

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



VOORTGANG WET ter BESCHERMING KOOPVAARDIJ

NOG MEER CORONA

CONTAINERVERLIES



NR 3 - SEPTEMBER 2020



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
J.C. Ulrich

Bijdragen van:

Captain Dennis
H.A. L'Honoré Naber
G.J. Hulsebos
P.P. van der Jagt
P. van der Kruit
C.A. van den Rooijen
H. Perfors

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:

Blad.NL

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

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

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

VOOR UW AGENDA

17 sept.	Digitaal	Bestuursvergadering
n.o.t.g.*	Amsterdam	Symposium NVKK
n.o.t.g.*	Amsterdam	Symp.Tuchtcollege
n.o.t.g.*	Amsterdam	Alg. Ledenverg.

* i.v.m. covid-19 nog nader op te geven

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
In Memoriam D. van Dijk	5
NVKK ontstemd over voortgang	7
Proces en voortgang WtBK	8
Piraterij in West Afrika	13
Corona down-under	16
Helden! (crew change)	18
Shore leave and corona	21
Boeken bespreking	23
Containerverlies - MARIN	25
OVV rapporten	27
Kranslegging 15 augustus	29
Secretariaatsmededelingen	30

VOOR WIE VERDER WIL LEZEN:

In deze uitgave staan diverse internetlinks aangegeven. Indien u het lastig vindt om die over te typen, kunt u ook de digitale versie op de website raadplegen en de link direct activeren.

BIJ DE VOORPAGINA:

Aankomst CMV Columbus in Rotterdam
(foto H.A. L'Honoré Naber)

QUOTE

*There is an old belief,
That on some distant shore,
far from despair and grief,
loved ones shall meet once more.*

(Rouwkaart Dave van Dijk)



Geachte collegae,

Ik hoop dat u allen en uw naasten in goede gezondheid verkeren en ondanks het 'nieuwe normaal' toch van een goede zomervakantie hebt kunnen genieten. Voor onze leden op zee hoop ik van harte dat aflossingen nu beter mogelijk worden en u geen virus aan boord hebt gehad.

Op dinsdag 8 september ontvingen wij het droevige bericht dat onze gerespecteerde collega Dave van Dijk die ochtend was overleden. Dave bekleedde een aantal bestuursfuncties waarin hij zich enorm heeft ingezet om de vereniging te moderniseren en naar een hoger niveau te tillen. Hiervoor werd hij in 2019 onderscheiden als Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. We zullen Dave enorm missen en wensen Trudy, de kinderen, kleinkinderen en achterkleinkinderen veel sterkte toe.

De aflossingsproblematiek van bemanningen i.v.m. covid-19 lijkt iets te verbeteren, al werken nog lang niet alle landen mee. De NVKK blijft hier aandacht voor vragen, internationaal via IFSMA en CESMA en lokaal, samen met de KVRN en Nautilus.

Omdat het virus weer dreigt to te nemen heeft de vereniging daarom bijeenkomsten zoals ALV en symposium afgelast en de bestuursvergadering zal online plaatsvinden. Wij zullen u wel op de hoogte houden middels een speciale ALV uitgave, die nog zal verschijnen. Ondertussen werken we wel gewoon door aan belangrijke zaken die de kapitein aangaan.

In dit nummer wordt ondermeer aandacht besteed aan de volgende onderwerpen. Na een gesprek met minister Grapperhaus is onze commissie Piraterij druk bezig met ondersteuning van de betrokken ministeries om de voortgang van de wet te bespoedigen en belangrijke zaken aangaande de kapitein goed geregeld worden. Recent publiceerde de OVV o.a. onderzoeksrapporten van het containerverlies - incident van de MSC Zoe en een tragisch ongeval aan boord van de Fortunagracht. Daaraan hebben een aantal NVKK-collega's meegewerkt. Ook de covid-19 perikelen krijgen de aandacht. Collega kapitein Peter van der Jagt heeft op 15 augustus namens de NVKK een krans gelegd bij het monument "Voor hen die vielen" aan de Vijfsprong te Den Helder ter herdenking van het einde van WO II, de capitulatie van Japan en alle gevallen in Zuid Oost Azië.

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

Leen van den Ende,
Voorzitter



In Memoriam Dave van Dijk (1944 – 2020)



Op 8 september bereikte ons het droeve bericht dat ons erelid Dave van Dijk is overleden.

Dave was 15 jaar lang bestuurslid. Na een loopbaan bij Shell fleet in alle rangen, walplaatsingen bij Shell International en tenslotte als general manager Oil Refinery Middle East, trad hij in 2004 toe tot het dagelijks bestuur van de NVKK. Van 2005-2011 was hij penningmeester en waarnemend secretaris, van 2011-2018 bekleedde hij de functie van penningmeester en in 2015-2016 nam hij gedurende 8 maanden de functie van voorzitter waar, waarbij hij het enige in Nederland aanwezige DB-lid was, de overige DB-leden waren wereldwijd varende kapiteins. Dave was altijd bereikbaar voor advies en ondersteuning. Daarmee heeft hij de continuïteit van de vereniging kunnen waarborgen. Na zijn penningmeesterschap was hij tot 2019 algemeen bestuurslid. In 2018 werd hem bij zijn aftreden als DB-lid op de Algemene Ledenvergadering, wegens zijn inspirerende en niet aflatende inzet het erelidmaatschap van de NVKK verleend. Na terugtreding uit het NVKK bestuur wijdde Dave zich aan een digitaal document over de historie van de NVKK van 1993 - 2018, als aanvulling ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum, op het reeds eerder verschenen boekje 'Vijftig jaar kapiteinsvereniging 1943-1993'. Vanaf 2014 tot nu was hij tevens secretaris van het Maritiem Platform Gepensioneerden, een samenwerkingsverband tussen de NVKK en Nautilus International. In 2019 ontving hij de koninklijke onderscheiding van Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Dave heeft zich in het bestuur ten volle ingezet om de transitie te maken naar een modern opererende, financieel gezonde en stabiele Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij en heeft daarbij het NVKK-motto 'Firmitas Adversaria Superat', 'standvastigheid overwint tegenslag', altijd eer aangedaan. Wij zullen hem blijven herinneren als een consciëntieus en collegiaal mens.





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!

NVKK ontstemd over trage voortgang Wet ter Bescherming Koopvaardij



NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

NVKK ontstemd over trage voortgang bescherming tegen piraterij

De Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (de NVKK) is niet te spreken over de trage voortgang in het proces van het in werking treden van de Wet ter Bescherming Koopvaardij. De wet, die bewapende particuliere beveiliging aan boord van Nederlandse zeeschepen toestaat, is begin 2019 door de Eerste Kamer aangenomen en wacht nog altijd op inwerkingtreding. In zijn beantwoording van Kamervragen op 14 juli stelt de minister van Justitie en Veiligheid dat het mogelijk zelfs nog tot 1 januari 2022 duurt voordat de wet in werking zal treden.

De NVKK begrijpt dat de inwerkingtreding van de WtBK naast afhankelijkheid van vaste procedures ook uiterste zorgvuldigheid vereist

Het vooruitzicht dat de wet pas in 2022 inwerking kan treden is onaanvaardbaar.

Het heeft nu ruim tien jaar overleg gekost voor deze wetgeving. Toen deze in 2016 eindelijk in de vorm van een wetsvoorstel vanuit de Kamer werd ingediend door VVD en CDA, hadden we niet kunnen bevroeden dat het nog tot 2022 nog bijna zes jaar zou duren voordat bescherming mogelijk zou zijn.

Uit de beantwoording door de minister blijkt spijt over de traagheid van het proces, om het traject zo snel mogelijk af te ronden heeft de NVKK nogmaals haar kennis en kunde aangeboden.

In het hele proces is het van het grootste belang dat de positie van de kapitein voortdurend de aandacht krijgt.

Leen van den Ende,

Voorzitter



Proces en voortgang van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)

H.A. L'Honoré Naber

Zoals u weet, is de commissie Piraterij van de NVKK al heel lang actief om bescherming tegen zeeroof voor schip en opvarenden te bewerkstelligen en met name om de rechtspositie van de kapitein bij het toestaan van private beveiligingsbedrijven veilig te stellen.

Al in 2006 hadden NVKK-voorzitter Alex van Binsbergen en zeeroverijdeskundige Henri L'Honoré Naber een gesprek met 2^e Kamerlid Ineke Dezentjé Hamming-Bluemink. Zij begreep de zeeroverijproblematiek en de bedreiging voor de zeevarenden en was bereid hiervoor in de Kamer aandacht te vragen. Kort daarna werd binnen de NVKK de Piraterij commissie geformeerd, bestaande uit van Binsbergen en L'Honoré Naber. In 2008 drong de commissie bij de overheid aan op overheidsmaatregelen voor bescherming tegen zeeroverij. Enkele jaren daarvoor was het interdepartementaal Anti Piraterij Platform, dat onder leiding stond van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, opgeheven. Maar na de toename van aanvallen in de Golf van Aden werd de noodzaak tot bescherming groot. Na gesprekken bij het ministerie, maar ook met politici berichtte het ministerie van Verkeer en Waterstaat in augustus 2008¹, dat het platform weer geactiveerd zou worden. Het standpunt van de NVKK was toen: **1.** Veiligheid aan boord van opvarenden, schip en lading staat boven alles; **2.** Gewapende beveiliging verdient in principe niet de voorkeur; **3.** Indien gewapende beveiliging niet voorkomen kan worden, dan slechts onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat; **4.** Particuliere gewapende beveiligers verdienen geen voorkeur; **5.** De NVKK staat open voor de discussie die de veiligheid aan boord zal bevorderen.

Dit laatste punt was voor de NVKK van groot belang. Zij zag zich als een van de belanghebbenden in deze discussie en wilde alles in het werk stellen om het beste voor de kapitein te bereiken. Al keurde de NVKK aanvankelijk wapengeweld aan boord af, later zou zij dit standpunt onder druk van de ontwikkelingen in de wereld (Golf van Aden, Indische oceaan, West Afrika) moeten bijstellen.

Tallose AO's (Algemeen Overleg) in de Tweede Kamer werden bijgewoond, soms wel tot laat in de avond. Er werden presentaties gegeven aan de Vaste Kamercommissie voor Defensie en er werden tallose brieven geschreven om de Kamercommissie en bewindslieden er van te overtuigen, dat de functie van kapitein op een zeeschip complex is, dat hij vaak met tegenstrijdige belangen heeft te maken en dat hij voor bijna alles verantwoordelijk kan worden gesteld. Die verantwoordelijkheid kan heel ver gaan en grote persoonlijke gevolgen hebben. Voorbeelden uit het verleden kennen we allemaal ². De NVKK ziet het als haar taak de kapitein bij de uitvoering van zijn functie bij te staan.

¹ Brief van ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGLM) aan voorzitter NVKK d.d. 26 augustus 2008.

² Denk hierbij b.v. aan de zaak met de *Prestige* in november 2002, waarbij de Griekse kapitein Mangouras als zondebok werd aangewezen en 3 maanden in een Spaanse cel moest doorbrengen, daarna huisarrest kreeg en uiteindelijk in 2013 werd vrijgesproken maar in 2016 nog eens een boete kreeg opgelegd wegens 'roekeloosheid'. Dit voorval was in 2006 voor de IMO een van de redenen om de *Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Marine Accident* op te stellen. <https://gcaptain.com/captain-of-sunken-prestige-oil-tanker->

In augustus 2011 verscheen het rapport *'Geweldsmonopolie en Piraterij'* van de 'Adviescommissie gewapende particuliere beveiliging tegen piraterij' (de 'Commissie De Wijkerslooth')³. De commissie adviseerde de regering om over te gaan naar een hoger niveau van bescherming en indien nodig, gebruik te maken van gewapende particuliere beveiliging. Particuliere beveiligers mogen alleen worden ingeleend door de overheid en dienen hun taak uit te voeren als militair, onder gezag van Defensie. Eigen inhuur door reders werd niet wenselijk geacht en zou alleen mogen worden overwogen onder bijzondere omstandigheden, aldus de commissie. Zij zag inhuur van particuliere beveiligers door de overheid niet als het uit handen geven van het geweldsmonopolie, maar als een aanvulling op de eigen defensiecapaciteit. Wél moeten de beveiligers zorgvuldig worden geselecteerd en gecontracteerd. De commissie ziet bij inhuur van particuliere beveiligers door de reders zélf veel juridische en praktische complicaties, die niet snel zijn op te lossen. Het proces van wetgeving om hierin te voorzien kost meerdere jaren, waarmee dit urgente probleem niet wordt opgelost. De commissie sluit evenwel eigen inhuur niet uit, indien Defensie de beschermtaak niet kan uitvoeren. Zij verwijst naar internationale ontwikkelingen waarbij op internationaal niveau kan worden aangesloten. De commissie De Wijkerslooth meent dat de overheid, door afdoende bescherming te bieden, voorkomt dat burgers zich het gebruik van geweldsmiddelen toe-eigenen of hun toevlucht nemen tot individuen of bedrijven, die misschien wel de gewenste bescherming kunnen bieden, maar extra geweldrisico's niet kunnen voorkomen, waarmee de democratische controle op het gebruik van het geweldsmiddel verloren gaat. Naar dit advies (waarmee men bij interpretatie ervan nog alle kanten uit kan) zou later vele malen worden verwezen. Korthedshalve werd het advies aangeduid met: *'Vessel protection detachments (VPD's): Ja, tenzij'*. Aanvankelijk verschilden de belanghebbende partijen (Redersvereniging, Kapiteinsvereniging en Nautilus) van opvatting over de interpretatie en invulling van het advies. Ieder probeerde de 'Haagse Politiek' te overtuigen van zijn eigen belang. De politiek worstelde met de invulling en het advies van de commissie De Wijkerslooth werd talloze malen op eigen wijze geïnterpreteerd. Er bestond reeds een interdepartementaal *'Draaiboek Piraterij'*, dat de leidraad vormde voor toekenning van een VPD. Het draaiboek was echter niet openbaar. Diverse reders dienden een aanvraag in voor bescherming door een VPD van Defensie. Maar veel rederijen maakten toen al lang gebruik van de diensten van beveiligingsfirma's, bij onzekerheid over toekenning of gebrek aan beter. Talloze keren overlegde de vaste Kamercommissie voor Defensie in een AO over dit onderwerp. De toenmalige minister van Veiligheid en Justitie, mr. I. Opstelten merkte tijdens een overleg op dat het optreden van gewapende private beveiligers strafbaar is en dat daartegen zou worden opgetreden (*'... ik heb aangegeven dat ook reders zich aan de wet moeten houden. Als dit niet het geval is, volgt straf'*)⁴. Talloze kamerstukken werden geschreven⁵. Uiteindelijk formuleerden de

[sentenced-to-prison-over-2002-wreck/](#) en:

https://www.abelard.org/news/mangouras_scapegoat_prestige_oil_spill.php

³ 'Geweldsmonopolie en piraterij', rapport van de commissie De Wijkerslooth, augustus 2011, https://www.nvkk.nl/files/3113/6223/9641/Artikel20110901_Rapport_Commissie_de_Wijkerslooth_-_Geweldsmonopolie_Piraterij.pdf

⁴ Zie Verslag van een algemeen overleg, gehouden op 10 november 2011, inzake Piraterijbestrijding - Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij:

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/viwa61zghpxr>

⁵ Alle Kamerstukken over dit onderwerp vallen onder dossiernr. 32 706 en zijn te vinden op:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32706>

ministers van Defensie, Infrastructuur en Milieu (vroeger Verkeer en Waterstaat), Veiligheid en Justitie en Buitenlandse zaken in april 2013 een kabinetsstandpunt ten aanzien van Vessel Protection Detachements⁶. De bewindslieden zagen geen aanleiding om het standpunt ten aanzien van de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van schepen onder Koninkrijksvlag (verwezen werd naar het rapport van de commissie De Wijkerslooth) te heroverwegen. Maar, zo stelden zij, het voornemen tot het toestaan van particuliere beveiligers aan boord leidt tot voorbereiding van wetgeving, die deze inzet onder strikte voorwaarden, met voldoende rechtstatelijke waarborgen omkleedt, mogelijk moet maken. Totdat een wettelijke regeling is getroffen kan geen sprake zijn van inzet van particuliere beveiligers. Het Openbaar Ministerie zal, indien daartoe grond bestaat, in voorkomende gevallen een strafrechtelijk onderzoek kunnen starten, zo stelden de bewindslieden. Er volgden evaluaties over de inzet van VPD's, discussierondes tussen alle betrokken partijen en zienswijzen. De NVKK was rond 2014 niet gerustgesteld over de stand van zaken, met name over de rechtspositie van de kapitein en zag de noodzaak om haar stem in alle fora te laten klinken. Omdat de discussie zich toen langzamerhand op het juridische vlak toespitste, werd Peter van der Kruit, jurist bij de NVKK, toegevoegd aan onze commissie Piraterij en er werd een prioriteitenlijst samengesteld t.a.v. private beveiliging. Dit mondde uit in de NVKK visie: *'Verantwoordelijkheden en oplossingen bij private beveiliging aan boord'*⁷. Het NVKK bestuur was van mening dat het van groot belang is om mee te blijven praten en 'aan tafel te blijven'. Om te voorkomen dat wij door een afwijkende mening zouden worden buitengesloten werd besloten concessies te doen, maar binnen de discussies de positie van de kapitein krachtig te blijven benadrukken. Tijdens een van de AO's in de 2^e Kamer gaf voorzitter van Binsbergen namens de NVKK een presentatie. Er werd toen de vraag gesteld of, en waarom het standpunt van de NVKK was gewijzigd. Van Binsbergen wees er in zijn antwoord op dat de overheid keer op keer had aangegeven, niet in staat te zijn om te allen tijde bescherming te bieden aan koopvaardischepen. Dit baarde de NVKK grote zorgen en dwong haar haar accenten te verleggen. Binnen de NVKK ontstond de term *'Scheiding der machten'*: de kapitein is verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering, veiligheid en navigatie op het schip, maar voor gewapend optreden mag de kapitein niet aansprakelijk worden gesteld. Die aansprakelijkheid moet dan worden neergelegd bij de leidinggevende van het beveiligingsteam. Wederom volgde een lange periode van voorstellen, discussies, ronde tafelgesprekken en inbreng van beleidsstukken, waaraan de NVKK zeer intensief bijdroeg. Ook werd stevig gelobbyd bij de Haagse politici om begrip te krijgen voor de positie van de kapitein⁸. En ook in de media kreeg de NVKK gelegenheid haar stem te laten horen. Intussen werden de ontwikkelingen ten aanzien van zeeroverijgevaarlijke gebieden, incidenten en optredens door particuliere beveiligingsfirma's nauwlettend gevolgd.

⁶ 26 april 2013, Kamerstuk BS2013011854

⁷ 'Verantwoordelijkheden en oplossingen bij private beveiliging aan boord', NVKK april 2014, met prioriteitenlijst t.b.v. de kapitein en voorstel voor een cursus 'Geweldgebruik in het kader van zeeroof'.

⁸ Probleem daarbij was (en is nog steeds) dat politici om de 4 jaar wisselen en dat na 4 jaar het hele verhaal weer opnieuw moet worden verteld. Dat is lastig, maar kan soms ook leiden tot iemand die de situatie begrijpt.

Het was VVD prominent Han ten Broeke, die in 2016 de stap maakte naar een initiatief wetsvoorstel⁹. De NVKK hield nauw contact met hem en iedere fase werd tot op de komma gewogen. Van der Kruit droeg, met zijn juridische kennis hier substantieel aan bij. Na beoordeling van het initiatief wetsvoorstel door de Raad van State¹⁰ werd dit in februari 2017 ingediend bij de Tweede Kamer. In januari 2018 vond in de Tweede Kamer een plenair debat plaats dat leidde tot aanpassingen. Het gewijzigde wetsvoorstel werd na een plenair debat in de avond van 6 maart 2018, op 13 maart ingediend en met een memorie van toelichting moest het voorstel wederom door de Eerste Kamer worden beoordeeld. Een maand later stuurde de Stichting Maatschappij en Veiligheid, onder leiding van prof. mr. Pieter van Vollenhoven een brief naar de Eerste Kamer waarin met argumenten werd beschreven waarom de verantwoordelijkheden in dit wetsontwerp niet helder zouden zijn en heroverweging gerechtvaardigd zou zijn¹¹. De Stichting was van mening dat juist voor de duidelijkheid met betrekking tot de verantwoordelijkheden en de inschakeling van derden bij het gebruik van geweld, één departement (het departement van Defensie), met deze materie zou moeten worden belast. Na opnieuw discussie in de Tweede Kamer verscheen op 13 november 2018 een memorie van antwoord van de Kamerleden Koopmans (VVD)¹² en Van Helvert (CDA) en op 19 maart 2019 werd de wet door de Eerste Kamer aanvaard.

Nadat de WtBK de Eerste en Tweede Kamer was gepasseerd, moest met 'Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) nog de invulling van details plaatsvinden'. Eigenlijk zijn dat de belangrijkste praktische zaken bij de uitvoering. In 2019 vonden diverse consultatieronden door het ministerie van Justitie en Veiligheid plaats. De commissie Piraterij van de NVKK bracht diverse bezoeken aan dit ministerie en er vond regelmatig schriftelijk overleg plaats. Met zijn juridische kennis levert van der Kruit namens de NVKK daaraan een belangrijke bijdrage. Het is verheugend dat we inmiddels op dit ministerie topambtenaren treffen, die zich kunnen inleven in de situatie aan boord en in de positie van de kapitein. Er wordt goed geluisterd naar de argumenten van de NVKK en waar mogelijk, verwerkt in de wetgeving. De consultatieronden hebben een groot deel van 2019 en tot nu toe van 2020 in beslag genomen. Er vond overleg plaats met het ministerie van Justitie en Veiligheid en met de belanghebbende partijen. Het is verheugend dat alle partijen, NVKK, KVRN en Nautilus, bij de invulling van de wetgeving, mede door de internationale ontwikkelingen, naar elkaar toe zijn gegroeid. Ondanks kleine verschillen van opvatting ziet en respecteert men toch elkaars belang. Verontrustend is wel de trage voortgang van het toch al stroperige proces. Bovenstaand is getracht daarvan een beeld te schetsen. Was aanvankelijk nog het vooruitzicht dat de wet dit jaar gereed zou zijn, later werd het bijgesteld naar 1 januari 2021, maar bij de beantwoording van Kamervragen op 14 juli heeft de minister van Justitie en Veiligheid laten weten

⁹ Zie: Initiatiefvoorstel, memorie van toelichting, briefwisseling, advies en tijdpad wetgevingsproces, dossier 34 558 op:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/wetsvoorstellen/detail?id=2016Z17297&dossier=34558>

¹⁰ Kamerstuk 34 558 'Voorstel van de wet van de leden Ten Broeke en Knops houdende regels voor de inzet van gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen (Wet ter Bescherming Koopvaardij)' **N.B. Afkorting WtBK, ook wel genoemd de 'Wet ten Broeke-Knops'**

¹¹ Stichting Maatschappij en Veiligheid: Wet ter bescherming Koopvaardij, 13 april 2018, <http://maatschappijenveiligheid.nl/wet-ter-bescherming-koopvaardij/>

¹² Kamerlid van den Broeke was inmiddels vertrokken.

dat de streefdatum 1 januari 2022 gaat worden¹³. Onze voorzitter, Leen van den Ende heeft in augustus een gesprek gehad met minister Grapperhaus van Justitie en Veiligheid. Daarin heeft hij zijn ongerustheid uitgesproken over de traagheid en gezegd dat de NVKK haar kennis en kunde beschikbaar stelt om het proces te bespoedigen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt te zijn aangesteld om de handhaving op en de uitvoering van de WtBK op zich te nemen. Maar binnen de ILT moet nog een kwartiermaker worden aangesteld om die nieuwe taken vorm te gaan geven. Zij verwacht pas vanaf 1 januari 2022 in staat te zijn om die nieuwe taken daadwerkelijk uit te kunnen gaan voeren. Het ILT valt onder het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Saillant is wel dat het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat bij bezuinigingen eerst alle kennis over security over boord heeft gezet en vervolgens alle maritieme kennis. Die kennis, die nog maar in zeer rudimentaire vorm aanwezig is, blijkt onvoldoende om de nieuwe taak uit te kunnen voeren. En dat, terwijl bij het 'vak-ministerie van de koopvaardij' toch bekend zou moeten zijn, dat zeeroof een telkens terugkerend gevaar is.

De NVKK heeft inmiddels, samen met de KVNR en Nautilus een gezamenlijke brief aan beide ministeries gestuurd, waarin zij aangeven bezorgd te zijn over deze stand van zaken. Ook op de website is een persbericht van de NVKK te lezen¹⁴.

We wachten maar weer af.



De commissie Piraterij is al heel lang bezig met dit dossier

¹³ Zie kamerstukken op:

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/kamervragen/detail?id=2020Z13586&did=2020D29796>

¹⁴ Zie pagina 7: 'NVKK ontstemd over trage voortgang bescherming tegen piraterij'.

Piraterij in West-Afrika en de (nieuwe) Nederlandse wet

P. van der Kruit

Valt de piraterij in West-Afrika wel onder de nieuwe Nederlandse wetgeving voor bescherming van de koopvaardij?

Inleiding

Dit artikel gaat over de gevaarlijkste plek ter aarde op het gebied van piraterij, de Nederlandse wetgeving en de aanwijzing van het officiële gevaarlijke zeegebied. Mag een Nederlands gevlagd schip gewapende particuliere beveiligers aan boord hebben in West-Afrika? Ook niet als de Nederlandse wetgeving voor bescherming van de koopvaardij inwerking treedt? Wie bepaalt wat het gevaarlijke zeegebied is? Enkele conclusies sluiten dit artikel af.

Ter informatie, in een apart kader wordt een korte uitleg gegeven over relevante soorten wet- en regelgeving.

West-Afrika

Het is geen vraag meer of piraterij in opkomst is in West-Afrika. De Golf van Guinee is al jarenlang de meest gevaarlijke locatie ter wereld, met de meeste piraterij-incidenten. Cijfers en statistieken zijn te vinden op de website van de *International Chamber of Commerce* (ICC). Deze organisatie heeft een gespecialiseerd bureau genaamd *International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre* (IMB PRC) dat al jarenlang de cijfers bijhoudt van alle piraterij-incidenten ter wereld.

Volgens het IMB PRC is het aantal piraterij-incidenten eind 2019 iets kleiner geworden, maar nog wel het grootste aantal incidenten ter wereld. Dit bureau geeft ook adviezen aan kapiteins (zie: <https://icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/advice-to-masters>).

Ook de IMO steekt veel effort in de bestrijding van piraterij bij West-Afrika, met name op het gebied van coördinatie en samenwerking van de lokale kustwachten. Ook hebben meerdere 'Codes of Conduct' het licht gezien om de beveiliging in deze regio te verbeteren.

Nederlandse wetgeving

Nederland is bezig met de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK). Deze wet geeft Nederlands gevlagde schepen de toestemming om gewapende private beveiligers in te huren tegen piraten. Inmiddels is deze wet goedgekeurd door het parlement maar nog niet inwerking getreden. Eerst moeten er nog allerlei zaken en details geregeld worden in het Besluit Bescherming Koopvaardij (BBK) en in de Regeling Bescherming Koopvaardij (RBK). Dit is lagere wetgeving die nog moet worden geschreven en vastgesteld. Daarna treedt deze hele wet- en regelgeving op dit gebied tegelijk in werking.

De NVKK bemoeit zich zeer indringend en veelvuldig met de inhoud van deze lagere wetgeving. Gelukkig wordt er door de wetgever en de andere belanghebbende partijen goed geluisterd naar de NVKK. Maar, het proces van deze wetgeving is nu eenmaal niet ontworpen voor snelheid, maar voor kwaliteit.

De inwerkingtreding van de WtBK inclusief de lagere wetgeving heeft nog wel enige tijd nodig, ook omdat een gedeelte van deze lagere wet- en regelgeving naar de Twee en Eerste Kamer moet worden gestuurd. Een voorzichtige inschatting door een

niet-expert op dit gebied geeft aan 2021-2022 niet helemaal onmogelijk hoeft te zijn.

Voor het verhogen van de snelheid van deze wet- en regelgeving zit Leen van den Ende, voorzitter van de NVKK, met een enkele andere partij aan tafel bij de minister van Justitie en Veiligheid persoonlijk.

Gevaarlijk zeegebied

De WtBK (wet) is alleen van toepassing binnen het officiële gevaarlijke zeegebied zoals dit wordt vastgelegd in het Besluit Bescherming Koopvaardij (lagere wetgeving). Alleen daar mogen Nederlandse schepen particuliere beveiligers met vuurwapens aan boord hebben ter verdediging tegen zeerovers.

Het gevaarlijke zeegebied zoals dit nu wordt vastgelegd door Nederland is het zeegebied langs de kust van Somalië, in de Golf van Aden en gedeeltelijk in de Rode Zee en de Indische Oceaan. De wetgever neemt daarbij het IMO *High Risk Area* letterlijk over.

Het gevaarlijkste gebied bij West-Afrika is dus niet een officieel gevaarlijk zeegebied. Dat betekent dat de WtBK en de lagere wetgeving niet van toepassing zullen zijn in dit zeegebied.

Bij West-Afrika mag een Nederlands gevlagd schip dus geen bewapende private beveiligers aan boord hebben. De kapitein die dit wel doet overtreedt dan meerdere wetten in meerdere landen. Ten eerste omdat dit verboden is door de Nederlandse wetgeving. Maar ook sommige kuststaten in West Afrika verbieden expliciet het varen met bewapende private beveiligers in hun territoriale wateren.

Dan moeten er dus constructies worden verzonnen dat de bewapende beveiligers in internationale wateren embarkeren en debarkeren en dat het schip dan onbeveiligd in de territoriale wateren vaart.

Indien de IMO het gevaarlijke zeegebied wil uitbreiden naar West-Afrika, dan heeft de IMO daar zijn eigen procedures voor. Nederland zal de IMO dan waarschijnlijk volgen. Maar dan moet het Besluit Bescherming Koopvaardij worden veranderd, omdat daarin het gevaarlijke zeegebied is gedefinieerd. Deze verandering moet dan weer een heel wetgevingsproces volgen, dus weer veel tijdverlies.

De NVKK pleit er bij de wetgever voor dat de beschrijving van het gevaarlijke zeegebied in lagere wetgeving wordt geregeld. Bijvoorbeeld in de Regeling Bescherming Koopvaardij, die mag de minister zelf wijzigen, dat betekent veel tijdwinst. Een andere mogelijkheid is een directe verwijzing in het Besluit Bescherming Koopvaardij naar het IMO risico zeegebied. Als dat zeegebied door de IMO verandert dan verandert de Nederlandse wet- en regelgeving automatisch.

Conclusies

- West-Afrika is voor piraterij nu het gevaarlijkste zeegebied ter wereld
- Omdat de Nederlandse wetgeving voor bescherming koopvaardij nog niet in werking is getreden, mogen Nederlands gevlagde schepen op dit moment geen gebruik maken van bewapende particulier beveiligers. Nergens ter wereld, dus ook niet in het gevaarlijkste zeegebied in West-Afrika.
- De totstandkoming van Nederlandse wet- en regelgeving op het gebied van bescherming van koopvaardij is een langdurig proces, dat pas over enkele jaren gereed is.
- Indien de Nederlandse wetgeving inwerking is getreden dan mogen Nederlandse schepen alleen gewapende private beveiligers aan boord hebben

in het gevaarlijke zeegebied bij Somalië, dus niet in West-Afrika of een ander zeer gevaarlijk zeegebied.

- Een verandering of uitbreiding van het gevaarlijke zeegebied, naar bijvoorbeeld West-Afrika, lijkt te gaan verzanden in de nieuwe Nederlandse wet- en regelgeving.
- De Commissie Piraterij van de NVKK en vele anderen van de Vereniging doen er alles aan om het zo goed en veilig mogelijk voor de kapitein te regelen.

Ter info

Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)

In de Wet staan voor iedereen geldende algemene voorschriften. Hierin wordt in grote lijnen uitgelegd welke regels er gelden over dit onderwerp. De Regering samen met de Eerste en Tweede Kamer hebben dit wetsvoorstel goedgekeurd.

Besluit ter Bescherming Koopvaardij (BtBK)

Het Besluit (Algemene maatregel van bestuur) is een gedetailleerdere beschrijving van de Wet. In het Besluit wordt de Wet gedetailleerd uitgewerkt. De Regering stelt het Besluit vast, na advies van de Raad van State en commentaar van de Eerste en Tweede Kamer. Het Besluit wordt nu geschreven m.b.v. belanghebbenden zoals de NVKK.

Regeling ter bescherming koopvaardij (RtBK)

Deze Regeling is afgeleid van het Besluit. De Regeling is de meest concrete uitleg van de Wet. De Regeling bevat specifieke regels en details over het onderwerp, en wordt vastgesteld door één of meerdere ministers. De Regeling moet nog worden geschreven. Ook dit gebeurt m.b.v. van de NVKK.



Afbeelding: West Africa regions by Peter Fitzgerald, mapwikimedia

Corona Down Under

Gerrit-Jan Hulsebos – Great Barrier Reef Pilot

Ondanks alle coronaperikelen in de sector gelukkig af en toe ook gewoon een glimlach en een ongecompliceerd onderwerp, getuige de inzending elders in het blad, toegeschoven door een collega (foto: x-band/s-band, 'bakboord-stuurboord'). Op het moment van dit schrijven, medio juni, liggen de eerste maanden Coronastrijd achter ons. Gemiddeld verblijven we als loods in het Great Barrier Reef tussen de 12 en 48 uur aan boord en komt het altijd wel tot een aardig gesprek, in deze tijd uiteraard in eerste instantie gericht op het welzijn van de bemanning aan boord. Tot op heden zit alle bemanning die ik aan boord tegen kom nog muurvast en is een luisterend oor de minste hulp en aandacht die ik kan geven.

Eind maart reisde ik als een van de laatste Great Barrier Reef loodsen nog aan boord op één van de laatst bezoekende cruiseschepen; de 'Amsterdam' van de Holland Amerika Lijn. Het seizoen liep al op zijn einde en de nervositeit in de sector was inmiddels aanzienlijk opgelopen. Diverse havens in de Pacific sloten achtereenvolgens hun grenzen en enkele schepen in de regio zagen zich geconfronteerd met de eerste patiënten aan boord. De genadeklap kwam op 16 maart toen de Australische premier de nationale grens sloot voor alle internationale cruiseschepen. Een paar dozijn schepen in Australische kustwateren, al dan niet met passagiers aan boord, zouden in de dagen erna met ontheffing op een *case by case* basis alsnog worden toegelaten voor ontscheping en proviandering. Het laatste beetje barmhartigheid en medewerking vanuit de autoriteit verdween als sneeuw voor de zon toen op 19 maart het cruiseschip Ruby Princess' in Sydney afmeerde en, naar later zou blijken, werd afgerekend op ruim 700 gerelateerde besmettingen. De volgende dag kon de auteur nog net in Fremantle afstappen waar het sentiment aan de wal reeds volledig was omgeslagen. Na een dagje worstelen met de lokale autoriteiten werd het schip 's middags alsnog vrijgegeven voor ontscheping; een prestatie zondermeer te danken aan de kerngezonde opvarenden en professionele inspanningen en organisatie aan boord en van de rederij. 's- Avonds vond ik nog net een laatste vlucht terug naar Sydney en daarna ging het land op slot.

De eerste weken in april kenmerkte zich door een onverwachte politieke eensgezindheid, een uitzondering in een federatie met afzonderlijke staten. De premiers van Queensland, Tasmania, Northern Territory en Western Australia sloten alle interne grenzen. Alle grensreizigers, op enkele uitzonderingen na (o.a. maritiem personeel), gaan tot op de dag van vandaag zonder pardon 14 dagen in quarantaine of zelfisolatie. Voor internationale reizigers (met Australische nationaliteit of permanente verblijfsvergunning) is dat een betaald verblijf in de plaats van binnenkomst.

Om de strafexercitie voor de cruiseschepen nog wat kracht bij te zetten vaardigde *Australian Border Force* begin april een bevel uit aan alle cruiseschepen om per direct alle Australische territoriale wateren te verlaten en terug te reizen naar hun 'home port'. En dat was ook gericht aan P&O Australia, een club die ruim 50 jaar vanuit Australië opereert en bijna elke Australiër wel een keer aan boord heeft gehad. Niet geheel onverwacht ontwikkelden zich in de loop van mei in de verschillende staten diverse visies omtrent de verdere aanpak, al dan niet geleid of afgeleid door een divers palet aan bestuurders van verschillende agentschappen. De maritieme

wetgever in Queensland (MSQ) kondigde in eerste instantie een 14 dagen quarantaine regel af voor alle binnenkomende vrachtschepen. En dan blijkt opeens dat containerschepen en tankers uit Singapore met een zeereis van pak 'm beet 6 dagen niet meer naar Brisbane komen. Voor een land met een geschatte strategische brandstofvoorraad van 19 dagen was dat toch iets te kort door de bocht en dus kwamen er diverse uitzonderingsregelingen. Brisbane werd in zijn geheel vrijgesteld. Daarna volgden de regionale vaart met de Pacific Islands (gezien het humanitaire belang) en kreeg de 'livestock' een algehele sectorvrijstelling, in het belang van het dierenwelzijn. Overige schepen met andere regionale bestemmingen in Queensland konden vervolgens een individuele vrijstelling aanvragen, te beoordelen door de regionale havenmeester Queensland. Met een scheepslading aan nieuwe 'red tape' (de lokale variant van de 'Paarse Krokodil') in de steigers wist de sector in ieder geval waar zij aan toe was.

Hoe anders voor de voor de nog vele cruiseschepen die voor de Australische kust ronddobberden. De 'Ruby Princess' haalde dagelijks het nieuws met nieuwe besmettingen aan de wal die herleid konden worden tot het schip. Ruim 20 patiënten zijn inmiddels overleden en er loopt inmiddels een strafrechtelijk onderzoek waarin de rol van het schip, kapitein en reder wordt beoordeeld. De betrokken politieke bestuurders en 'Public Health' legden alvast een rookgordijn aan middels een eigen hoorzitting en vonden een zwart schaap in de rol van de interim havenmeester van Sydney. De nog altijd vacante functie werd ingevuld door een tijdelijke junior zonder formele benoeming en mandaat. Diverse, met name low level functionarissen, zijn in mei in opeenvolgende openbare en emotionele sessies gehoord en uitgebreid uitgemeten in de media. De avond voor de ontschepping ontving het havenbedrijf via een routine-emailtje de onterechte 'low risk' kwalificatie van Public Health. Voor Public Health, politiek, douane en immigratie in ieder geval voldoende materiaal om het eigen straatje schoon te vegen.

In Western Australia worstelde de lokale overheid inmiddels met een eigen juridisch klusje met de 'Artania', afgemeerd in Fremantle. Het schip had diverse patiënten aan boord en de kapitein weigerde met het schip uit te varen in het belang van de veiligheid van bemanning en passagiers. De marine liet zich voor de kust zien met varend materieel en spierballenvertoon. De nationale kust is inmiddels geheel geklaard, de anti-cruiseschipverordening is verlengd tot en met eind augustus en zo is het dus nu onheilspellend stil in wat naar eigen zeggen doorgaat als maritieme natie. Het is nog geen half jaar geleden dat premiers en havenbonzen over elkaar heen vielen met het doorknippen van lintjes en aanreiken van investeringspotjes voor het ontwikkelen van cruiseschipfaciliteiten langs de kust. Geen idee hoe je een 2^e huwelijk regelt maar er is nog wel wat 'Tinder' nodig voor de cruisesector om rechts te 'swipen' en te 'liken' als politiek en havenbestuurders zich ooit weer aandienen voor een date.

De vrachtvvaart door het Great Barrier Reef lijkt vooralsnog stabiel en belooft nog gaat onverminderd door. Punt van aandacht is het beschermen van de inheemse bevolking (Aboriginal/Torres Strait Islanders). Met de transfers van de 4 regionale loodsstations van/naar de schepen introduceren we enkele risico's en we kunnen het ons niet veroorloven dat we het virus in deze gemeenschappen door ons toedoen zouden introduceren. De *social licence* om vanuit de eilanden te opereren, verplicht ons tot maximale inspanning. De schepen zijn ironisch genoeg momenteel de 'schoonste' plekken. Binnenkomende vaart heeft doorgaans al een flink aantal dagen op zee gezeten. Vandaag, 16 juni, een aangename verrassing. Queensland

CREW CHANGE

heeft als enige staat een bemanningswisselprotocol. Bij het aan boord stappen van een Frans containerschip richting de Torres Strait blijkt de bemanning zojuist in Brisbane afgelost. Een prachtig doch zeldzaam resultaat.

Nu nog een reisje zuidwaarts richting Cairns en dan hopelijk een weekje naar huis. Naar verwachting nog 1 keer met horten en stoten aangezien alle vluchten en treinen tot het einde van deze maand niet of nauwelijks functioneren. De interne grens tussen Queensland en New South Wales zit nog steeds op slot en dus is het 30 uurtjes pendelen met huurauto's en de 'Grey Hound' bus tussen Cairns en Brisbane; een privilege vergelijken bij alle zeevarenden die in limbo aan boord zitten.



HELDEN!

Helene Perfors



Met enig gegrinnik las ik ergens dat een kapitein aan boord een superheldenfeest had georganiseerd. Dit natuurlijk n.a.v. de uitspraak van minister Cora van Nieuwenhuizen dat zeevarenden 'helden' zijn. De bemanning leefde zich uit op prachtige kostuums (uiteraard met behulp van veel ducttape) en de Captain Marvels,

Jack Sparrows en Batmans hadden groot plezier.

Wat een geweldige manier om van een moeilijke toestand de lichte kant op te zoeken! En tegelijkertijd subtiel aan te geven dat je er met mooie woorden en complimenten alleen niet komt.

Want de werkelijkheid is keihard; de coronacrisis heeft geleid tot zware arbeidsomstandigheden voor zeevarenden. En voor enorme onzekerheid en moeilijkheden, vooral als het gaat om toegang tot havens, aflossing en repatriëring.

Nou is het niet de bedoeling om in dit artikel een 'huilverhaal' op te hangen. Zeevarenden zijn niet zielig. De meesten worden aardig betaald voor werk dat ze leuk en interessant vinden. Tegelijkertijd durf ik te stellen dat zeevarenden en hun families door de covid-19 pandemie onevenredig hard worden getroffen.

In mijn werk als koopvaardijpredikant en als landelijk contactpersoon van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt hoor ik hoe moeilijk zeevarenden het hebben. En hoe het thuisfront er ongelooflijk doorheen zit. Omdat zomaar de 'normale' tijd aan boord wordt verdrievoudigd en er over aflossing geen enkele zekerheid te geven is.

Omdat men veel te lang aan het werk is. En dat de moderne communicatie, hoewel een zegen, ook aan de stress kan bijdragen. Want hoe voelt het als je jonge kind alleen maar in de war raakt van Skype? Of aan je vraagt waarom je niet thuis bent met zijn verjaardag? Terwijl dat toch beloofd was.

Daarnaast zie ik dat kapiteins, rederijen, HR-personeel en vakbondsmensen heus hun stinkende best doen om de mensen op tijd afgelost en thuis te krijgen. Maar dat het met de reisbeperkingen, grensafsluitingen en de bijkans bizarre bureaucratie die met de coronamaatregelen gepaard gaat bijna onmogelijk is. Ook al heeft de IMO al op 5 mei een protocol voor veilige aflossing afgegeven. Dat werkt ontzettend frustrerend. En het duurt al maanden.

Soms is er wat beweging. In juli bijvoorbeeld is een dertiental landen (waaronder Nederland) overeen gekomen dat zeevarenden 'key workers' zijn. Dit leidt in een aantal havens tot minder beperkingen. In samenwerking met de KLM is er een 'luchtbrug' verzorgd.

Het lot van de vastzittende zeeman komt bij tijd en wijle in de media (wél liefst met een huilende zeemansvrouw in beeld).

'Het is tijd voor actie', zegt secretaris-generaal Kitack Lim van de IMO. 'want deze humanitaire crisis die zeevarenden ondervinden heeft gevolgen voor ons allemaal'. Dat is zo. 'Key worker' zou hier inderdaad de sleutel kunnen zijn. Zeevarenden zijn geweldig belangrijk in het overleefend houden van de goederenstromen. Maar in veel landen verandert er niets. Zeevarenden zeggen: "De eerste de beste toerist wordt beter behandeld dan wij".

Ze hebben een punt. Eind juli werd geschat dat er tenminste 200.000 zeevarenden vast zitten aan boord en op aflossing wachten. Nóg eens 200.000 wachten aan de wal om af te kunnen lossen.

Vierhonderdduizend. Zoveel nullen dat het bijna niet om mensen lijkt te gaan. Maar daar zou het wel om moeten gaan! Om die Filippijnse stuurman bijvoorbeeld, die normaal gesproken zo'n vier maanden vaart. Zijn huwelijk is in zwaar weer geraakt

vanwege het verlies van een kind. Nu met de coronacrisis zit hij al tien maanden aan boord. En kon hij het onmogelijk uitpraten met zijn vrouw. Inmiddels zijn ze gescheiden. Of om die Nederlanders die in de VS worden afgelost en notabene onder gewapend escorte worden afgevoerd naar het vliegveld. Om de Oekraïense die in Rotterdam van haar schip springt, omdat ze de zoveelste vertraging in de aflossing niet meer aankan. Mensen, geen nullen.

Ik hoor van een kapitein dat hij zijn laatste term meer maatschappelijk werker is geweest dan gezagvoerder. Dat het loodzwaar was om het een beetje leuk te houden aan boord. En dat hij in zijn zorg voor de crew zichzelf eigenlijk vergeten is en zich nu volkomen leeg voelt. Een andere kapitein vertelt dat hij de teugels zoveel als mogelijk laat vieren en barbecues en Neptunusplechtigheden organiseert om wat vrolijkheid te brengen. Zijn mensen zitten immers al 11 maanden aan boord. En vervolgens zegt hij "dat het echt niet leuk meer is om te varen."

Drie-en-een-halve maand aan boord en geen stap op de wal mogen zetten. Zelfs niet om medische redenen. Zo moest een schip met een zeeman met hartklachten honderden mijlen omvaren om hem van boord te krijgen. Mensen met kiespijn moeten het maar uit zien te houden. Veel zeevarenden zijn geestelijk en lichamelijk uitgeput. En als ze dan uiteindelijk afgelost kunnen worden, spreken de

quarantaineregels elkaar soms zo tegen dat men de helft van het verlof binnen moet zitten.

Geen wonder dat de heldenuitspraak van minister van Nieuwenhuizen met enig cynisme ontvangen is. Aardig, maar net zoveel waard als het applaus voor de zorg.

Inmiddels zijn het de schepen die coronavrij zijn. En zijn reders en kapiteins nu bang dat de ziekte vanaf de wal het schip opkomt. Dat heeft als direct gevolg dat de bemanning überhaupt niet van boord mag. De woorden: 'een varende gevangenis' worden vaak gebezigd.

Dat is helaas niet overdreven. In de haven van Rotterdam lagen schepen waar zelfs de agent niet aan boord kwam. Met de versoepelingen in juli is zeemansclub The Bridge weer open. De zeevarenden mochten niet naar Oostvoorne, dus gingen de vrijwilligers en de pastores maar naar het schip. Met bescherming, tot aan de gangway. Heel soms op het dek. Om telefoonkaarten te leveren, want hoe houd je anders contact met het thuisfront? En kleine boodschapjes te bezorgen, want je leesbril zal maar kapot gaan, of je hebt geen paar hele sokken meer. En vooral veel chocola. Dingen die in hun simpelheid van groot belang zijn voor het leven aan boord.

Nu, begin september, komen er mondjasmaat weer zeevarenden naar de club. Maar waar walverlof altijd al moeilijk was is het nu bijna helemaal afgeschaft. Als je al niet ziek bent dan word je het zo wel.

Zuur is dat ondanks de oproepen van de IMO, de vakbonden en de reders om aandacht voor de zeevarenden, er wat betreft de coronacrisis nog steeds niet in zgn. houdbare oplossingen wordt gedacht. Dat blijft dus om te huilen.

Toch: zeevarenden zouden geen zeevarenden zijn als ze er niet het beste van maken – waarschijnlijk met heel veel ducttape. En superheld, dat zijn ze al van zichzelf.



Atrocity of the world

Captain Dennis

I was searching for the words. The words to describe the situation in which we are living today at sea.

Atrocity is what google advised me to use. It has many synonyms describing perfectly the whole abomination around Covid-19 and the lack of country's to provide seafarers with proper crew change or other very basic human rights. Abomination which is itself a synonym of atrocity. Just like cruelty which describes the lack of actions and understanding of governments to provide safe haven. Barbarity or brutality is amongst the synonyms as well. Describing the very real situation of 'the world' placing shipping and seafarers at the very bottom of our food chain. The so important food chain which seafarers are keepers of, the food chain which we keep alive.

>Inhumane is the synonym of atrocity describing the cruel theft of our shore leave.

The right to make passage to town, to stretch your legs after a long sea voyage. It has been taken away world wide by governments who all have a common defect which makes them role out easy to make, low cost and completely useless measurements against seafarers first and last. A perfect group of people to isolate and to take all rights from without too much efforts and of no use. An easy but useless fix to prove so called pro active policy making against Corona. Done to people who cant protest or do anything about it.

>Another synonym of atrocity is crime.

The crime committed to seafarers by our own governments and all others we depend on is done without any justification. A strong violation of human rights thrown at our sea legs by the same people who would normally enforce it. It's the world upside down. **The next synonym enormity describes the great or extreme scale, seriousness, or extent of something perceived as bad or morally wrong.** A beautiful set of words again perfectly reflecting the situation at sea. It's if all bad words can be used describing **the disgrace and discrimination of seafarers around the globe.** The surprisingly coincidental fact that all governments of all countries around the world came up at the very same time with the inhumane monstrosity of barbarism and savagery to isolate completely the only human race, seafarers, not affected by Covid-19 as a measure to protect themselves is something unbelievable to take note of.

>It is almost like shipping and seafarers do not exist.

A hidden layer in society not to be spoken of. The very bottom of society. An easy target to throw low intelligent policy at by incapable rulers of countries. Like for example that seafarers get blamed for polluting the oceans with plastics but only now it's the seafarers to blame for Covid. Well we do none of that. We do never throw plastic into the sea and no any seafarer ever got sick. We don't even know what Covid-19 is because we have not been to the world yet. We have been kicked out... Floating around in deep space. Talking about deep space.

>"Houston we got a problem!"

If I could be for one day the Captain of the world. Than I could finally act within my powers and responsibility to make things happen and to free all crew. It's time to turn the tide!

Whishing you strength in crazy times! Seafarers never lost a struggle.



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.

**STRANDROOF.****Een tragisch Godsgeschenk voor West-Vlieland.**

Door: Anne Doedens en Jan Houter.

Paperback. Aantal blz. 207.

Veel foto's in kleur en zwart-wit.

Prijs: € : 19,99.

Uitgeverij: Walburg Pers.

ISBN 9789462494923

De kaart van ons land is in de loop der eeuwen nogal veranderd. In het bijzonder zien de contouren van het Noorderkwartier er nu heel anders uit dan in het begin van de jaartelling c.q. de vroege middeleeuwen. Zo zou een bewoner van de wadden eilanden uit – pakweg 1600 – zich niet meer herkennen in bijvoorbeeld Vlieland, dat wel heel erg veranderd is, zich afvragend 'het dorp West-

Vlieland, waar is het gebleven'? Dat is langzaam verdwenen, verzwolgen door de altijd rusteloze zee. Ooit welvarend, met ruim 2.000 inwoners, groter dan het toenmalige Oost-Vlieland. Hebben de verantwoordelijke overheden dit zo maar laten gebeuren? Nee, zeker niet! Het gewest Holland waartoe Texel, Vlieland, Terschelling en Ameland tot in de tweede wereldoorlog behoorde, heeft steeds veel geld geïnvesteerd in maatregelen die moesten leiden tot behoud van de bedreigde kustgebieden. Ook de stad Amsterdam die wezenlijk financiële belangen had bij de wadden eilanden sprong menig maal bij. Het heeft niet mogen baten. In *Strandroof* leest u in detail hoe men steeds tevergeefs probeerde om de elementen de baas te blijven. Veel schepen vonden hun einde op de gevaarlijke kust, vooral bij Noordwestelijke stormen. In 1703 strandden er zo drie schepen op of nabij het westelijke punt van Vlieland. Als eerste, in begin februari, een schip uit Hamburg onderweg naar Duinkerken, geladen met pek, teer en ijzer. De bemanning werd gered, de lading kwam met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid deels ten goede aan de inwoners van het dorp. Tien maanden later een Pools schip, met bestemming Londen waarvan de bemanning ook het vege lijf wist te redden, de lading werd geborgen. Op 7 en 8 december van dat jaar geselde een bijzonder zware orkaan met zeer hoge windsnelheden Engeland, de Noordzee en de aangrenzende landen. Honderden zeelieden lieten het leven doordat hun schepen vergingen. Schepen werden soms in oostelijke richting voortgejaagd, waaronder de Engelse West Indiëvaarder 'Mary and Sara', een koopvaardischip dat op drift raakte, terwijl zij ten anker lag onder de Zuid-Engelse kust. Aan boord bevond zich onder meer de huishouding van rijks veldmaarschalk Georg, landgraaf van Hessen-Darmstadt, een fameuze Duitse veldheer een hoofdrol speler in de Spaanse Successieoorlog. Kostbare lading spoelde uit het tot wrak geslagen schip, zadels, zilveren en gouden voorwerpen, juwelen, diamanten, kistjes met munten en vele andere voorwerpen van grote waarde. De West-Vlielanders jatten de lading en de verarmde inwoners van het langzaam in zee verdwijnende dorp konden deze kostbaarheden goed gebruiken. Ook de tientallen lijken liet men soms niet ongeschonden. De plaatselijke schout probeert de strandroof zo veel mogelijk, maar

tevergeefs, tegen te gaan. Een jaar later reist een onderzoekscommissie van 'het Hof van Holland' in Den Haag af naar het eiland om uit te zoeken wat er precies is gebeurd. Maar de Heren uit het Haagje proberen tevergeefs door de muur van stilzwijgen en leugens heen te breken. Langzaam maar zeker komt wel boven water hoe bijzonder het gestrande schip was, dat vlak bij het dorp verging, in de zwaarste storm van de achttiende eeuw. Dit boek laat zich lezen als een spannende roman tegen de achtergrond welke drie eeuwen historie van West-Vlieland beslaat. Het dorp en haar inwoners krijgen hierin een gezicht, vanaf de vroege middeleeuwen tot aan de onvermijdelijke ondergang. Een kale zandvlakte - de Vliehors - is alles wat er nu nog rest!

Cornelius A. den Rooijen.

- - - -

**Verhalen van de Zee.
Eén boek, twee verhalen.**

Door: Bert van Leersum.

Gebonden 198 Blz.

Maten: 16 cm x 22 cm.

Prijs: €19,50.

meerdere foto's, in zwart-wit.

Uitgeverij:

archipelbv@ziggo.nl

Voor nadere informatie: Jan

Koopman, 06-12144521



Literatuur, geschreven door
oud-zeelieden bevat
meestal verhalen in
nuchtere taal, die gestoeld

is op de belevenissen van de betreffende schrijver. Dat het ook anders kan, bewijst Bert van Leersum in dit boek. Hij benadert op filosofische wijze het leven aan boord en de omgang van een zeeman met zijn vriend en vijand 'de Zee'. In dit boek, dat in twee delen is gesplitst, deel 1 'De Zee die geen golven maakt' en deel 2 'In het schip' ontmoeten het zwerven over de wereldzeeën en de gedachten van mensen op het oneindige water elkaar en vloeien ineen. Zijn passages van het Suez kanaal en een daarop volgende reis naar Lagos/Nigeria waar hij de nodige gedachten over heeft, worden klip en klaar beschreven, evenals de spanningen die deze reizen aan boord oproepen. Is een schip onderweg van haven naar haven niet te vergelijken met onze reis door het leven? In een steeds veranderende omgeving waarin wij een vaste koers proberen te varen. Van Leersum volgde het onderwijs aan de 'Kweekschool voor de Zeevaart' in Amsterdam en voer enkele jaren als stuurman op de koopvaardij. Hij stapte over naar de Koninklijke Marine als waarnemer bij de Marine Luchtvaart Dienst en studeerde later filosofie aan de RU in Nijmegen. Het was – zoals hij schrijft – voor ons tijd om de zeilen te hijsen en het zeegat uit te gaan. Niet om ergens aan te komen. Maar om onderweg te zijn, Een reis door het leven, zoals een schip op zee die maakt. Lezenswaardige gedachten, om te lezen in je kooi na de wacht of op een rustig moment thuis.

Cornelius A. den Rooijen.



Vervolgonderzoek containerverlies wadden door MSC Zoe

WAGENINGEN, 26 JUNI 2020 - In de nacht van 1 op 2 januari 2019 vaart het grote containerschip MSC Zoe in de zuidelijke vaarroute boven de Nederlandse Wadden in een noordwesterstorm. Het schip verliest daardoor 345 containers, wat leidt tot grote vervuiling van de zee en Waddeneilanden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid vroeg daarom aan de toegepast onderzoek organisaties Deltares en MARIN mee te werken aan een onderzoek. Daarbij stonden twee vragen centraal: waardoor kan containerverlies boven de Wadden ontstaan en hoe kunnen we dit in de toekomst voorkomen?

Deltares heeft op basis van gedetailleerde berekeningen de wind, stroming, waterstanden en golfcondities op het moment van de ramp bepaald. Arne van der Hout, senior advisor port and waterways bij Deltares: *'De waterdiepte op de route was die bewuste nacht tussen de 21 en 26 meter. Er stond een noordwesterstorm, tot windkracht acht, vrijwel loodrecht op de vaarroute boven de Wadden. Grote golven met een significante golfhoogte van zesenhalf meter kwamen dwars op het schip af, waarbij af en toe golven van 11 meter hoog ontstaan. Deze condities komen daar gemiddeld één tot twee keer per jaar voor.'* Door het ondiepe water boven de Wadden zijn de golven steil met hoge pieken. Regelmatig breken ze, waarbij de top van de golf met hoge snelheid naar voren valt. Deze 'grondzeeën' boven de Waddeneilanden zijn berucht bij zeevarenden die het gebied goed kennen. De condities die door Deltares zijn bepaald, bootste MARIN nauwkeurig na op schaal 1:63 in zijn modeltestfaciliteiten. Daarvoor maakte MARIN een testmodel van een zeer groot containerschip als de MSC Zoe. Ook deed MARIN uitgebreide berekeningen en simulaties en sprak met nautisch specialisten die zelf gevaren hebben in dit gebied. Op basis van dit onderzoek komt MARIN tot de conclusie dat de volgende vier mechanismen samen kunnen leiden tot het verliezen van

containers boven de Waddeneilanden:

1. Zestig meter brede containerschepen als de MSC Zoe zijn erg stabiel. Hierdoor willen ze snel weer terug naar hun evenwichtspositie rechtop, wanneer ze door een kracht uit balans worden gebracht. Dit resulteert in een korte 'eigenperiode' waarop het schip vanuit zichzelf gaat slingeren als er tegenaan wordt geduwd. Bij de huidige generatie grote containerschepen kan deze eigenperiode tussen de 15 en 20 seconden liggen, dicht bij de golfperioden boven de Wadden in noordwesterstormen. Hierdoor ontstaat 'opslingering', waardoor schepen kunnen hellen tot wel 16 graden. Dat resulteert in grote versnellingen en krachten op de containers en sjorringen die de veilige waarden dreigen te overschrijden.

2. In deze dwarsgolven slingert het schip niet alleen heen en weer, maar dompt het ook meters op en neer. Met een grote diepgang van zo'n 12 meter in het slechts 21 meter diepe water hebben grote containerschepen maar weinig ruimte tussen kiel en zeebodem, minder dan 10 meter. Door de combinatie van slingeren en dompen, kan het brede en diepe schip dus de zeebodem raken. Als dat gebeurt, ontstaan er hevige schokken en trillingen in schip, containers en sjorringen. Die kunnen hierdoor kapot gaan.

3. In het erg ondiepe water boven de Waddeneilanden kunnen de hoge brekende golven tegen de zijwand van het schip aanklappen, waardoor het water omhoog spuit tot aan de containers, 20 tot 40 meter boven zee. Dit heet 'groen water', omdat het massief zeewater is, geen rondvliegend wit schuim. Dit massieve groen water raakt dan met groot geweld de onderkant en zijkant van de containers. Die kunnen daardoor zelf beschadigen, of hele stapels kunnen worden omgeduwd als dominostenen. Wanneer MARIN de plekken waar veel groen-waterklappen voorkomen, vergelijkt met de schade aan de containers op het schip, lijkt het aannemelijk dat groen water een rol speelt bij het verliezen van containers.

4. Tot slot krijgt ook de romp van het schip rake golfklappen te verduren door deze brekende golven. Ook zij kunnen trillingen door het hele schip veroorzaken, die de sjorringen van containers kunnen beschadigen.

Om dit soort rampen met containers in de toekomst te voorkomen, is het belangrijk om te kijken naar alle scheepstypen en groottes die door dit drukke gebied varen. Voor kleinere schepen treden de vier beschreven mechanismen ook op, maar hun gevoeligheid is anders en de weerslimieten voor veilig varen ook.

Bas Buchner, directeur MARIN: *'Op basis van het scheepvaartverkeer boven de Wadden heeft MARIN daarom aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geadviseerd verder onderzoek te doen naar drie containerschepen: naast zeer grote containerschepen van bijna 400 meter als de MSC Zoe, ook een kortere en smallere 'Panamax' van bijna 300 meter en kleinere 'Feeder' van ruim 160 meter. Een relevant advies want vlak daarna, op 11 februari dit jaar, verloor de feeder 'Rauma' zeven containers boven de Wadden. Dit onderzoek van MARIN is erop gericht dat ook die schepen daar veilig kunnen varen met hun bemanning en lading, zodat er geen containers meer overboord gaan. Dit doen we voor de ondiepe zuidelijke route direct boven de Wadden, maar ook voor de wat diepere noordelijke route. Op basis hiervan kan de overheid bepalen welk beleid nodig is: advies aan schepen met hun bemanningen door de Kustwacht, of het afsluiten van een route in bepaalde omstandigheden. Zodra dit uitgebreide onderzoek afgerond is, zullen we de resultaten daarvan breed verspreiden, want MARIN wil bijdragen aan een schonere en veiligere zee.'*

Bron: MARIN

Lessen na het containerverlies van de MSC ZOE op 2 januari 2020



In de nacht van 1 op 2 januari 2019 verloor de MSC Zoe ten noorden van de Waddeneilanden in een stormachtige NW-wind 342 containers. De Onderzoeksraad voor Veiligheid deed, samen met de Duitse *Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung* en de *Panama Maritime Authority* onderzoek. De Onderzoeksraad deed tevens onderzoek naar de routespecifieke risico's op de vaarroutes ten noorden van de Waddeneilanden. De bevindingen van beide onderzoeken zijn te downloaden op:

Introductie: <https://youtu.be/6uZtjy2OY3E>

Rapport: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/13223/veilig-containertransport-ten-noorden-van-de-waddeneilanden.-lessen>

- - - -

MARIN:

Schaalmodellen MARIN: https://www.marin.nl/api/marin/downloads/get-download/4158/0/10983/block_files_2n3g5kbw2dy2j/0adORXK2UA9c_ID_t3fgwg3k_a-Y=/Schaalmodellen%20van%20groot%20containerschip,%20panamax%20en%20feeder%20in%20proefbassin%20bij%20MARIN.jpg

MARIN vervolgonderzoek: https://www.marin.nl/api/marin/downloads/get-download/4159/1/10983/block_files_2n3g5kbw2dy2j/5hZuPGODHTGZz2M2XwLj23fKOnE=/persbericht%20Vervolgonderzoek%20containerverlies%20Wadden.pdf

- - - -

In English:

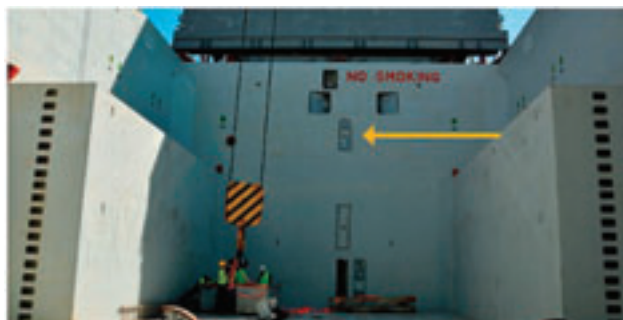
Report Dutch Safety Board: Safe container transport north of the Wadden Islands. Lessons learned following the loss of containers from MSC ZOE.

Introduction video: <https://youtu.be/gpy9BiEtbel>

Report:

https://www.onderzoeksraad.nl/en/media/attachment/2020/6/25/ovv_20204450_engelse_rapportage_overboord_geslagen_containers_msc_zoe_200625.pdf

Dodelijk ongeval op de Fortunagracht, februari 2018



Een bemanningslid van de Fortunagracht ging het laadruim in om sjormateriaal te zoeken. Tijdens het zoeken viel de matroos vanaf een hoogte van 12 meter door een deuropening in het ruim, raakte zwaargewond en overleed later die dag.

Het rapport is te downloaden op:

https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/attachment/2020/7/21/val_van_hoogte_dodelijk_ongeval_aan_boord_fortunagracht.pdf



Alternatief containermanagement (bron Kombuispraat)

Den Helder 15 augustus 2020



Op zaterdag 15 augustus werd tijdens een sobere plechtigheid in Den Helder de overgave van Japan en daarmee het einde van de Tweede Wereldoorlog in Nederlands Indië herdacht. Er werd stilgestaan bij de combattanten, het koopvaardijpersoneel en de vele burgers die het leven lieten. Ons lid, kapitein P.P. van der Jagt legde namens de NVKK een krans.

(foto P.P. van der Jagt)



SECRETARIAATSMEDEDELINGEN

Internet links: Mocht u moeite hebben met het overtypen van de internet links, dan wordt u aangeraden om de digitale versie van de Notices op de NVKK-website te raadplegen, waarbij u de links direct kunt activeren.

Nieuwe leden: Geen mutaties.

De NVKK nam deel aan onderstaande activiteiten, die telefonisch of door middel van videobellen hebben plaatsgevonden:

30 mei	Piraterijwerkgroep - Min.I&W
03 juni	RMD
04 juni	BTC zeevaart
wk 27-28	Port informations online meeting (Ben Scherpenzeel, PoR)
09 juli	Stichting Adviesgroep Noordzee (SAN) (te Den Haag)
10 juli	Vorbereiding financiële commissie NVKK (te Stellendam)
24 juli	SAN: Toekomstige windparken op de Noordzee

N.B. Veel fysieke vergaderingen en andere activiteiten zijn geschrapt.
Het is tegenwoordig goed mogelijk om gebruik te maken van videobellen.

Activiteitenkalender 2020:

N.N.B.	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
17 september	Per videoconference	Bestuursvergadering

[Data onder voorbehoud]. Vanwege de huidige crisis zal de ALV op een nader te bepalen datum worden gehouden.

Overleden leden:

17 augustus	B.C. Steevensz
8 september	D.J. van Dijk, Gep. Shell, oud bestuurslid NVKK, secretaris MPG

*****Aanmelding kandidaat bestuursleden*****

Ons bestuur nodigt kandidaat bestuursleden zich te melden voorafgaand aan de ALV. Het bestuur vergadert een paar keer per jaar en neemt namens de vereniging zitting in overlegorganen met verscheidende organisaties zoals de overheid, het pensioenfonds, goede doelenfondsen, beroepsveldencommissies, zeevaartscholen, redersverenigingen, enz.

Lijkt het je leuk om ook een actieve stem te hebben binnen de vereniging? Meld je dan aan bij onze voorzitter, Leen van den Ende of de secretaris, Daan Roest.

Kopij voor Notices:

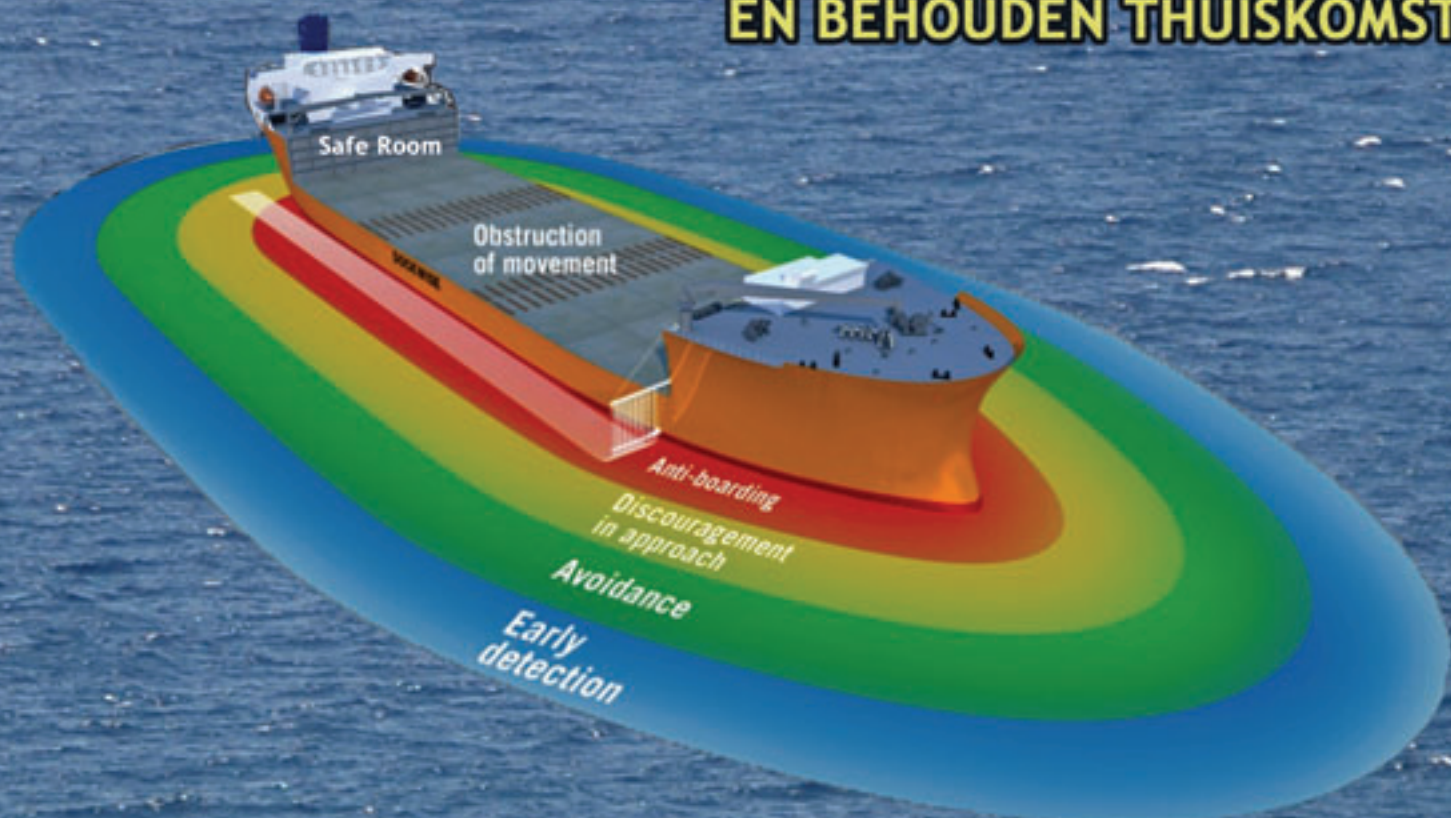
De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt, wilt u uw mening over een onderwerp geven, of heeft u mooie foto's gemaakt, neem dan contact op met de redactie. De mooiste foto maakt een kans op de voorpagina te worden geplaatst.

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



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>

**PANDEMIC
#COVID19**

World

Vs

Seafarers

**WORK FROM HOME/
ISOLATION**



**WORKING ON THE FRONTLINE/
KEEPING UP THE SUPPLIES**



**ACCESS TO BASIC
NECESSITIES**



**LIMITED ACCESS/ DIFFICULTY
IN GETTING PROVISION**



**ACCESS TO MEDICINES
AND DOCTORS**



**LIMITED ACCESS TO MEDICINES
AND NO ACCESS TO DOCTORS**



**TOGETHER WITH
FAMILY**



**AWAY FROM FAMILY/
EXTENSION OF CONTRACT**



www.marineinsight.com



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT