

# Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



**NVKK symposium**

**Toenemende druk(te) op de Noordzee**

**Competentietoets beladen**

**Studies gewapende particuliere beveiligers**





## NA HET MIJLENWERK OP ZEE, VOLGT HET CENTIMETERWERK IN DE HAVEN.

De laatste 500 meter naar de kade zijn vaak hachelijker dan 500 mijl op volle zee. Als registerloods zorg je ervoor dat schepen veilig en vlot in en uit de haven geloodst worden. Over soms moeilijk bevaarbare waterwegen, op elk mogelijk tijdstip en onder alle weersomstandigheden. Je vaart niet op één maar op vele honderden schepen. Je adviseert kapiteins

uit de hele wereld. Voordat je dit beroep kunt uitoefenen, volg je een intensieve opleiding die slechts is weggelegd voor ervaren stuurlieden en kapiteins. Uitdagend en afwisselend werk, een onafhankelijk beroep, uitstekende voorwaarden en je werkplek op rijafstand van huis. Ben jij toe aan een uitdaging? Kijk op [www.loodsworden.nl](http://www.loodsworden.nl)

## COLOFON

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

### Dagelijks Bestuur:

A.van Binsbergen, voorzitter  
06-20611420  
E-mail: abinsbergen@planet.nl  
J.P. Bosma, vice-voorzitter  
E-mail: jpbosma@yahoo.com  
G.J.Hulsebos, secretaris  
06-42224904  
E-mail: gjhulsebos@yahoo.com  
D.J. van Dijk, penningmeester  
06-51711102  
E-mail: davevandijk@planet.nl

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

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

### Postadres:

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

### Betalingen:

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

### Redactie:

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

### Redactieadres:

via postadres NVKK of  
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:

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

ISSN 1571-9111.

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

## LET OP: LEDENVERGADERING VOORAFGAAND AAN HET SYMPOSIUM

**Voorafgaand aan het symposium wordt de Ledenvergadering gehouden**

**Aanvang 10.30**

**Zie de agenda elders in het blad**

**Na afloop van de ledenvergadering wordt voor een broodje gezorgd.**

***Graag opgave van uw deelname i.v.m. de catering***

## Bijeenkomst regio Noord

**Woensdag 21 september**

hebben we weer een bijeenkomst voor de leden NVKK regio Noord in **cafe Wouters**, Sohialaan 5,

tegenover CS Leeuwarden,

**aanvang 13.00 hrs.**

Hoop U daar weer te zien.

Leo Geenevasen,  
vertegenwoordiger Regio Noord NVKK

## OP DE VOORPAGINA

"Save our Souls"

Foto KNRM, Timco Houkema

## QUOTE:

Sommige mensen bereiken de hoogste sport van de ladder en ontdekken dan pas, dai ie tegen de verkeerde muur staat ...

### The Master's Voice

#### Zeeoverrij en de positie van de Kapitein



- Aanpak van zeeoverrij met particuliere gewapende beveiligers heeft nu de volle politieke aandacht:
- In december 2010 is het rapport van de AIV (Adviesraad Internationale Vraagstukken) verschenen "Piraterijbestrijding op zee een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden".
  - Eind augustus 2011 verscheen het rapport van de de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie (SMVP) van de hand van mr.G.J.Knoops: "De inzet van private beveiligingsorganisaties bij beveiliging van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij vanuit internationaal perspectief"
  - En op 1 september j.l. zijn de bevindingen van de commissie de Wijkersloot gepresenteerd: "Geweldsmonopolie en piraterij"

Het verwondert mij, dat de commissie De Wijkerslooth een nota bene direct betrokken partij als de Kapiteinsvereniging bij het vraagstuk over wél of geen private beveiligers aan boord, niet heeft gehoord. Mijn verwondering veranderde in verbazing, toen bleek dat bij de presentatie op 1 september slechts een handjevol media was uitgenodigd, maar geen Kapiteinsvereniging. Wij hebben een uitgesproken mening over dit onderwerp. Valt die mening soms lastig voor de commissie?

Wij hadden daarvoor die mening ook al kenbaar gemaakt aan diverse politieke fracties in de Tweede Kamer. Hierop ontvingen we zeer bescheiden reacties. Ik mag toch hopen, dat de mening van de kapitein meetelt in de politieke besluitvorming.

Alle bovengenoemde rapporten getuigen van gedegen analyse, maar komen tot verschillende conclusies en verschillende oplossingen om het probleem aan te pakken. We hebben begrip voor de ministers van Defensie en Veiligheid en Justitie dat zij hierin zorgvuldig willen handelen. Maar haast is inmiddels écht geboden. Het "zeeoverrij-seizoen" breekt weer aan en de gewelddadigheid neemt maar steeds toe. Intussen varen onze koopvaardij schepen met onvoldoende bescherming en motivatie onder de bemanningsleden gewoon door. We kunnen echt niet langer wachten.

Eén van de opties uit het rapport De Wijkerslooth is, dat bescherming zou kunnen worden geboden onder de paraplu van Defensie. Voor de Kapiteinsvereniging zou dat uit alle genoemde mogelijkheden de beste optie lijken, omdat daarmee de kapiteins mogelijk meer rechtskundige zekerheid kan worden geboden.

Maar, er dienen nu snel verstandige keuzes gemaakt te worden, want de tijd dringt. We willen toch niet wachten op een drama op een Nederlands schip?

Als u verder in deze Notices de NVKK-reactie op de beide rapporten leest, is het interessant nog eens in herinnering op te roepen wat er de Zeevaartbemanningswet en het Wetboek van Koophandel aan artikelen staat ter ondersteunen van het het gezag van de kapitein. Ik heb het even voor u opgezocht: .

#### **Zeevaartbemanningswet**

##### **Artikel 27 Hoofdstuk 3. De Kapitein**

De Kapitein is belast met de handhaving van de openbare orde aan boord en oefent aan boord over alle opvarenden het gezag uit

De opvarenden zijn verplicht de bevelen van de kapitein na te komen die door de kapitein worden gegeven in het belang der veiligheid of tot handhaving van de orde, met inbegrip van de openbare orde.

#### **WvK**

##### **Artikel 357**

De kapitein is bevoegd, indien dit tot behoud van schip of lading noodzakelijk is, scheepstoebehoren en bestanddeelen van de lading zoowel over boord te werpen als te verbruiken

##### **Art. 417**

1.Gedurende den tijd, dat de schepeling in dienst is aan boord van een schip, is hij verplicht de bevelen van den kapitein met stiptheid op te volgen.

In situaties waar piraterij aan de orde is zullen deze artikelen aan de praktijk getoetst worden:

“The proof of the pudding is in the eating”

Ik wil graag besluiten met de noodkreet:

Er moet nu écht een oplossing tegen de zeeroverij komen, zodat reders, kapiteins, bemanning en het thuisfront eindelijk weten waar ze aan toe zijn.

A. van Binsbergen,  
Voorzitter



### In dit nummer o.a.:

|   |       |
|---|-------|
| Voorwoord van de voorzitter                                 | 4-5   |
| NVKK Netwerkjournaal  | 7     |
| Nieuwe leden  | 8     |
| Toenemende druk(te) op de Noordzee                          | 8-9   |
| Twee studies over inhuur gewapende particuliere beveiligers | 11-13 |
| Competentietoets beladen                                    | 15    |
| Kort Maritiem Nieuws  | 17    |
| Meer zeeroverij   | 19-20 |
| Ingezonden brief met bijlage                                | 23-24 |
| NVKK Symposium  | 26    |



## *Yacht Management*

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



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

## *Kapitein*

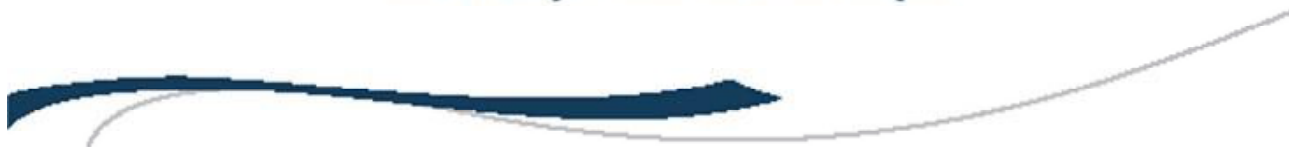
Het betreft een flexibele afloskapitein's positie (periodes in overleg) aan boord van een zeegaand commercieel charter jacht welke actief is in de 'high-end' luxe chartermarkt. Het vaargebied bevindt zich voornamelijk in het West-Middellandse zee gebied. De rederij Q-Shipping BV is verantwoordelijk voor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

Wat zijn de vereisten?

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

Geïnteresseerd?

Stuur uw CV + begeleidende brief naar  
[crew@q-shipping.nl](mailto:crew@q-shipping.nl) ter attentie van mevrouw I. Wegman



Waar waren wij aanwezig?

|            |   |            |
|------------|---|------------|
| 06-07-2011 | Beroepenveld Commissie (BVC)            | Rotterdam  |
| 08-07-2011 | Vaardag Koninklijke Marine              | Den Helder |
| 25-07-2011 | Adviescommissie RMD/KNRM                | IJmuiden   |
| 27-07-2011 | SAN overleg                             | Loosdrecht |
| 31-08-2011 | Bestuursvergadering BPFK                | Rijswijk   |
| 01-09-2011 | Wereldhavendagen ontvangst              | Rotterdam  |
| 13-09-2011 | Workshop Nautische risico's Noordzee    | Rotterdam  |
| 14-09-2011 | BVC overleg STC                         | Rotterdam  |
| 15-09-2011 | Algemeen Overleg Tweede Kamer Piraterij | Den Haag   |
| 16-09-2011 | DB overleg Bestuursvergadering NVKK     | Den Haag   |

Afkortingen:

|      |  |
|------|--|
| BVC  | Beroepenveld Commissie                     |
| STC  | Scheepvaart en Transport College           |
| SAN  | Scheepvaart Adviesgroep Noordzee           |
| BPFK | Bedrijfs Pensioenfonds voor de Koopvaardij |



feederlines  
feederlines | shipmanagement

STUURMANSKUNST

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

### Nieuwe leden:

|      |          |               |                        |            |
|------|----------|---------------|------------------------|------------|
| 2653 | Kapitein | B.J.S. Hakze  | Vroon Offshore Service | 02-06-2011 |
| 2651 | Kapitein | J. Westerbeek | HAL                    | 01-07-2011 |
| 2652 | Kapitein | J. Knip       | Rettig Group Bore      | 01-07-2011 |



### Toenemende druk(te) op de Noordzee

*Het is een feit dat de druk op de Noordzee toeneemt. Was er vroeger alleen sprake van scheepvaart en visserij op de Noordzee, in de loop der jaren zijn de gebruiksfuncties van en op de Noordzee meer en meer uitgebreid. Jan Ricken, Hoofd Nautisch Beheer, evalueert.*

Eind 1960, begin 1970 streek de Offshore (mijnbouw) industrie neer in de Noordzee. Er werd seismiek geschoten, geboord en al snel werden diverse gas- en later ook enkele olievelden aangetroffen en in productie genomen. Het in de loop der jaren toenemende aantal mijnbouwinstallaties op de Noordzee (in 2010 +/- 120 installaties) zorgden naast diverse werkschepen ook voor een flinke toename van de supplyvaart van en naar deze installaties. Daarnaast werden stukken zeegebied aangewezen voor zandwinning. Hopperzuigers vervoeren zand vanuit deze zeegebieden naar de wal ten behoeve van bouwprojecten op het land, maar ook voor strand- en/of kust- of vooroeversuppleties. Er kwamen ook militaire oefengebieden waar met enige regelmaat gebruik van wordt gemaakt. Kriskras door de Noordzee werden en worden pijpleidingen voor het transport van olie en gas geïnstalleerd en leggen en onderhouden kabelschepen bestaande en nieuwe telefoon- en elektriciteitskabels. Ook de recreatievaart op de Noordzee neemt sinds de tachtiger jaren gestaag toe. In eerste instantie voer men dicht onder en langs de kust, maar veel zeezeilers wagen zich vandaag de dag ook aan een oversteek van de Noordzee, bijvoorbeeld van Nederland naar Engeland of andersom. Recentelijk heeft ook de bouw van windturbineparken op de Noordzee haar intrede gedaan. Wederom geeft dit een toename van scheepvaartverkeer door de inzet van schepen

betrokken bij de bouw en het onderhoud van deze parken.

Al met al hebben deze gebruiksfuncties van de Noordzee geleid tot een behoorlijke toename van het totale scheepvaartverkeer op de Noordzee, terwijl gelijktijdig de beschikbare (vaar)ruimte in de loop der jaren is afgenomen. Dit in combinatie met de schaalvergroting in de koopvaardij en het besef dat, hoewel momenteel redelijk stabiel, in de toekomst het aantal schepen toch weer zal gaan toenemen en ook de bouw van met name windturbineparken zich verder zal gaan ontwikkelen naast mogelijk andere nu nog onbekende gebruiksfuncties, geeft aan dat de ruimtelijke druk op de Noordzee alleen maar verder zal toenemen. Wat is de impact van al deze ontwikkelingen op met name de veiligheid van het scheepvaartverkeer? Wat zijn de risico's die deze ontwikkelingen met zich meebrengen? En hoe gaan we als overheid met deze ontwikkelingen om?

Veel vragen waar ook veel antwoorden op zijn gegeven en te geven en waar ook diverse factoren hun invloed op hebben. Belangrijk is een stuk ruimtelijke ordening op de Noordzee. Middels het Nationaal Waterplan wordt hier invulling aan gegeven. Eenvoudig is dat echter niet. Door alle gebruiksfuncties die er in de loop der jaren op de Noordzee zijn ontstaan, is ook sprake van vele 'stakeholders' in relatie tot de diverse activiteiten op de Noordzee, maar ook 'stakeholders' die (in)direct met de Noordzee te maken hebben. Het overleg tussen al deze belanghebbenden die stuk voor stuk achter hun eigen belangen staan, is moeilijk te organiseren. Ook ontwikkelingen in de scheepvaart zelf hebben invloed op de veiligheidsissues, zoals schaalvergroting, steeds snellere schepen, meer (gevaarlijke) lading aan boord, grote aantallen passagiers aan boord van ferry's en cruiseschepen. Daarnaast is een duidelijke verschuiving zichtbaar op het gebied van scheepsbemanningen aan





boord van schepen.

Het aantal bemanningsleden aan boord van schepen is in de laatste decennia afgenomen en er is sprake van een shift van Europese naar (goedkopere) Oosterse en Baltische officieren. Navigatiehulpmiddelen en vaargedrag veranderen en last but not least, alhoewel moeilijk aantoonbaar, fatigue (vermoeidheid, red.) bij bemanningsleden speelt mogelijk een negatieve rol. Daarentegen bieden moderne navigatie- en communicatiemiddelen aan boord van schepen, mits correct gebruikt, mogelijkheden voor een veilige vaart. Ondanks al deze ontwikkelingen en kijkend naar de statistieken is het aantal scheepsongevallen op het Nederlandse deel van de Noordzee lange tijd stabiel gebleven en zelfs iets gedaald. De vraag is echter of deze trend gezien alle ontwikkelingen zo zal blijven. In 2010 en ook begin 2011 zijn we geconfronteerd met een plotselinge toename van significante aanvaringen en ongevallen. Gelukkig liepen alle aanvaringen met een sisser af, vielen er bij de meeste ongevallen geen (dodelijke) slachtoffers en viel de schade aan het milieu mee. Echter de gebeurtenissen beschouwend

had een aantal van de ongevallen ook kunnen leiden tot desastreuze gevolgen. De kans op zware incidenten of zelfs rampen is dus wel degelijk aanwezig en moet niet worden onderschat. Het blijft daarom van enorm groot belang om nu en in de toekomst de veiligheidsissues goed te adresseren. Dit zal moeten gebeuren door als overheid en industrie goed met elkaar te communiceren en de veiligheidsissues bespreekbaar te maken. Alleen dan kunnen adequate maatregelen en proce-

dures worden ontworpen en worden toegepast om de veiligheid op de Noordzee te kunnen blijven garanderen. Dit zal zowel op internationaal als nationaal gebied dienen te gebeuren.

Hierbij zullen zaken als routeringsmaatregelen, bemanningseisen, uitrustingseisen, opleiding, emergency response, etc., etc. aan bod moeten komen. Natuurlijk gebeurt dit al grotendeels, maar alleen verdere en allesomvattende aandacht kan voorkomen dat de recentelijk voorgevallen incidenten in de toekomst geen trend zullen gaan vormen met een mogelijk slechtere afloop en een grotere kans op (dodelijke) slachtoffers en veel schade voor de kuststaat. Natuurlijk wil en zal de Kustwacht en het Kustwachtcentrum waar mogelijk haar aandeel in deze blijven leveren en waar mogelijk verbeteren!

De Kustwachtsaamhorigheidsdag zal dit jaar plaatsvinden op 20 juni aanstaande. Programma en uitnodiging volgen digitaal.

*Bron: Kustwacht op koers, nr. 02, 2011*



# Setting a safe course

## Dirkzwager's Coastal & Deep Sea Pilotage

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

[WWW.DIRKZWAGER.COM](http://WWW.DIRKZWAGER.COM)

The Maritime Information & Service Provider



DIRKZWAGER'S  
COASTAL & DEEP  
SEA PILOTAGE BV

### Royal Dirkzwager

Govert van Wijnkade 50  
3144 EG Maassluis  
The Netherlands

**T** +31 (0)10 - 593 16 00  
**F** +31 (0)10 - 592 57 67  
**E** [dcp@dirkzwager.com](mailto:dcp@dirkzwager.com)

## Twee studies over inhuur van gewapende particuliere beveiligers

Naar aanleiding van Kamervragen over bescherming tegen zeeroverij door gewapende particuliere beveiligers, is een commissie samengesteld onder voorzitterschap van prof. mr. J. L. de Wijkerslooth. Zij is gevraagd te adviseren over de mogelijkheid en wenselijkheid van de inzet van private security companies (PSC's) op koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag. Op basis van het advies van de commissie zal de regering vervolgens een standpunt bepalen. Na een uitstel van twee maanden werd het rapport op 1 september j.l. gepresenteerd onder de naam: *"Geweldsmonopolie en piraterij"*. Interessant is, dat enkele dagen voor het verschijnen van het rapport de Wijkerslooth een ander rapport verscheen, in opdracht van de *Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie*, onder voorzitterschap van prof. mr. P. van Vollenhoven, onder de naam: *"De inzet van private beveiligingsorganisaties bij beveiliging van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij vanuit internationaal perspectief"*. Met dit tweede rapport wordt de bescherming tegen zeeroverij door PSC's nu ook in internationaal perspectief belicht. Onderstaand worden beide rapporten beschouwd vanuit de optiek van de gezagvoerder.

### Het rapport de Wijkerslooth

De opdracht aan de commissie de Wijkerslooth [i] vermeldt onder andere dat voor het verkrijgen van de benodigde inzichten en het toetsen van haar aanbevelingen de commissie gemachtigd is om informatie te vergaren en te rade te gaan bij instanties of personen, die daarover beschikken. Verrassend was dan ook, dat noch de Redersvereniging, noch Nautilus NL, noch de Kapiteinsvereniging als belangrijke spelers in dit veld, zijn geraadpleegd. Niet bekend is, of andere partijen of personen in de maritieme sector wel zijn benaderd. Teleurstellend was verder dat het rapport in bescheiden kring op het Ministerie van Veiligheid en Justitie werd gepresenteerd. Pas op het laatste moment wisten de media, waar de presentatie zou zijn. Er was een handjevol mensen aanwezig (op TV te zien) maar de Kapiteinsvereniging was niet uitgenodigd. Diezelfde avond verscheen in het programma Nieuwsuur de minister van Defensie [ii]. Hij legde uit, dat Defensie al heel veel doet en dat het aantal aanvallen tegen Nederlandse schepen zeer gering is. De argumentatie van de bewindsman getuigde voor een zeevarende van weinig realiteitszin. Het rapport de Wijkerslooth stelt, dat in beginsel private beveiligers zouden kunnen worden ingeschakeld, mits aan een aantal voorwaarden is voldaan. Er is een vorm van regulering en toezicht nodig. Dat vereist ingrijpende wijzigingen van de nationale regelgeving. De overheid zou zelf de plicht moeten hebben om te zorgen voor voldoende niveau van beveiliging tegen zeeroverij en niet moeten toelaten, dat rederijen op eigen houtje contracten aangaan met PSC's [iii]. Zeer kwetsbare transporten krijgen bescherming, maar dit blijkt veel te mager. Er is meer bescherming nodig. De daarvoor benodigde capaciteit zou volgens het rapport moeten komen uit de bestaande militaire organisatie, zonodig uitgebreid met capaciteit van buiten, zoals reservisten of door inhuur van hoogstaande PSC's, die tijdelijk opereren

onder de paraplu van Defensie. Als het nodig is, moeten de rederijen bijdragen aan de financiering van de benodigde capaciteit.

### Verantwoordelijkheid van de kapitein wordt overgedragen

Het rapport noemt twee opties: 1. Rechtstreekse overheidsbescherming en 2. Eigen zorg. In optie 1 gaat de commissie ervan uit dat de overheid een zeker aanvaardbaar geacht niveau van beveiliging biedt. Het is rederijen niet toegestaan om daarbuiten met inzet van PSC's nadere bescherming te zoeken. Het aan de overheid voorbehouden van gewapende bijstand heeft het voordeel dat dit binnen de bestaande operationele, procedurele en wettelijke kaders eenvoudig is te verwezenlijken. Gewapende bescherming wordt geheel georganiseerd, ondersteund en geleid door het defensieapparaat. Dat geeft de mogelijkheid om bij een confrontatie met piraten te steunen op advies, voorzieningen en response op basis van een professionele walorganisatie van defensie. Daarbij kan met een flexibele wapeninzet op verschillende geweldniveaus worden geopereerd en worden gezorgd voor voldoende "escalatiedominantie" als voorwaarde voor een preventieve werking. Het biedt ook goede mogelijkheden voor verslaglegging en onderzoek. En tenslotte vermeldt het rapport, dat bij conflictsituaties met piraten *de verantwoordelijkheid van de kapitein van het koopvaardij schip overgaat naar de militaire commandant van het beveiligingsteam*. Dit heeft betekenis voor de aansprakelijkheid van de eerste, aldus optie 1 in het rapport. Deze stelling is van groot belang voor de gezagvoerder. De gezagvoerder is aan boord verantwoordelijk voor de handhaving van de wet [iv]. De gezagvoerder vertegenwoordigt ook zijn rederij. Zijn schip komt in uithoeken in de wereld, waar het soms moeilijk is, die taken naar behoren uit te voeren. Veiligheid van schip, opvarenden en lading zijn zijn eerste prioriteit. Soms valt hij bij die taakuitvoering ten prooi aan criminalisering. Soms moet hij beslissingen nemen, waartoe hij geen deskundigheid bezit (zoals bij gebruik van wapens ter verdediging tegen piraten) en daarvoor ook geen verantwoordelijkheid mag dragen. Het is daarom verheugend, dat het rapport onverhuld uitspreekt, dat de verantwoordelijkheid overgaat naar de militaire commandant. Hoe de aansprakelijkheid in civielrechtelijke en strafrechtelijke zin is geregeld, kan hier niet worden overzien. Dat blijft voor de kapitein nog een te beantwoorden vraag. Wapengeweld aan boord van een koopvaardij schip wordt door Nederlandse gezagvoerders in principe niet voorgestaan. Indien er geen andere keuze blijkt, om de veiligheid te garanderen, wil men ook zekerheid dat het goed afloopt. Bij een gewapend conflict met gewelddadige kapers is het er op of er onder. Is men niet opgewassen tegen deze niets ontziende criminelen, dan volgt een zorgelijke afloop. Voorbeelden daarvan zijn bekend uit rapportages. Het rapport de Wijkerslooth spreekt van beveiliging met een back-up van de walorganisatie. Het is van essentieel belang, dat een beveiligingsteam zich in alle opzichten gesteund weet door de Nederland-

se overheid. Deze "massa" missen de civiele PSC's.

### **Rederijen huren gewapende beveiligers in**

Optie 2 moet rederijen de mogelijkheid bieden, door inhuur van gewapende particuliere beveiligers als bescherming, zelf te voorkomen dat hun schepen slachtoffer worden van zee-roof. De Nederlandse overheid moet dan door middel van regulering en toezicht zorgen voor voldoende waarborgen. Deze optie moet een rederij meer flexibiliteit geven bij het accepteren van lading of het aannemen van opdrachten. Het primaire oogmerk van de in te huren beveiligers moet afschrikking zijn. Het rapport noemt daarbij het voeren van lichte vuurwapens en, indien noodzakelijk, het vuren van waarschuwingsschoten. Indien het uitloopt op een conflict, zal iedere actie gericht zijn op het afwenden van een aanval. Het rapport beoogt maximaal effect bij minimaal geweld. Daarvoor moet onze wet- en regelgeving worden aangepast. De vraag is dan wel, hoe toezicht op het naleven van de wet moet worden uitgeoefend. Ook hier komt weer de aansprakelijkheid van de gezagvoerder naar voren. Het rapport zegt: daarover: *"... als uitgangspunt in deze optie geldt steeds dat de volledige civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid bij de kapitein berust, die als juridisch leidinggevende moet worden aangemerkt (en in het verlengde daarvan zijn reder) over alles wat aan boord gebeurt, dus mede over wat de particuliere beveiligers doen en nalaten. Tevens is de kapitein, afhankelijk van de precieze afspraken met de ingehuurde partij, mogelijk aansprakelijk voor het vervoer en bezit van (zwaardere) wapens bij het aan boord brengen en van boord halen ervan door particulieren, met inachtneming van wat de betrokken kuststaten daarover bepaald hebben"*. Deze visie is voor de kapitein weinig geruststellend. Hij wil niet en hij mag niet aansprakelijk worden gesteld voor zaken, waartoe hem de kennis ontbreekt.

### **Een internationale visie**

Het tweede rapport, van de Stichting Maatschappij, Veiligheid en Politie, beoogt met haar studie, die is samengesteld door prof. mr. G.J.A. Knoops: *"De inzet van private beveiligingsorganisaties bij beveiliging van Nederlandse koopvaardij schepen tegen piraterij vanuit internationaal perspectief"*, een bijdrage te leveren aan de lopende discussie over het verdedigingsrecht op zee in verband met piraterij. Uitgangspunt is de almaar toenemende gewelddadigheid van zeeroverij in de wereld en de behoefte van de internationaal opererende reders naar legalisering van beschermingsmaatregelen. De studie geeft antwoord op twee onderzoeksvragen: 1. Laat het internationaal recht toe dat in specifieke gevallen van zeeroverij het geweldsmonopolie van de overheid kan worden doorbroken en zo ja, op welke juridische grondslag? En 2. Indien de geweldsmonopolie onder omstandigheden doorbroken kan worden en gedelegeerd aan PSC's, geldt deze doorwerking dan ook voor wat betreft de "gelijkheid der wapenen"? Gezien de noodzakelijk beperkte reikwijdte van de analyse laat de studie een aantal belangrijke aspecten buiten beschouwing, zoals de juridische verantwoordelijkheid van reders en praktische implicaties van bevoegdheden en restricties bij inzet van PSC's.

### **De Nederlandse Staat biedt haar onderdanen bescherming**

Onderzoeksvraag 1: Vanuit internationaal mensenrechtelijk perspectief moet worden vastgesteld dat aan de Nederlandse Staat een rol is toebedeeld om haar onderdanen en daarmee dus ook de bemanningsleden van koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag die door risicogebieden varen, adequate bescherming te bieden. In de situatie dat de Staat concrete aanwijzingen heeft dat haar onderdanen worden bedreigd, is het van belang dat zij de juiste preventieve maatregelen neemt ter bescherming van het individu. Verder wordt vastgesteld dat Staten zich niet aan de geldende internationaal rechtelijke verplichtingen kunnen onttrekken door staatstaken (zoals bescherming van het recht op leven) op private personen of organisaties af te wentelen. In beginsel is het geweldsmonopolie voorbehouden aan de overheid. Om die reden is er geen juridische basis voor private beveiligingsbedrijven om op legale wijze gewapend als escorte mee te gaan op koopvaardij schepen. Gezien de huidige situatie binnen het ministerie van Defensie, waarbij gebrek aan voldoende middelen lijkt te bestaan om reders voldoende, adequate en voortvarende middelen te bieden [v], zou doorbreking van het geweldsmonopolie moeten kunnen worden toegestaan indien de Staat haar verplichtingen niet kan nakomen. Er dient daarom door de Nederlandse Staat een afweging gemaakt te worden tussen behoud van het geweldsmonopolie enerzijds en doorbreking daarvan wanneer bedoelde overheidstaak niet effectief kan worden ingevuld, anderzijds. Een argument ter doorbreking van het geweldsmonopolie kan gevonden worden binnen de rationale van het (natuur)recht op zelfverdediging. De Verenigde Naties echter, lijken een absoluut recht op zelfverdediging voor het individu niet te willen erkennen. Daarentegen bieden mensenrechtelijke verdragen, zoals het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) voldoende aangrijpingspunten om het recht op zelfverdediging tegen zeeroverij te rechtvaardigen [vi].

### **Het geweldsmonopolie overdragen**

Op basis van jurisprudentie kan worden gesteld dat de Staat verplichtingen heeft ten aanzien van reders met schepen onder Nederlandse vlag. Zij heeft de verplichting de veiligheid en het recht op leven van de bemanningsleden te garanderen. Is zij niet in staat deze taak zelf voldoende in te vullen, dan zou zij kunnen overwegen om het geweldsmonopolie over te dragen aan derden. Reders zouden dan qua effectieve (bewapenings-)mogelijkheden in staat moeten worden gesteld om zelf het zelfverdedigingsrecht te realiseren. Wanneer PSC's, onder voorwaarden, op gelijke wijze worden uitgerust als militaire beveiligers, wordt daadwerkelijk effectieve bescherming geboden aan schepen onder Nederlandse vlag. Pas dan kan gezegd worden dat de Staat de positieve verplichting om de veiligheid en het recht op leven van deze personen te garanderen, daadwerkelijk nakomt. Noch uit rechtspraak, noch uit rechtsliteratuur volgt een bevestigend antwoord, maar ook geen ontkenning op de vraag, of is toegestaan dat PSC's zouden mogen beschikken over soortgelijke wapens en uitrusting

als de overheid in dit geval zou gebruiken. Volgens de studie moeten dan protocollen te worden opgesteld met een gedragscode waaraan de PSC's dienen te voldoen, welke aansluiten bij de voorwaarden waaronder de overheid geweld kan toepassen, inclusief voorwaarden die toezien op het gebruik van (zwaardere) wapens of wapensystemen. Met andere woorden, dat een PSC enkel zou mogen handelen onder de voorwaarden waarop thans marinierseenheden worden ingezet. Aangezien de verantwoordelijkheid bij de overheid blijft liggen, zal er tevens een instrument moeten worden ontwikkeld om achteraf het handelen controleerbaar te maken alsmede een protocol om onafhankelijk en adequaat onderzoek mogelijk te maken nadat geweld is toegepast, teneinde te toetsen of is voldaan aan de proportionaliteitsvereiste.

### De positie van de kapitein

Het is verheugend, dat blijkbaar voldoende regelgeving de kapitein kan steunen bij de verdediging tegen van buiten komend onheil. Indien de overheid bij gebrek aan capaciteit het geweldsmonopolie aan een PSC overdraagt **en tevens** (volgens het rapport de Wijkerslooth) de aansprakelijkheid van de kapitein naar de commandant van de beveiligingseenheid, lijkt dat een stap in de goede richting. Temeer als de studie spreekt over een duidelijk afgebakend protocol voor een PSC en dezelfde voorwaarden als zou sprake zijn geweest van een VPD [vii] van het Korps Mariniers. Dat alles onder de uiteindelijke verantwoordelijkheid van de Nederlandse overheid. Toch zou de NVKK er een voorstander van zijn, dat de Nederlandse overheid de enig verantwoordelijke partij blijft en dat zij haar geweldsmonopolie niet zomaar uit handen geeft aan derden. De vraag blijft, in hoeverre de praktijkuitvoering de voorstellen zal dekken. Blijft er een restaansprakelijkheid voor de kapitein? Er moet een rapportage-, onderzoeks-, en controlemechanisme komen. Wie moet dat gaan doen? Is het de kapitein, die de rapportage moet gaan uitvoeren? Daartoe zal hij dan toch eerst heldere instructies moeten krijgen, ja misschien zelfs opgeleid moeten worden, om objectief en juridisch correct een verslag te kunnen maken. De praktijk zal dat later moeten uitwijzen.

### Conclusie

Vooralsnog hebben we naast het rapport *"Piraterijbestrijding op Zee"* van de Adviesraad Internationale Vraagstukken, dat in december 2010 verscheen, nu twee studies, die de materie diepgaand belichten. Het kabinet bestudeert nu de rapporten, debatteert er over en neemt een beslissing. Vervolgens moeten de wet- en regelgeving worden aangepast, moeten doctrines en protocollen worden geschreven en moeten de talloze PSC's die momenteel al actief zijn, worden gecertificeerd. Hoe lang gaat dat allemaal duren? Een punt van zorg is, dat de dreiging van de huidige zeeroverij dermate vormen heeft aangenomen, dat snelle maatregelen nu van groot belang zijn. In theorie klinkt een proportionaliteitsbeginsel mooi, maar hoe werkt dat in de praktijk van een koopvaardijchip dat onderweg is? Duidelijk is, dat kapers op de Noord Indische Oceaan en aangrenzende wateren inventief zijn, voortdurend nieuwe strategieën

bedenken en buitengewoon gewelddadig zijn. En in andere zeeroverij-gevaarlijke gebieden van de wereld wordt dat nauwlettend gevolgd. Voor een koopvaardijchip, dat maandenlang onderweg is over de wereldzeeën en havens aandoet van landen, waarvan de regelgeving niet altijd even soepel is, als we zouden willen, vereist dat een planning van vele weken vooruit. Hoe wordt daar invulling aan gegeven? En moet alle aandacht zijn gericht op gewapende beveiliging, terwijl we aan boord eigenlijk helemaal geen wapengeweld willen? Zijn er ook niet andere mogelijkheden om voor een doelmatige beveiliging te zorgen? Zoals bijvoorbeeld technische middelen. Daarover wordt nauwelijks gesproken, terwijl dat logistiek, financieel maar ook juridisch veel voordelen kan bieden. Veel van die middelen zijn inmiddels al "van de plank" leverbaar. Een snelle, goed doordachte oplossing zou er nu wel eens mogen komen. We hebben nu lang genoeg gepraat. Onze schepen hebben lang genoeg vaak onvoldoende beveiligd door de toenemende zeeroverij-gevaarlijke gebieden in de wereld gevaren, waarbij niet alleen de bemanningsleden, maar ook het thuisfront telkens weer een zorgelijke periode maakten.

H.A. L'Honoré Naber



[i] Staatscourant 11464, 29 juni 2011

[ii] Zie het programma op: <http://nieuwsuur.nl/video/269251--defensie-moet-schepen-beschermen.html>

[iii] Het Rapport de Wijkerslooth spreekt van PMC's "Private Military Companies"

[iv] Het rapport spreekt van: de kapitein als juridisch leidinggevende en eindverantwoordelijke. Zie ook de opsomming van onze voorzitter in zijn voorwoord.

[v] Volgens het rapport zijn in de afgelopen jaren in totaal zo'n 250 bijstandsaanvragen van Nederlandse reders ingediend bij de overheid, waarvan een deel om formele redenen werd afgewezen, maar een groot aantal vanwege capaciteitsgebrek, ondanks dat veel van deze gevallen voldeden aan de criteria voor bescherming. De minister van Defensie heeft aangegeven dat de krijgsmacht niet beschikt over een 'onuitputtelijke materiele-, personen- en logistieke capaciteit'. Hierdoor is het aantal beschikbare militaire beveiligingsteams voor de inzet aan boord van koopvaardijships tegen piraterij beperkt.

[vi] Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, artikel 2 lid 2-a

[vii] Vessel Protection Detachement

# Kapiteins voor Ship Deliveries



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

## **TOS is op zoek naar kapiteins - stuurlieden**

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



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

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

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

**E-mail** [info@tos.nl](mailto:info@tos.nl)



[www.tos.nl](http://www.tos.nl) dé maritieme vacaturesite

## Competentietoets beladen leidinggevend en uitvoerend HBO Maroff op het STC Rotterdam door een extern assessor oogpunt.

Competentietoetsen worden afgenomen op het eind van het schooljaar door de studenten Hogeschool voor de Zeevaart op het STC te Rotterdam.

Hiervoor heeft het STC een programma ontwikkeld waar d.m.v. een simulatietoets het beladen van een zeeschip gedaan wordt.

De competentietoets beladen leidinggevend bestaat uit een daadwerkelijke simulatie van het beladen van een zeeschip, uitgevoerd d.m.v. het beladen van 3 containers en 1 flattrailer, die als simulatie dienstdoen als 3 ruimen en 1 dekcompartiment.

Gesimuleerd wordt, om de „ruimen,, van bovenaf te beladen, doch bij de

containers kan dit alleen via de deuren. De flattrailer wordt geladen van boven.

Pallets met stukgoed zijn voorhanden met afmetingen en gewicht en dienen als ladingpartijen, die in de containers geladen moeten worden, alles op schaal t.a.v. een ruim, zowel maten als gewicht.

Het project bestaat uit een POL (Port Of Loadinglist), een stuwplan en een MUP (Mentaal Uitvoering Plan) en de daadwerkelijke praktijk toets.

De 3de jaars student doet dienst als leidinggevende dekkofficier (S1) en de 1ste jaars student als uitvoerende dekkofficier (S2) en staat onder de S1, als zijn aanspreekpunt c.q. uitvoeren van de stuwage in het „ruim,,.

Als havenarbeiders doen de studenten van het STC afd. transport en haven, dienst d.m.v. pompwagens en vorklifttrucks i.v.m. het plaatsen van de pallets in de containers c.q. op de flat-trailer onder toezicht van hun leraren.

Planning is om zo echt mogelijk het proces te laten verlopen om een goed

inzicht te krijgen in de kunde en inzicht van de studenten m.b.t. de belading proces aan boord van een schip, inclusief veiligheid, calamiteiten, veranderingen.

De S1 heeft een MUP gemaakt en dit moest al overhandigd zijn aan de leraar op school, waarin hij het proces van de belading uitgebreid heeft beschreven, incl. stuwageregels, IMO lading, samenladingregels, veiligheidseisen, „bewaking,, van de lading tijdens laden, opmerkingen i.v.m. verpakkingen/schade, eventuele veranderingen tijdens de belading en hoe erop in te spelen, een stuwageplan erbij inleveren aan de hand van de POL en volgorde loshavens en letten c.q. uitvoeren van de veiligheid(eisen) tijdens de belading incl. juiste kleding en veiligheidsschoenen en helmen, die gebruikt moeten worden tijdens deze competentietoets en hoe te handelen tijdens calamiteiten.

Tijdens de uitvoering stuurt de S1, de S2(s) aan d.m.v. stuwplan en POL

en veranderingen, omdat niet alle lading voorhanden is en de S2(s) zien er daadwerkelijk op toe op de belading en sturen de havenarbeiders via hun voorman aan en houden gelijk het kladstuwplan bij, zoals het in de container(ruim) beladen wordt, let er daadwerkelijk op toe dat de IMO lading op de juiste plaats geladen wordt, rekening houdend met de samenladingsvoorschriften, die de S1 moet hebben opgezocht en doorgegeven heeft aan de S2(s). S2(s) geven hun bevinden steeds door als de S1 langskomt tijdens de check.

Bij een calamiteit grijpt de S2(s) gelijk in, stopt de belading, en waarschuwt onmiddellijk de S1, die actie onderneemt m.b.t. waarschuwen kapitein, en diverse haveninstanties (denk aan ongevallen havenarbeiders of brand)

Een punt is ook, dat er scherp gelet moet worden op het anti-rookbeleid

tijdens het beladingproces in de ruimen en aan dek, men de juiste veiligheidskleding, -helmen en -schoenen draagt, kortom zoals het ook in de praktijk ondervonden wordt.

Duidelijk was te merken, dat de S1 al vaartijd hebben gehad en dus wisten hoe het beladen in de praktijk er aan toe ging, terwijl het voor de S2(s) de eerste keer was. Daarom duurde de sessie van de S1, 50 minuten met overdracht aan de volgende S1 en die van de S2(s), 25 minuten, maar later op de dag een 2de sessie van 25 minuten, waardoor men een beter inzicht heeft als assessor in hun kunde. Na 2x een laadcessie van 50 minuten, werden de containers geheel leeggehaald en werd een nieuwe sessie aangevangen van 2 x 50 minuten, om hierdoor zo ver mogelijk volgens de MUP en stuwplan te werken, maar toch met veranderingen te werken.

Na afloop kreeg iedere kandidaat een evaluatie van zijn uitvoering

door de assessor, na eerst een zelfevaluatie gemaakt te hebben en waarin het proces nog eens samen doorgelopen werd.

De resultaten waren in het algemeen goed tot voldoende bij de S1, bij S2

moesten er paar later in de week opnieuw een sessie doen.

Het programma is een goede test om daadwerkelijk straks aan boord een schip te beladen, na eerst alles goed te hebben uitgezocht via een MUP.

waarbij de leidinggevende capaciteit van de S1 en S2(s) daadwerkelijk getoetst worden d.m.v. een praktijkgerichte simulatie m.b.t. beladen.

Wel werd door de kandidaten soms „vreemde,, stuwplannen(-niet praktijk zijnde) ingeleverd en te weinig rekening gehouden met de IMO lading, niet iedereen zocht dat gelijk op in de boekwerken, waar te laden en wat erbij kon of niet, terwijl boekwerken voorhanden lagen. Bij IMO lading moet men extra alert zijn.

Assessor kapitein L. Geenevasen





# 135 jaar...

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



## Hogere Zeevaartschool

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

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

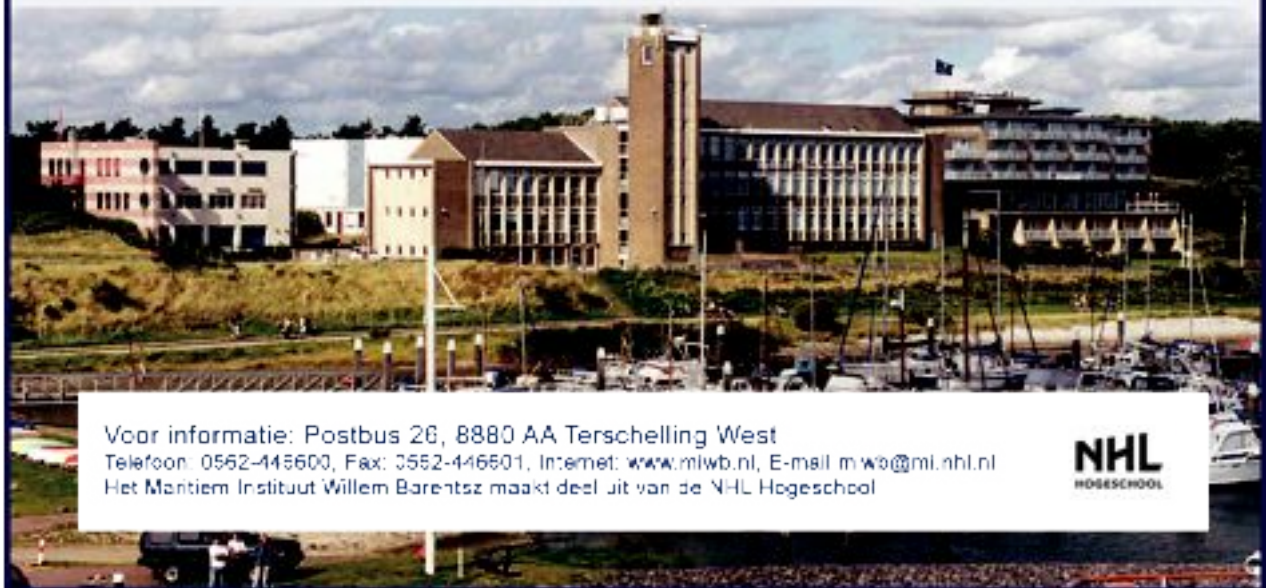
HBO Ocean Technology

## Maritiem Simulator Training Centrum

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

## Cursussen

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



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

**NHL**  
HOOGESCHOOL



## Kort Maritiem Nieuws

- De tekst van het **MARPOL annex VI** verdrag over de uitstoot van zwavel van zeeschepen, zal ook door de Europese Commissie worden ondersteund. Dit wil zeggen dat de EU lidstaten het verdrag in 2012 moeten implementeren waardoor men twee jaar de tijd heeft om de deadline van 2015 te halen. Door deze regelgeving zullen schepen in de Noord- en Oostzee gedwongen worden brandstof te gebruiken van minder dan 0,1% zwavel uitstoot met ingang van 2015 en in andere Europese wateren vanaf 2015 brandstof van minder dan 0,5 % zwavel vanaf 2020.
- Hoewel het **zwaartepunt van de piraterij** aanvallen nog steeds in de wateren rond Somalië ligt, komen er ook regelmatig meer aanvallen voor nabij West Afrika. Aldaar zijn de wateren nabij Benin als een hoog risico gebied aangemerkt door de Londense verzekeringsmaatschappijen naar aanleiding van de poging twee tankers te kapen. Sinds kort zijn ook weer piraten actief nabij Singapore waar recent twee schepen door gewapende piraten zijn overvallen.
- De **naleving van milieuregels in 2010** door bemanningen van zeeschepen in Nederland is behoorlijk hoog. Dit blijkt uit de Milieurapportage Zeevaart 2010 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). De inspectie controleerde ondermeer op de afgifte van afval, het gebruik van zware olie als scheepsbrandstof en ozon-aantastende (H)CFK's (koudestoffen).
- Volgens een **onderzoeksgroep van studenten aan het Maritiem Instituut De Ruyter** in Vlissingen, is de eis van de International Maritime Organisation (IMO) om schepen groter dan 500 GT te verplichten een reddingmiddel aan boord hebben waarmee binnen een uur minimaal 10 mensen uit zee kunnen worden gered bij een golfhoogte van drie meter, niet realistisch.
- Autoriteiten in de **Philippijnen** proberen de **kwaliteit van de opleidingen** van een aantal maritieme opleidingen te verhogen om zo tegemoet te komen aan de eisen van de European Safety Agency (EMSA) die deze tijdens een assessment als ondermaats had beoordeeld.
- Op 12 augustus j.l. heeft de **Rotterdamse rechtbank vijf Somalische piraten veroordeeld** voor het vermeend plegen van piraterij voor de kust van Tanzania. Ze werden in november vorig jaar door de Nederlandse marine in de boeien geslagen. Twee van hen werden beschuldigd van het kapen van een Zuid-Afrikaans zeiljacht. We vragen ons af in hoeverre het belang van de Nederlandse staat met deze gang van zaken direct gebaat is. Zuid Afrika had geweigerd ze te berechten.
- De **Philippijnen** hebben voor de derde maal in de afgelopen tien jaar de beroemde **White List van de IMO** gehaald van die landen die voldoen aan de eisen van de herziene Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Conventie.
- Het besluit van eigenaar Boskalis om het **hoofdkantoor van Smit Havensleepdiensten te verplaatsen van Rotterdam naar Antwerpen** is in Nederlandse sleep- en scheepvaartkringen met ongeloof ontvangen. Het kantoor in België, op de Italiëi in Antwerpen, zal worden gedeeld met de Unie van Redding- en Sleepdiensten (URS), tevens eigendom van Boskalis te Papendrecht.
- Voormalig registerloods en NVKK bestuurslid mevrouw **Margriet Torpstra** is begonnen aan een nieuwe uitdaging. Ze is aangesteld als manager onderwijs en arbeidsmarkt bij branche vereniging Scheepsbouw Nederland. Volgens mevrouw Torpstra is de Nederlandse scheepsbouwindustrie, inclusief haar toeleveranciers, een economisch gezonde sector.
- **Mr. Koji Sekimizu** uit Japan is in Londen verkozen tot de **nieuwe secretary-general van de International Maritime Organisation (IMO)**. Hij volgt eind dit jaar vice admiral Efthimios Mitropoulos op. Mr. Sekimizu heeft geen maritieme ervaring maar wel een lange staat van dienst bij de IMO.
- Stichting **Holland Marine Equipment (HME) heeft op 1 september j.l. haar 25 jarig bestaan gevierd**. Deze volwaardige branche vereniging van maritieme toeleveranciers is in die tijd uitgegroeid tot 276 leden. Voorzitter Pim van Gulpen is op die dag afgetreden en werd opgevolgd door bestuurslid Bas Ort.
- Naar aanleiding van een radio uitzending willen leden van de Tweede Kamer dat minister Schultz van Haegen van infrastructuur en milieu internationaal aandacht vraagt voor het **overboord raken van containers** doordat ze in de laadhaven niet goed vastgezet zijn. Ook worden de containergewichten dikwijls niet correct opgegeven. Daarnaast willen ze dat de minister kijkt naar de hoogte van de boetes voor geladen tankers die buiten de vastgestelde routes varen door onwetendheid of om af te snijden..
- **Vuurtorens van Terschelling en Schiermonnikoog blijven bemenst**. Er komt geen nieuwe verkeerscentrale voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer op de Waddenzee, omdat er geen camerasystemen kunnen worden geleverd die volledig aan de gestelde eisen voldoen. De vuurtorens op Terschelling en Schiermonnikoog blijven daarom volledig bemenst. Dat heeft staatssecretaris Atsma (Infrastructuur en Milieu) besloten. "Met het oog op de veiligheid op zee en op de Waddeneilanden, accepteer ik geen onnodige risico's. De veiligheid van het scheepvaartverkeer, van mens en natuur staan voor mij voorop. Daarom blijven de verkeersleiders 24 uur per dag op de Brandaris op Terschelling en op de vuurtoren van Schiermonnikoog", aldus Atsma in een toelichting. Rijkswaterstaat is in 2009 gestart met de voorbereidingen voor een zeeverkeerscentrale. Atsma liet eind 2010 al weten het menselijk oog op de vuurtoren overdag te behouden. "Een beginnende duinbrand, verboden kampvuren en surfers in de problemen worden eerder waargenomen door het menselijk oog dan een camera, zo leert de praktijk", aldus de staatssecretaris.



# ROEPT DE ZEE?

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

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

## › Kapiteins

## › Stuurlieden (1e, 2e en 3e)

## › Ervaren HWTK's en 2e en 3e WTK's

## › Stagiaires (MBO/HBO)

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

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

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

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

**Marin Ship Management**  
Postbus 121 9930 AC Delfzijl  
Telefoon 0596 63 39 22  
[www.mfmarinedivision.nl](http://www.mfmarinedivision.nl)



## Shipowners and government in pirate face-off

Shipowners are not to get private security to protect their vessels against pirates but leave their protection to the government, a special committee has concluded. The proposal has angered the shipowners, who say it's impractical and needlessly complicated. Merchant ships, the committee proposes, should get temporary military protection. Committee chair Joan de Wijkerslooth:

"We do not say private security is not allowed. All we say is: don't start there. Under the current circumstances, it's much easier for the defence ministry to deploy people, as a sort of temps, for example from private security firms. These people can then be sent along, with the status of temporary soldiers." Tineke Netelenbos, who represents the Dutch shipowners, dismisses the proposal as impractical. "The government should certify certain private security firms and see to it that shipowners only use those that are certified. That is much more practical than the current roundabout proposal which is going to cause a lot of red tape at the defence ministry.

Heavy weapons Pirates, the committee maintains, can only be deterred with heavy automatic weapons. Temporary soldiers are allowed to use such weaponry, but private security guards are not. That would require changing the law, which would take two or three years. "Does that help the shipowners—now? It doesn't.", De Wijkerslooth warns.

The past few years have seen 250 Dutch requests for additional security. Only a few dozen have been granted. Despite the constant threats, no Dutch ships have been attacked by Somali pirates. De Wijkerslooth says he understands the shipowners'

worries.

"Currently, ships sail in convoys or make illegal use of private security guards. That's not the idea: if something goes wrong, shit will hit the fan."

In a reaction, Defence Minister Hans Hillen says: "It's important that the committee has concluded that the use of violence is something for the government to coordinate. But our talks with the shipowners are excellent and we also provide them with marines. So I trust we'll work things out."

Other EU countries are facing the same problem. But Norway does allow private security firms to protect ships. De Wijkerslooth: "There are a few countries that do. I know German politicians are beginning to consider the option too. But then it has to go to the cabinet, and after that it has to become law."

Most of the pirates threatening ships come from Somalia. Are talks being held with Somalia about this? De Wijkerslooth: "No, talks with Somalia are not an option now. The country no longer has a functioning administration, none at all. And even if they really wanted to do something about it, they simply lack the capacity. They have no normal infrastructure. So it's of no use." Five Somali pirates captured by the Dutch Navy in November 2010 were tried in the Netherlands in August 2011. They were found guilty of hijacking a South African yacht and sentenced to prison terms ranging between 4.5 and 7 seven years. South Africa refused to try the suspects.

Source: *RNW (Radio Nederland Wereldomroep)*

## No Cowboys

As the UK government looks to private security for ships, the UK shipping minister Mike Penning has spoken clearly, "We do not want cowboys." The list of governments that are moving to regularise the legal position of ships under their flags carrying armed guards is increasing and the vetting and due diligence which is required is coming to the fore. The UK is planning to change its laws to permit UK flag ships to carry armed guards. Norway has recently passed legislation to allow armed security guards on its ships, while the US is actively encouraging their use and pressure is mounting on other governments such as Germany to follow suit. Even the EU is getting involved. The European Commission Task Force on Maritime Employment has stated, "flag States should grant appropriate legal authority subject to conditions concerning the organisations providing armed protection".

So it is clear that private security is the answer, but there are a few tough questions to be asked first. Lloyd's List has stressed that selecting a private security provider offering armed protection is not straightforward, and very careful precautions are

needed when selecting a contractor to who will be providing potentially lethal services. This is far outside the normal procurement process or procedure, and it is increasingly the case that owners and their shipping associations are looking for guidance. One such source of assistance and guidance is the Security Association for the Maritime Industry (SAMI). The association is setting its own systems of vetting and accreditation for member security companies. So while today there is a degree of confusion, soon there will be clarity. SAMI has recently launched a new website [www.seasecurity.org](http://www.seasecurity.org) and in time this will evolve into what is being billed as the most complete and comprehensive maritime security resource.

Source: *ShipTalk, 2 aug 2011*



### Best Management Practices nr. 4 is uit

De nieuwste versie van de anti piraterij Best Management Practices is verschenen. Dit is inmiddels versie 4. Deze handleiding kunt u downloaden op:

[http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP4%20Low%20Res\\_Sept\\_5\\_2011.pdf](http://www.mschoa.org/bmp3/Documents/BMP4%20Low%20Res_Sept_5_2011.pdf)



### Algemeen Overleg Tweede Kamer op 12 oktober a.s. om 10:00

Op 12 oktober a.s. zal een Algemeen Overleg in de Tweede Kamer plaatsvinden over piraterijbestrijding en het rapport De Wijkerslooth.

Het overleg is openbaar en vindt plaats in de Troelstraal.

Gezien het belang voor de maritieme sector wordt u verzocht te willen overwegen om daarbij aanwezig te zijn. Het kan een belangrijk debat worden. Komt u met openbaar vervoer naar Den Haag, dan is het ongeveer 10 minuten lopen. Komt u met de auto, dan kunt u de auto parkeren onder Het Plein, vlakbij de 2e Kamer. Is die parkeergarage vol, dan kunt u ook parkeren onder het Malieveld. Van daar is het ca. 10 minuten lopen.

### KOMT ALLEN

De toegang is vrij.

Tips:

1. Houd u er rekening mee, dat u voor de toegang een veiligheidscontrole (zoals op Schiphol) krijgt. Dat kost enige tijd.
2. Kijk enkele dagen van tevoren nog even op de site van de Tweede Kamer om de juiste tijd te verifiëren.

Voor meer informatie, kijk op:

[http://www.europa-nu.nl/id/viqsg2bxisza/agenda/algemeen\\_overleg\\_piraterijbestrijding](http://www.europa-nu.nl/id/viqsg2bxisza/agenda/algemeen_overleg_piraterijbestrijding)

[http://www.tweedekamer.nl/vergaderingen/commissievergaderingen/deze\\_week/index.jsp](http://www.tweedekamer.nl/vergaderingen/commissievergaderingen/deze_week/index.jsp)



## Op zoek naar afwisseling?

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

**Monster vandaag nog aan op [onwijswerk.nl](http://onwijswerk.nl)**

Amersfoortseweg 12-E, 3751 LK Bunschoten-Spakenburg. Tel. 033 42 17 860. [info@redwise.nl](mailto:info@redwise.nl)



  
**Redwise**  
GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING



RELIABLE STRENGTH



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



[WWW.JUMBOSHIPING.NL](http://WWW.JUMBOSHIPING.NL)

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

## Ingezonden brief

**Johannes Martinus Kooijman,  
van Leeuwenhoekstraat 32,  
Wilemstad,  
Curaçao-Dutch West Indies**

Curaçao, 3 augustus 2011

Aan de redactie van  
**Notices to Master Mariners,**  
Wassenaarsweg 2,  
**2596 CH 's Gravenhage,**  
N e d e r l a n d

-  
Betreft: huisvestingsproblemen van Curaçaose maritieme student.

-  
Geachte leden van de redactie,

Enige jaren geleden heb ik in mijn hoedanigheid als secretaris van de KNVTS Afdeling Antillen in samenspraak met de NVKK informatie over het maritieme onderwijs in Nederland gegeven aan de decanen van de drie HAVO/VWO onderwijsinstellingen op Curaçao . In dit kader werd zelfs een vaartocht met een sleepboot van de KTK door de Annabaai en het Schottegat gemaakt, waarbij ruim dertig leerlingen met hun decaan van het Radulphus college, voor het eerst en tot hun grote verbazing kennis maakten met de haven.

Hoe dan ook, bij de jaarlijkse studenten, die met een studiebeurs naar Nederland gaan, bevindt zich gewoonlijk één student(e), met de bedoeling een maritieme studie te volgen.

Uiteraard is niet bekend, of het KNVTS initiatief hier iets mee te maken heeft, maar wel is het van groot belang, dat zich voldoende maritieme studenten zich in Nederland aan- melden voor een opleiding. U weet beter dan wie ook, dat de vraag naar opgeleide zee-lieden in verre het aanbod overtreft.

Bijgaand stuur ik u "gescande" krantenknipsels van vandaag en 1 augustus, waaruit blijkt, dat een maritieme student, die Vlissingen ambieert veel huisvestingsproblemen ontmoet. De opleiding aan de Vlissingse De Ruyter academie is hier zeer populair, er wonen op Curaçao meer dan een dozijn ex-stuurlieden, die in Vlissingen zijn opgeleid.

Ik denk, dat de problemen van deze maritieme student, die hier de pers halen, de interesse van andere leerlingen in negatieve zin zullen beïnvloeden. Ik weet niet of de NVKK iets met deze informatie kan doen, maar desondanks lijkt het mij nuttig, dat u kennis draagt van hetgeen zich op dit gebied hier afspeelt, wij zijn nog altijd een stukje Koninkrijk.

Hoogachtend,

J.M. Kooijman,  
lidcode 2364B

Bijlagen: 2 stuks

**e-mail addresses:** [navigator@onenet.an](mailto:navigator@onenet.an) and [navigator.cur@gmail.com](mailto:navigator.cur@gmail.com)



# Bursaal al week zonder kamer

**Van een onzer verslaggeefsters**  
WILLEMSTAD/ROTTERDAM - Bursaal Athly Maria (19), die vorige week woensdag met de tweede groep bursalen naar Nederland is vertrokken, zit al een week zonder kamer.

Gisteren zijn zijn ouders in Nederland aangekomen. „Om mij te steunen en een kamer voor mij te zoeken”, aldus de bursaal, die aangeeft zich helemaal niet goed te voelen. Toen Maria uit Curaçao vertrok, had Stichting Studiefinanciering Curaçao (SSC) de jongen nog niet verteld dat er geen kamer voor hem was. Volgens Jealine Wawoe van SSC was er tot het laatste moment hoop op een kamer, maar uiteindelijk ging dit niet door. De student, die de opleiding maritiem officier in Vlissingen gaat doen, verblijft nu bij zijn tante in Rotterdam.

De bursaal baalt van de situatie, die inmiddels al een week duurt. „Ik heb het gevoel dat SSC dit niet serieus neemt, want als ik niet bij mijn tante kon blijven, zouden ze mij in een hotel moeten zetten. Dan hadden ze allang een kamer voor mij geregeld”, aldus Athly Maria.

In een reactie laat Wawoe van SSC weten druk bezig te zijn een kamer te regelen voor de bursaal. „Het is niet zo makkelijk om een kamer te vinden. We hopen een kamer te hebben voordat de school begint.” Behalve SSC is ook de mentor van Athly Maria naar een kamer op zoek. Tot nu toe heeft ook dat niks opgeleverd. Maria heeft besloten vandaag met zijn ouders naar Vlissingen te gaan om zelf een kamer te gaan zoeken.

Antillians Dagblad Woensdag 3 augustus 2011

## Slecht begin in Nederland

Vervolg van pagina 3  
DAKLOOS

Athly Maria vindt het 'heel erg' dat SSC hem heeft benaderd met de vraag of hij in Rotterdam wil gaan studeren. „Je kunt een nieuwe student niet zo behandelen. Ik heb het recht om te studeren waar ik wil. Ik voel me beter in Vlissingen, omdat daar weinig mensen wonen. De Hogeschool Zeeland heeft bovendien minder studenten, dus dat betekent ook meer aandacht voor de studenten.”

Twee andere bursalen die ook in Vlissingen gaan studeren, hebben zelfstandig voor woonruimte gezorgd. SSC legt nu contact met de instanties en personen waar deze studenten hun woonruimte hebben geregeld.

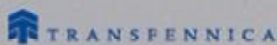
Volgende week hoopt SSC de jongen alsnog een studentenkamer te kunnen aanbieden.

In veel studentensteden in Nederland heeft SSC zogenoemde doorstroomwoningen, waar bursalen in hun eerste jaar worden opgevangen. Na een jaar moeten ze zelf nieuwe woonruimte gevonden hebben, zodat de kamer vrijkomt voor de nieuwe lichter studenten vanuit Curaçao. Vlissingen is een geval apart, omdat daar geen doorstroomwoningen zijn. SSC moet in Vlissingen dus op zoek naar een permanent verblijf voor de studenten. Athly Maria baalt ondertussen flink van dit slechte begin in Nederland. „De school begint 1 september en ik kan nu niks regelen.”





the  
 **sliethoff group**



Radarweg 36  
1042 AA Amsterdam  
The Netherlands

P.O. Box 409  
1000 AK Amsterdam  
The Netherlands

Tel: +31 (0)20 4488 400  
Fax: +31 (0)20 4488 500  
E-mail: [gogracht@sliethoff.com](mailto:gogracht@sliethoff.com)  
Internet: [www.sliethoff.com](http://www.sliethoff.com)

### SYMPOSIUM NVKK

**SAVE OUR SOULS**  
**(HET REDDEN VAN MENSENLEVENS OP ZEE)**

DONDERDAG 6 OKTOBER 2011 AANVANG 13.00 UUR  
LOKATIE: HOTEL BREUKELEN TE BREUKELEN

DAGVOORZITTER: **COR OUDENDIJK**

Volgend jaar is het 100 jaar geleden dat de Titanic verging in de Atlantische Oceaan. 1522 opvarenden van het onzinkbaar geachte passagiersschip verloren het leven. Het onderzoek naar de ramp heeft aangetoond dat er vele zaken niet klopten. Het ongeluk heeft er voor gezorgd dat de internationale maritieme wereld goed is gaan nadenken over maatregelen om dit soort rampen in de toekomst te voorkomen. In hoeverre we daarin zijn geslaagd zal tijdens het symposium door 6 sprekers worden belicht.

13.00 - 13.05 OPENING DOOR NVKK VOORZITTER KAPT. A.VAN BINSBERGEN

13.05 - 13.30 DE VISIE VAN DE NEDERLANDSE KUSTWACHT  
**GERRIT MIEDEMA** (KUSTWACHT DEN HELDER)

13.30 - 13.55 CROWD MANAGEMENT, NOW AND IN THE FUTURE  
**NILO ALAKOPSA** (FA. FALCK NUTEC & VSTEP)

13.55 - 14.30 VEILIGHEID VAN GROTE PASSAGIERSSCHEPEN  
**LLOYD'S REGISTER** (tbc)

14.30 - 14.55 COFFEE BREAK

14.55 - 15.30 NIEUWE ONTWERPEN VAN REDDINGMIDDELEN  
**DAVID TORRES** (FA. SCHAT HARDING)

15.30 - 15.55 MENSENLEVENS REDDEN IN DE MIDDELLANDSE ZEE  
**KAPITEIN MARTIN REMEEUS**

15.55 - 16.30 KNRM "NUT EN NOODZAAK"  
**ROEMER BOGAARD** (KNRM)

16.30 - 16.55 DISCUSSIE

16.55 - 17.00 AFSLUITING NVKK VOORZITTER KAPITEIN A .VAN BINSBERGEN

17.00 – 18.00 APERITIEF

# Comfortabel naar Groot-Brittannië, Ierland of Scandinavië



Hoek  
van Holland  
Harwich  
v.a.  
**€ 69,-**  
bestuurder  
+ auto

Denkt u aan een autovakantie naar Groot-Brittannië, Ierland of Scandinavië? Kies dan Stena Line! Onze **nieuwe Superferry's** brengen u rechtstreeks naar uw bestemming, bijvoorbeeld onze route Hoek van Holland naar Harwich: zonder omrijden comfortabel oversteken. Aan boord verwennen wij u met de beste service. Bezoek onze website om uw overtocht te boeken en kijk ook naar onze speciale aanbiedingen. U kunt ons natuurlijk ook direct bellen: 0900-8123 (€ 0,10 p.m.). **Welkom aan boord!**

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

**Stena Line**  
Making good time®

OPNAAM EXCELLENCE 100:  
BESTE FERRYMAATSCHAPPIJ



TNF Post  
Postbode

Retouradres indien onbestelbaar: Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag



FSC  
www.fsc.org

MIX

Papier van  
verantwoorde  
herkomst

FSC® C017135



## ZEVENDE NVKK MARITIEM SYMPOSIUM

Het zevende maritieme symposium van de NVKK met titel:

### **SAVE OUR SOULS**

*"Het redden van mensenlevens op zee"*

zal worden gehouden op donderdag 6 oktober 2011 a.s.

in Hotel Breukelen te Breukelen.



Het symposium is ook toegankelijk  
voor alle leden van de  
Maritieme Kring Nederland  
tegen het gereduceerd NVKK-ledentarief