. Het gasmengsel rond

het schip zal zeer rijk zijn en

niet brandgevaarlijk. Pas op

grotere afstand zal het

ontvlambaar worden en zou de

brand dagenlang in alle

hevigheid kunnen heersen met

vuurstormen als extra gevolg. Vlak langs een drukke scheepvaartroute én op een paar mijl onder de wal liggend met de toen heersende zuidwestenwind zou dit een zeer onwenselijk scenario kunnen zijn.

Het bergingsplan was duidelijk. Zo snel als mogelijk lucht onder het schip pompen om het schip iets te lichten en los van het rif zien te krijgen en weg te slepen. De duikers hadden gezien dat de tanktop door de deining op een paar punten op het rif schavielde. Het was geen optie om het schip wat te lichten door een boord boord overslag te doen naar een andere LNG-tanker zo vlak bij het rif. Daarna in een beschutte baai boord boord overslag uitvoeren naar een andere LNG-tanker en het vervolgens naar het droogdok slepen voor reparatie.

Snelheid was geboden, extra bergings materieel werd met aparte chartervluchten vanuit IJmuiden over gevlogen.

Wijsmuller liet de voor hen in charter varende sleepboot "Biskay Star" naar de positie opstomen en om voor alles voorbereid te zijn werd Smit Tak als subcontractor ingehuurd omdat de zeeslepers "Smit Londen" en de "Smit Rotterdam" in de nabijheid waren én het beter communiceren en werken was met Nederlandse bergers onderling. Het was een rationeel genomen besluit om hier de onderlinge concurrentie te negeren.

De gezamenlijke bollard pull van de sleepboten was pas van belang, nadat er eerst de nodige berekeningen en voorbereidingen waren getroffen om het schip vrij van het rif te krijgen.

Door de komst van Smit tak kregen we eerst collega bergingsinspecteur Kees Rom Colthof aan boord maar na een ongelukje met zijn been is hij vervangen door collega Hans Walenkamp. Kees was van de gangway gegleden en had een snee van 20 cm. in zijn onderbeen. Deze heb ik ter plaatse in het scheeps hospitaal gehecht. Zo bewees mijn stage plaats uit 1969 in een Haarlems ziekenhuis zijn nut!

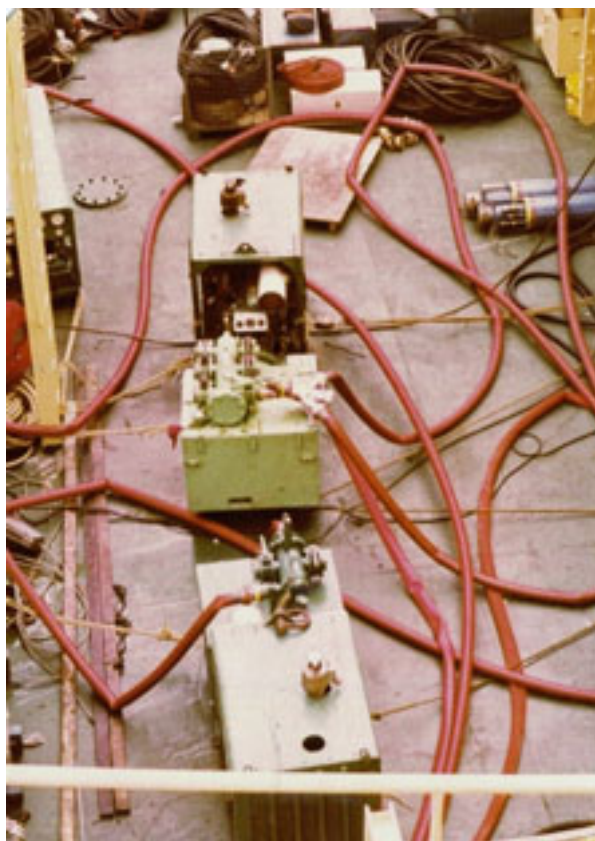
Toch ook wel tekenend dat een Smit berger zoveel vertrouwen in een Wijsmuller berger kon hebben!



De eerste taak was om het schip zoveel als mogelijk te stabiliseren. De "Tempest" met haar anchorhandling mogelijkheden kreeg opdracht om de voor en achter ankers uit te brengen.

Een geluk bij een ongeluk was dat de ontluchtingen van de dubbele bodem tanks vast gebout waren. Met bronzen sleutels zijn die verwijderd. Voorzichtigheid bleef geboden omdat de zg. boil off, nodig om de tanks op -162°C te houden, naar buiten werd afgevoerd.

De zwaanshalzen werden op de sleepboten buiten de directe omgeving van het schip, voorzien van opgelaste flensen waar de brandslangen voor de lucht toevoer op konden worden aangesloten. De "Tempest" haalde intussen het vanuit IJmuiden opgestuurde bergings materiaal zoals: compressoren, generatoren, slangen, manometers, blinde flensen, verdeel kasten etc. uit de haven van Algeciras op.



Alles werd in gereedheid gebracht om lucht naar de beschadigde dubbele bodem tanks te pompen en de ontluchtingen af te blinden. Maar de wind stak op en de stroom kreeg vat op het schip zodat er kans op fatale schade aan de tanktop door het schavielen over de rotsen zou kunnen ontstaan. Hierop kregen de "Tempest" en de "Smit Londen" opdracht om resp. op het voor en achterschip vast te maken. De "Biskay Star" duwde in de zijde om het in positie te houden. De druk was hoog om zo snel mogelijk controleert en met beleid los te komen.

Er was geen tijd meer om het luchtdruk systeem uit te testen en er werd direct begonnen om alles onder druk te zetten. Na drie uur lukte het om door middel van het luchtkussen in de dubbele bodem het schip vlot te trekken en werd de bevrijde tanker naar de beschutte Algeciras Bay gesleept en ten anker gebracht.

De volgende stap was om het schip ter plaatse in een beschutte omgeving te lossen. Boord boord overslag van LNG had nog nooit plaats gevonden dus moest er, bergers eigen, geïmproviseerd worden. "El Paso Gas Company" had een contract gesloten met de Algerijnse staatsoliemaatschappij Sonatrach om LNG vanuit Algerije naar de United States te vervoeren. Het zusterschip "El Paso Sonatrach" lag reeds gekoeld gereed in Algerije, en kreeg opdracht om naar de "El Paso Paul Kayser" op te stomen. Om deze losoperatie mogelijk te maken werd er vanuit Houston een privévliegtuig met speciale cryogene slangen naar Algeciras gestuurd. Grote Yokohama fenders werden door de "Tempest" langsij gepositioneerd. Het laad en los gebied en de scheeps huden in de zijden werden afgedekt met grote hoeveelheden plywood. Dit plywood zou tijdens de operatie constant natgehouden worden. Mocht er een slang lekken of breken dan zou dit hout moeten voorkomen dat het scheepsstaal zou gaan scheuren. Alles leek gereed maar de Spaanse autoriteiten staken daar een stokje voor.

BERGING VAN EEN GASTANKER

Ons werd te verstaan gegeven dat we niet in de beschutting van de Bay van Algeciras boord/ boord mochten overslaan. De Spaanse autoriteiten vonden het maar niets om een beschadigde gastanker zo dicht onder hun kust t hebben. De enorme ramp met 270 doden veroorzaakt door een geëxplodeerde lpg-tankauto in de camping van Los Alfaques op 11 juli 1978 stond hen nog helder voor de geest. Voor ons was het moeilijk te accepteren om meer in open water met eventuele deining deze operatie uit te voeren. Maar we kregen geen toestemming zodat we naar buiten moesten en de best mogelijke ligplaats uitzochten waarna de "El Paso Sonatrach" behoedzaam door de "Biscaye Star" en de "Tempest" langsijde de Paul Kayser werd gemanoeuvreed.



Op 9 juli werd eerst de brandstof overgepompt waarna met de losoperatie werd begonnen. Dat vergde het nodige rekenwerk om zo weinig mogelijk spanningen op het beschadigde deel teweeg te brengen. Het was warm met temperaturen boven de 30 °C maar de cryogene slangen werden bedekt met een dikke laag ijs. Het werd spannend, want de wind nam toe tot Bft. 6 met een merkbare deining. Zo braken er



van tijd tot tijd stukken ijs van de slangen af, uiteraard met de vraag hoe lang de slangen dit nog hielden. Spanning alom! In de nacht stond ik in de pompkamer en ging er een alarm af. De Noorse chieff engineer meldde dat het alarm water in de tweede barrière aan gaf. Dat hield dus in dat de tanktop was gescheurd en het begin van het eind kon zijn.

Hij zei dat het ook een vals alarm kon zijn.....hij is 10 minuten weggeweest, als of de tijd stilstond... maar het was inderdaad vals alarm.

Na 41 uur was de pomp operatie achter de rug, een zucht van verlichting, we hadden geschiedenis geschreven.

Na het gas vrijmaken van de tanks zijn we de tanken ingegaan om de schade op te nemen. Het was door het oog van de naald. We zagen grote omhoogstaande deuken waarbij de tanktop en het invar tot de vloiegrens zijn opgerekt. Het was echt kantje boord!

Nog steeds op het luchtkussen drijvend is de "El Paso Paul Kayser" door de "Smit Londen" naar Lissabon gesleept. Gezien de grote schade werd besloten om eerst in Lissabon bij de werf Lisnave versterkingen in het kielvlak aan te brengen alvorens we de reis naar Duinkerken zouden beginnen. In het dok in Lissabon was de enorme bodemschade duidelijk zichtbaar. En zo was de "El Paso Paul Kayser" weer terug op de werf in Duinkerken waar ze in 1975 gebouwd werd.

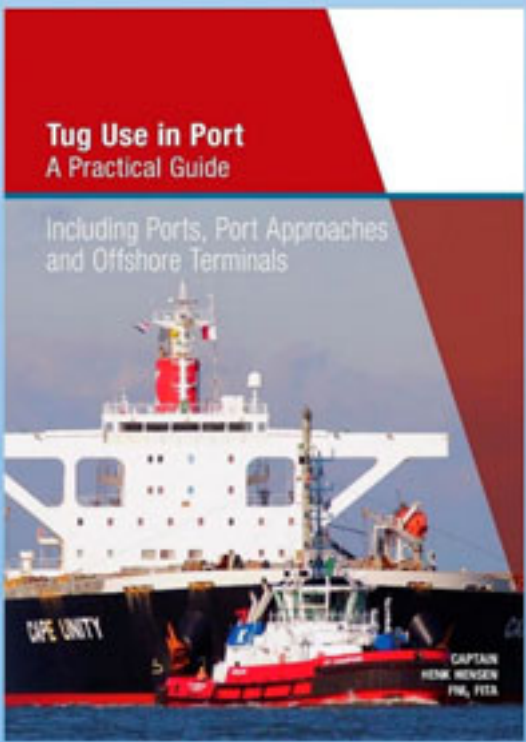
Normaal wordt een Lloyd's Open Form No Cure no Pay bij Lloyds in Londen uit onderhandeld via arbitrage. Dit is hier niet gebeurd. De El Paso Gas Company wilde geen verdere ruchtbaarheid en het bergings loon is afgemaakt op \$ 12.000.000. Een stukje Hollands Glorie van weleer.



** Cor Oudendijk is o.a. oud-bergingsinspecteur van Wijsmuller en oud-havenmeester van Amsterdam. Hij heeft de erepenning die hij in 2008 ontving, in 2017 begraven in het beton onder een van de heipalen van de nieuwe sluizen van IJmuiden.*



Tug use in port



Tug Use in Port
A Practical Guide

Including Ports, Port Approaches
and Offshore Terminals

CAPE UNITY

CAPTAIN
HENK HENSEN
PMA, FETA

Available now!
The new revised 4th edition of
'TUG USE IN PORT'
by Captain Henk Hensen

Already nearly 25 years the authoritative guide on tug operations and IMO recommended. It addresses present and future developments and shows how training can be carried out and what should be trained, where the operational risks are and why. It explains the various tug types, capabilities and limitations, towing equipment, escorting, and much more.

The book is specifically written for maritime professionals involved in the day-to-day practice and training of ship handling with tugs, particularly pilots, tug masters and training instructors, but also for towing companies, ship masters and mates of seagoing vessels, etc.

This and other practical tug books can be ordered at: <https://stc-publishing.nl/>
Price € 53.50; excl. transport costs

4^e editie ook verkrijgbaar als e-book.

Captain Henk Hensen is a Master Mariner FG. After his career at sea he became a Port of Rotterdam pilot for 23 years, during which time he started the first combined simulator training courses for harbour pilots and tug captains, and participated in many port studies, including simulator research. Following his piloting career he continued to work as a marine consultant on the nautical aspects of port studies, harbour tug advice and simulator training and research, and as an expert witness. As an author, his publications include Ship Bridge Simulators (1999), Tug Use in Port (2003), Tug Stability (2016), co-authored with Dr Markus van der Laan, and numerous articles in nautical magazines. Captain Hensen is a Fellow of The Nautical Institute and of the International Tugmasters Association, and a member of the International Federation of Shipmasters. He was elected Tug Personality of the Year 2010 by the British Tugowners Association.

<https://www.marine-pilots.com/articles/1974-tug-use-in-port-new-4th-edition-2021-henk-hensen>

OPROEP:**Wie kan iets meer vertellen over onderstaand verhaal over het ms Janssens van de KPM?**

Het **ms Janssens** werd in 1935 bij P. Smit gebouwd voor de KPM.

In 1940 werd het schip in Nederlands Indië gevorderd door de Koninklijke Marine. Eerst als voorraadschip, later als onderzeeboot-moederschip.

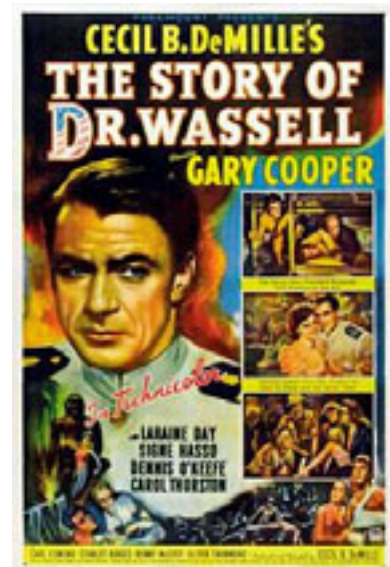
Op 27 februari 1942 werd het schip naar Tjilatjap gedirigeerd t.b.v. evacuatie van marinepersoneel.

Op 3 maart vertrok de Janssens met 750 evacueés aan boord met bestemming Fremantle.



Over die evacuatie is in 1944 een Hollywoodfilm gemaakt door Cecil B. DeMilles, genaamd **"The story of Dr. Wassell"**, met Gary Cooper in de hoofdrol. De film blijkt naar een waargebeurd verhaal te zijn gemaakt en gaat over de Janssens, dat met de Amerikaanse legerarts dr. Wassell en zijn gewonde marinemannen van de USS Marblehead weet te ontsnappen vanuit Tjilatjap naar Fremantle in Australië (3 maart - 13 maart 1942).

Het ms. Janssens vaart onder bevel van **kapitein Prass**. Volgens bronmateriaal en vermeldingen in kranten zou Cecil B. DeMilles hebben gekeken naar filmmateriaal dat was opgenomen door twee opvarende marinemannen van het ms. Janssens. Een sergeant torpedomaker **Martijn Spruijtenburg** zou een 16 mm film hebben geschoten en een opper torpedomaker **Jannis Cornelis Vermeulen** zou een 8 mm film hebben geschoten. Waar die films zijn gebleven is voornamelijk onbekend. Op de filmbeelden zou o.a. te zien moeten zijn hoe de ms. Janssens beschoten wordt door Japanse vliegtuigen.

**VERZOEK:**

Op het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag is heel veel historisch koopvaardijmateriaal ondergebracht en te raadplegen voor belangstellenden. Van hen komt dan ook de vraag, of nog iemand iets meer zou kunnen vertellen over bovenstaand verhaal:

- Heeft iemand wel eens van de film gehoord?
- Kent iemand één (of meer) van de genoemde mensen?
- Weet iemand waar de genoemde filmbeelden zouden kunnen zijn?
- Kan iemand iets vertellen over de bewuste reis van het ms. Janssens?

STUUR UW REACTIE AAN: nvkk.notices@gmail.com





Herdenking Den Helder 15 augustus 2021.

J. Boonstra

Bij aankomst met de trein in Den Helder is het monument aan De Vijfsprong niet te missen. De kransen en bloemstukken lagen keurig klaar en werden op volgorde gereed gelegd door de zeekadetten. Hieronder ook de krans van de NVKK.

Tijdens de controle van de krans werd me verteld dat we samen met de Stichting Koopvaardij personeel 40-45 als derde aan de beurt waren.

De genodigden liepen ondertussen hotel Wienerhof binnen waar bij een kop koffie en cake werd verzameld. Hierna werd op deze zonnige dag de korte wandeling naar het monument gemaakt. De genodigden werden naar een zitplaats verwezen en op het aanliggende gazon waren ook veel belangstellenden.

Na het vlagceremonie, 1 minuut stilte en het zingen van het Wilhelmus volgden diverse toespraken van de Marine Vlootgeestelijke, de Burgemeester van Den Helder en van leraar Carel Vincent van de Graaff. Het thema van de toespraak van de burgemeester was: Hoe vrij zijn wij. Hierin kwam niet alleen het herdenken van de vrijheid en bevrijding in de Oost naar voren maar ook vrijheid in onze huidige samenleving. Ook refereerde de burgemeester aan de spoken word voordracht van Amara van der Elst op 4 mei op de Dam en gebruikte de laatste strofen daaruit als slot van zijn toespraak. De leraar van basis school de Windwijzer zet zich op zijn school in voor het "vertellen" van het deel van de Nederlandse geschiedenis in Indië voor en na 15 augustus 1945, iets waar hij zelf ondanks zijn roots lang naar heeft gezocht. Zijn toespraak was een deel van zijn zoektocht in zijn persoonlijke geschiedenis. Zijn missie op school en in de samenleving de geschiedenis te blijven vertellen en herdenken.

Na de toespraken werden de kransen gelegd met als eerste de krans van Den Helder. Als derde was de NVKK aan de beurt samen met de Stichting Vlootpersoneel 40-45. De koopvaardij was wederom goed vertegenwoordigd en de NVKK krans werd met assistentie van een zeekadet tegen het monument gelegd. Hierna volgden nog vele organisaties die hun kransen of bloemen legden en was er ook ruimte voor belangstellenden om bloemen te leggen.

Het was een sfeervolle herdenking die werd afgesloten in hotel Wienerhof.

Voor belangstellenden zijn onderstaande links bijgevoegd.

https://www.denhelder.nl/Onderwerpen/Actueel/Nieuws/Toespraak_burgemeester_Jan_de_Boer_herdenking_15_augustus_1945

<https://www.4en5mei.nl/archieven/inspiratie/amara-van-der-elst-spoken-word-voordracht>

https://www.youtube.com/watch?v=UxJXbm_IYxk

https://www.windwijzer.nl/nw-31870-7-3902443/nieuws/carel-vincent_houdt_herdenkingsrede_15_augustus.html



Van het secretariaat

Nieuwe leden:

W.S. Kints	ZZP kapitein
A.R. van Spil	Stena Line
E.H. de Boer	Gepensioneerd

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

19 april	Bedrijfstak commissie zeevaart STC Rotterdam
29 april	Overleg Nautilus International
17 mei	Overleg KVNR & Nautilus Int.
19 mei	Bedrijfstak commissie zeevaart STC Rotterdam
3 juni	Havendebat Zwolle
3 juni	Safety Evaluation Board Havenbedrijf Rotterdam
6 juni	Bestuursvergadering St. SWZ
15 juni	Symposium Nautilus Int.
21 juni	MPG: kandideren bestuursleden BPFK
23 juni	Vergadering St. Ouderkerk Fonds
6 juli	Communicatievergadering WtBK
7 juli	Vergadering uitgeefpartner SWZ Maritime
7 juli	Overleg Onderzoeksraad voor Veiligheid
8 juli	Bestuurlijk overleg (min. J&V) WtBK
12 juli	Vergadering Werkgroep WtBK
13 juli	Vergadering Werkgroep WtBK-ILT
15 juli	Vopak: demonstratie programma 'port of call'
21 juli	Financiële commissie (Oostvoorne)
27 juli	Vergadering Werkgroep WtBK
12 augustus	Vergadering Werkgroep WtBK-min. J&V
15 augustus	Herdenking WO2 capitulatie Japan (Den Helder)
23 augustus	Vergadering Werkgroep WtBK-ILT
25 augustus	Vergadering WtBK-min. J&V
9 september	Commandowisseling CZSK, Den Helder

(WtBK = Wet ter Bescherming Koopvaardij)

Activiteitenkalender 2021:

Activiteiten zullen bekend worden gemaakt op onze website.

Overleden leden:

11-06-2021	H. Huijgens
------------	-------------

Kopij voor Notices:

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

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





WE'RE ALL IN THIS TOGETHER!

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

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

#weareallinthistogether #stayconnected #TOSjobs

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

www.tos.nl/jobs


**It's a
people
business**
we make it personal!



NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

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

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

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

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

Samenwerking met Nautilus, KVNR en Nautical Institute NL.

Betrokken bij Zeemanshuizen, koopvaardijpredikanten en herdenkingen.

WE HEBBEN ONZE CONTRIBUTIE STERK VERLAAGD:

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

DAARVOOR KRIJGT U: jaarlijks een NVKK-symposium,
4x per jaar het blad '*Notices to Master Mariners*',
het '*Legal Handbook Shipmaster*' en desgewenst juridisch advies.

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



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT