

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

WINDPARKEN NOORDZEE

VAREN VIA DE POOLROUTE

ROTTERDAM PORT VISIE 2015

ZEEROVERIJ - DE STAND VAN ZAKEN



Maritiem Instituut Willem Barentsz



Het Maritiem Instituut Willem Barentsz verzorgt al meer dan 135 jaar maritiem onderwijs op Terschelling en is één van de best uitgeruste nautische en technische instituten in Nederland.

HBO-Opleidingen MIWB

- Maritiem Officier
- Ocean Technology
- Maritieme Techniek (deze opleiding wordt in Leeuwarden aangeboden)

Cursussen voor bedrijven en particulieren

Onder andere: Marine Resource Management, Scheepsmanagement, Ship Handling, Dredging, DP Induction, DP simulator, DP Sea Time Reduction, ECDIS, Radar (waarnemer en navigator), Elektrotechniek.

Meer info op www.nhl.nl/miwb

MARITIEM
INSTITUUT
WILLEM
BARENTSZ

NHL
HOGESCHOOL



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 ADRESGEGEVENEN:**Postadres:**

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

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

A.van Binsbergen, voorzitter
Tel: 06-20611420
J.P. Bosma, vice-voorzitter
Tel: 06-13827308
G.J.Hulsebos, secretaris
Tel: 06-42224904
D.J. van Dijk, penningmeester
Tel: 06-51711102

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

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

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:

Editoo
Schaapsdrift 49
6824 GP Arnhem
www.editoo.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 c.q.auteur.

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

NOTEER IN UW AGENDA

donderdag 4 oktober a.s. om 13:00
NVKK symposium in Hotel Breukelen
voor details zie pagina 30

Bestuurs- en ledenvergaderingen:

Di 4 september Kantoor Den Haag Bestuursvergadering

Di 13 november Kantoor Den Haag Bestuursvergadering

Wo 12 december Kantoor Den Haag Ledenvergadering

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	5
CESMA resoluties, mei 2012	6
Poolroute scheepvaart	7
U.S. Port State Control, annual report 2011	8
Rijksoverheid, nieuws	9
Rijkswaterstaat, nieuws	11
Port of Rotterdam, Verkeersvisie 2015	12
Kort Maritiem Nieuws, juni 2012	13
Reisverslag Redwise	15
Security	16-18
Zeeroverij	19-27
Coping with Capture	27
Secretariaatsmededelingen	28-29
Symposium	30

FOTO VOORPAGINA

Windmolens kunnen wolkenformaties veroorzaken. Hier een prachtige afbeelding van de ontstane wolkenbanden in de Noordzee. Meer hierover kunt u vinden op: <http://climatide.wgbh.org/2011/06/photo-of-the-day-wind-turbine-wake/> en op: <http://www.climatewatch.noaa.gov/image/2011/wind-turbines-churn-the-air-over-the-north-sea>. Foto Katy Human

QUOTE

We worden allemaal geconfronteerd met een reeks grootse kansen, op schitterende wijze vermomd als onoplosbare problemen.

Jill Gardner



KUNNEN ZE OOK OP JE VERTROUWEN BIJ EEN ZICHT VAN 50 METER?

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.loodswoorden.nl

His Masters' Voice



Windparken op de Noordzee.

De NVKK heeft de laatste 5 jaren veel aandacht besteed aan de locaties van windparken op de Noordzee in relatie tot de scheepvaart.

Overheid, windsector, de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en diverse gebruikers en sectoren van de Noordzee hebben samen een lang proces doorgemaakt om te komen tot een ruimtelijke indeling van het continentaal plat waar alle partijen zich in konden vinden. Diverse gebruikers van Noordzee waaronder de NVKK hadden zich verenigd in de SAN (Scheepvaart Adviesgroep Noordzee). Na lang overleg hebben partijen elkaar gevonden: de scheepvaartsector heeft haar veilige afstanden tot de te bouwen windparken, de windsector kan haar parken bouwen en de overheid kan gestalte geven aan haar doelstelling om in 2020 6000 megawatt windenergie op zee te realiseren. Dit is een geweldig resultaat waar alle betrokkenen trots op kunnen zijn er is waarlijk vorm gegeven aan ons befaamde poldermodel.

Aanpassing van de scheepvaartroutes

De voorstellen voor aanpassing van de scheepvaartroutes zijn in maart ingediend bij de IMO (internationale Maritieme Organisatie). Deze worden in juli besproken en toegelicht in een bijeenkomst van de IMO-Navigation-werkgroep. Eind november zal IMO een besluit nemen. De nieuwe routing zal naar verwachting op 1 augustus 2013 in werking treden.

Op de achterpagina van deze Notices ziet u twee kaartjes: een van de huidige situatie en een van de aan te leggen windparken en de nieuwe scheepvaartroutes.

Op dit moment wordt met de overheid en de SAN verder gewerkt aan de overleg vorm die gehanteerd gaat worden bij de ruimtelijke planning op het Nederlands Continentale plat.

Wij danken allen binnen onze vereniging die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit resultaat.

De NVKK heeft hiermee een van haar statutaire doelstellingen gestalte gegeven

“Het bevorderen van de veiligheid op zee en aan boord”

Rest mij nog om u en uw familie een goede zomer en onze varende collega's goede reizen toe te wensen.

Alex van Binsbergen



RESOLUTIONS FROM THE CESMA GENERAL ASSEMBLY ON 12 MAY 2012 AT TECHNOLOGY CENTRE, ROSTOCK, GERMANY

Resolution nr. 1: Criminalisation of seafarers.

The 17th Annual General Assembly in Rostock, Germany, again noted that the problem of criminalisation of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. Motives are not only environmental offences but, among others, also the finding of drugs on board. Recent cases have again shown that co-operation between all parties concerned is the best solution to tackle the problem of criminalisation. CESMA urgently requests shipowners or operators to always provide legal protection to masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until a verdict has been pronounced. Moreover masters are advised to take a risk insurance into consideration.

Resolution nr. 2: Piracy and armed robbery.

The Assembly also discussed the problem of piracy and armed robbery against ships in various parts of the world, Somalian and adjacent Indian Ocean waters in particular. All means to prevent these criminal acts should be activated to protect the lives of seafarers. Although CESMA is still critical about the use of fire-arms on board as it could escalate violence, it came to the conclusion that present efforts do not adequately protect seafarers from the effects of piracy. Therefore it supports, as a temporary measure, the employment of officially certified armed guard teams on board. It will adopt a practical position in line with European and international organisations on the condition that the authority and responsibility of the master is efficaciously maintained, as recently confirmed by the IMO working group on piracy, even when fire-arms have to be used by the teams when agreed by the master. CESMA also insists on exact rules of engagement to be observed under all circumstances.

Resolution nr. 3: Fatigue and safe manning.

The Assembly discussed the final results of the Project Horizon which investigated the consequences of fatigue in connection with maritime safety by means of simulation. It noted with concern that the problem of fatigue is still not attracting enough attention. The requirement of three certified bridge watchkeepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA. It still denounces the flexibility clause in the stipulation of hours and work in the STCW convention enabling the system of the six on six off watch schedule to be continued as it affects maritime safety and the health of the seafarers concerned.

Resolution no. 4: Safety of ro-ro- and large passenger ships.

The Assembly discussed the safety of ro-ro- and large passenger ships and the recent accident with the Italian flagged passenger ship "Costa Concordia" in particular. It denounced the public prosecution by the press of the master of the vessel. CESMA will closely follow proceedings of the investigation to ensure a fair judgement of the master. It has offered assistance to the European Commission and the Transport Commission of the European Parliament to co-operate in constituting conclusions and recommendations. Large passenger ships with thousands of passengers and crew continue to be very vulnerable, notwithstanding the many tests that newbuilding passenger ships have to undergo before all certificates are issued and the many requirements as stipulated by classification societies and the International Maritime Organisation.

Resolution nr. 5: Safety of life saving equipment.

The Assembly discussed again the safety of life saving equipment on board seagoing vessels including incidents and accidents during drills. It urges international bodies and flag states to introduce proper legislation to improve safety and design of life saving equipment in order to improve efficiency and avoid fatal accidents.

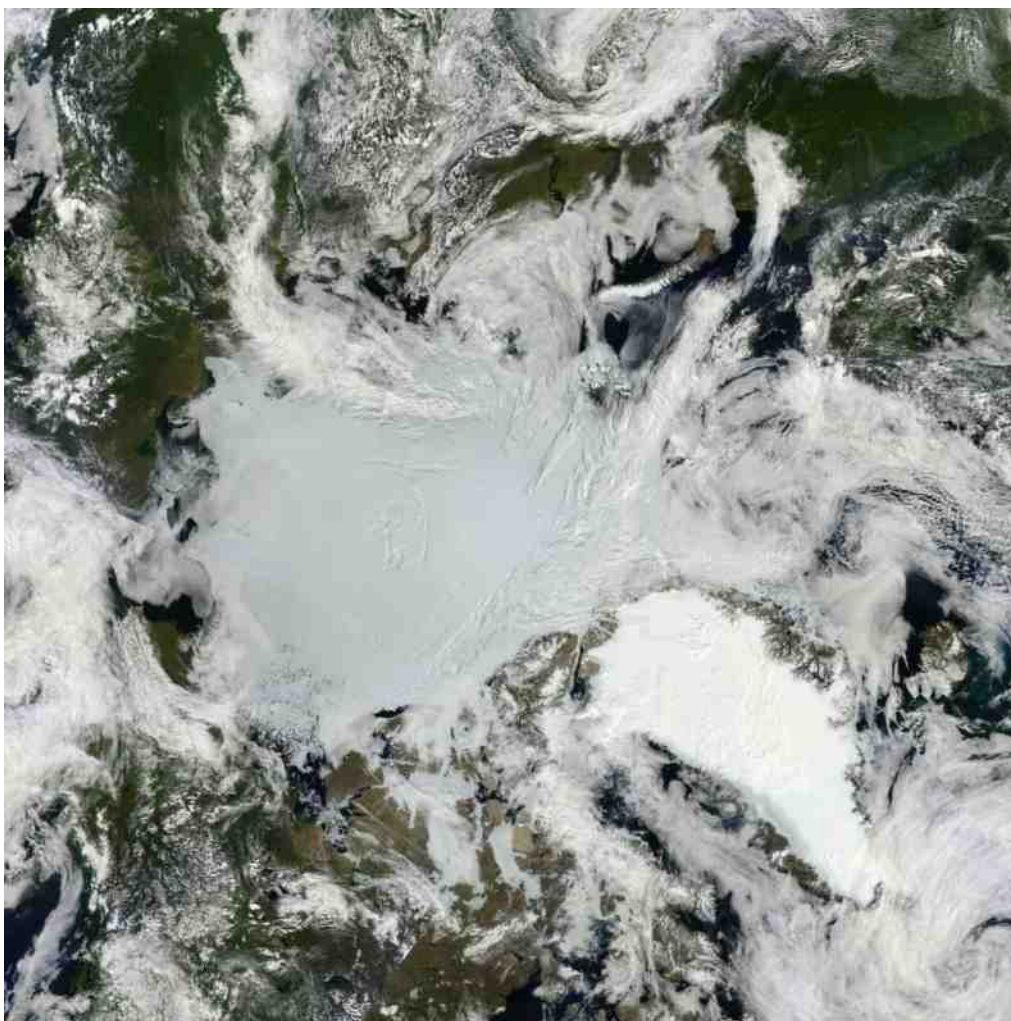
Resolution nr. 6: Employment of EU seafarers

The Assembly noted with concern that shipowners and operators in the European Union refrain more and more from employing ship officers from European nations, sometimes replacing same by cheaper non Europeans. This results in unemployment and a receding interest from European young people to choose for a maritime career. CESMA will bring this issue to the attention of the European Commission and Parliament as it contradicts the intention of retaining maritime experience and knowledge in the European Union.

Resolution nr. 7: Safety and Search and Rescue in the Northern Black Sea and the Sea of Azov.

Latest info shows that the situation in the above waters has somewhat improved with regard to maritime safety and Search and Rescue. Yet CESMA and the Bulgarian Shipmasters' Association will closely monitor developments and are ready to offer advice for further improvement.

Poolroute scheepvaart dit jaar 'snel bevaarbaar'



De noordelijke scheepvaartroute tussen Europa en Azië is binnenkort alweer ijsvrij en dus bevaarbaar. Met die boodschap kwamen onderzoekers van het Duitse Alfred Wegener Instituut voor pool- en zeeonderzoek terug van de Laptevzee bij Siberië. Ze hebben daar de ijsdikte gemeten en vastgesteld dat deze momenteel ten hoogste een halve meter bedraagt, maar op veel plaatsen nog minder. Onder de zomerzon zal dit ijs spoedig geheel wegsmelten, denken de onderzoekers. Ze merken op dat in het verleden de ijsdikte dikwijls aanzienlijk groter is geweest, na de winter van 2007/2008 bijvoorbeeld wel anderhalve meter. Toen was de noordelijke route slechts enkele maanden min of meer ijsvrij en zeer beperkt bevaarbaar. Dat de ijsdikte nu geringer is, schrijven de onderzoekers toe aan de aflandige wind die nu van Siberië over de Laptevzee blaast. Die schuift het ijs verder noordwaarts in de richting van de pool. Vorig jaar was de Laptevzee, onderdeel van de kortere scheepvaartroute tussen Europa en het Verre Oosten, ook al lang open. Er voeren toen dertig schepen van Europa naar Azië vice versa. Een jaar eerder waren dat er nog maar tien.

Bron: <http://www.nieuwsbladtransport.nl> 11 juni 2012

<http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/26899/ArticleName/Poolroutescheepvaartditjaarsnelbevaarbaar/Default.aspx>



Port State Control in the United States 2011 Annual Report

Saturday, 26 May 2012

In 2011, a total of 9,326 individual vessels, from 85 different Flag Administrations, made 79,031 port calls to the United States. The Coast Guard conducted 10,129 SOLAS safety exams and 8,909 ISPS exams on these vessels. The total number of ships detained in 2011 for environmental protection and safety related deficiencies decreased from 156 to 97. The total number of ships detained in 2011 for security related deficiencies decreased from 17 to 15.

Flag Administration Safety Performance Improved

Flag Administration safety performance for 2011 improved sharply from the previous year, with the annual detention rate decreasing from 1.67% to 1.04%. The 3-year rolling detention ratio also dropped from 1.86% to 1.53%. The Flag Administrations of Antigua and Barbuda, Belgium, Croatia, India and the Republic of Korea were all removed from our Targeted Flag List. We also note that we have added three new Administrations to our QUALSHIP 21 Program and their vessels will be entered into the program, contingent upon the Administration and the vessels meeting other required criteria. Those three Administrations are the Bahamas, China and the Netherlands. Notification letters have been sent to these Administrations which contain the details of the application process.

Flag Administration Security Performance Continues Improvement
Flag Administration security performance for 2011 continued to improve. The annual Control Action Ratio (CAR) decreased from 0.18% to 0.16%. The 3-year rolling average CAR dropped from 0.23% to 0.18%. Due to the continued excellent Flag Administration security compliance performance, we will maintain the targeting point level for the Flag Administration Control Action Ratio at 1.50%.

Vessel General Permit Implementation

On March 14, 2011 the U.S. Coast Guard implemented our enforcement regime for the Vessel General Permit (VGP). The VGP

identifies 28 different discharges incidental to the normal operation of a vessel. For each discharge, the VGP sets parameters which ships must meet to ensure compliance with our Clean Water Act (CWA). U.S. Coast Guard Port State Control Officers review documentary items to ensure vessels meet the VGP requirements. Approximately 170 deficiencies were issued to foreign flag vessels from the beginning of enforcement to the end of calendar year 2011. We hope for improvement in this area, as understanding of the VGP requirements improves. North American and United States Caribbean Sea Emissions Control Areas

The amendments to Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL) which created the North American Emissions Control Area came into force on August 1, 2011. As per MARPOL Annex VI, vessels have one year from the entry into force to fully comply with the requirements. As of August 1, 2012 vessels to which Annex VI applies will be required to use fuels with a sulfur content of less than 1.0% within 200 miles of the designated specific portions of U.S., Canadian and French waters.

It should be noted that amendments to create the United States Caribbean Sea emission control area were adopted in July 2011. However, these amendments will not enter into force until January 1, 2013 and will not become enforceable until January 1, 2014. Additional information on this subject can be found on the U.S. Environmental Protection Agency's .

Source: United States Coast Guard



Olie- en gasplatforms beter beschermd

De veiligheid rond platforms voor opsporing en winning van gas en olie op de Noordzee wordt beter beschermd. Het Openbaar Ministerie gaat hogere boetes eisen tegen schippers die te dicht bij deze platforms in de buurt komen. Dat schrijft minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) vrijdag 25 mei 2012 aan de Tweede Kamer.

Veiligheidszone

Schepen mogen niet binnen een veiligheidszone van 500 meter rond een boorplatform komen. Toch komt het voor dat vrachtschepen, vissersboten en pleziervaarders te dicht bij komen. Een aanvaring kan lekkages aan pijpleidingen en schade aan platforms tot gevolg hebben. In het uiterste geval kan een aanvaring tot een ongeluk leiden met ernstige gevolgen voor mens en milieu.

Te dichtbij platform komen is strafbaar

Wanneer schippers te dichtbij een boorplatform komen is dat strafbaar. De maximale boete die een rechter kan opleggen aan bedrijven bedraagt bijna acht duizend euro. Particulieren kunnen een boete van maximaal 4000 euro krijgen. Met het Openbaar Ministerie is afgesproken vanaf 1 juni in beginsel de maximale boete te eisen. Het Openbaar ministerie heeft ook de mogelijkheid om een transactie aan te bieden aan de

schipper en zo de gang naar de rechter te voorkomen. Ook het voorstel voor deze transactie zal in beginsel de maximale boete bedragen.

Schepen op drift

Dit moet schippers afschrikken opzettelijk de veiligheidszone van een boorplatform binnen te varen. Het Openbaar Ministerie behoudt de mogelijkheid af te wijken, bijvoorbeeld wanneer schepen door overmacht op drift geraakt zijn.

Documenten en publicaties:

Kamerbrief over veiligheidszones rond mijnbouwinstallaties

Brief van minister Verhagen (EL&I) aan de Tweede Kamer over veiligheidszones rond mijnbouwinstallaties.

Nieuwsbericht Rijksoverheid 25-05-2012

Kamerstuk | 25-05-2012 | EL&I

<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2012/05/25/olie-en-gasplatforms-beter-beschermd.html>



Productieprocessen aan boord van zeeschepen in de toekomst verboden

Vanaf 1 januari 2014 geldt een wereldwijd verbod op productieprocessen aan boord van zeeschepen tijdens de zeereis. Vanaf deze datum is het niet meer toegestaan om aan boord van zeeschepen opzettelijk twee verschillende ladingen of een lading met een andere substantie bij elkaar brengen waarbij een chemische reactie ontstaat. Op voorstel van Nederland is tijdens de zitting van het Maritieme Veiligheidscomité van 16-25 mei in Londen besloten om dit verbod mondiaal in te voeren.

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) neemt dit verbod op in het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS). Landen die zijn aangesloten bij dit verdrag kunnen hierdoor vanaf 1 januari 2014 optreden tegen schepen onder hun vlag aan boord waarvan op zee een productieproces heeft plaatsgevonden.

Aanleiding voor het voorstel van Nederland was het incident met de Probo Koala in 2006. Dat schip voerde productieprocessen aan boord uit waarbij afvalstoffen ontstonden. De afgifte van dit afval leidde vervolgens tot internationale discussies over productieprocessen aan boord van zeeschepen.

(Nieuwsbericht Rijksoverheid 30-05-2012)

<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2012/05/30/productieprocessen-aan-boord-van-zeeschepen-in-de-toekomst-verboden.html>



Kapiteins - HWTK's voor Ship Deliveries



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

TOS is op zoek naar kapiteins - HWTK's

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 Polen, Tsjechië en Oekraïne. **E-mail** info@tos.nl



www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

Rijkswaterstaat adviseert scheepvaart na-oorlogse munitiestortplaatsen op Noordzee te mijden

Rijkswaterstaat waarschuwt voor de voormalige WO II munitiestortplaatsen op de Noordzee. Alle scheepvaart wordt geadviseerd niet in deze gebieden te varen. Het gaat om twee locaties, 30 tot 40 kilometer buiten de kust van Hoek van Holland en IJmuiden.

Aanvraag bij IMO

Omdat het steeds drukker wordt op de Noordzee loopt op dit moment een procedure bij de International Maritime Organisation (IMO) om scheepvaartroutes te verplaatsen. Door deze verplaatsing verbetert Rijkswaterstaat de veiligheid van de scheepvaart op de Noordzee. Dit vormde de aanleiding tot nader onderzoek naar de voormalige munitiestortplaatsen. Het afsluiten van deze gebieden voor alle scheepvaart (Area's to be avoided) vormt onderdeel van de aanvraag bij het IMO. De aanpassing van de scheepvaartroutes en de afsluiting van de voormalige munitiestortplaatsen worden naar verwachting in augustus 2013 van kracht.

Geconcentreerder

Onlangs werd in opdracht van Rijkswaterstaat nader onderzoek uitgevoerd naar de aard en de omvang van de na-oorlogse munitiestortplaatsen uit de 2e Wereldoorlog op de Noordzee. Uit dit onderzoek blijkt dat de munitie waarschijnlijk ge-

concentreerder op de zeebodem ligt dan tot nu toe werd aangenomen. De kans op een incident is daarmee niet groter, maar het mogelijke effect wel.

Bericht aan zeevarenden

Vooruitlopend op de afsluiting waarschuwt Rijkswaterstaat voor de voormalige munitiestortplaatsen. Door middel van een bericht aan zeevarenden wordt de scheepvaart op de nieuwe situatie gewezen en geadviseerd niet in de betreffende gebieden te varen. Ook markeert Rijkswaterstaat de gebieden met betoning.

Bron: Maritiem Nieuws, 23-05-2012

http://maritiemnieuws.nl/38812/rijkswaterstaat-adviseert-scheepvaart-na-oorlogse-munitiestortplaatsen-op-noordzee-te-mijden/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+MaritiemNieuws+%28Maritiem+Nieuws%29



Rijkswaterstaat ruimt ankergebieden op

Rijkswaterstaat gaat van juni tot en met augustus 2012 vier ankergebieden opruimen. Oude ankers, kettingen en andere objecten worden van de Noordzeebodem verwijderd. Hiermee verbetert de veiligheid op zee en de bereikbaarheid van de zeehavens Rotterdam, IJmuiden, Amsterdam en Zeeland.

Duiken naar obstakels

Voor de kust van de havens van Rotterdam, IJmuiden en Zeeland liggen vier ankergebieden die intensief gebruikt worden door zeeschepen. In deze ankergebieden gaat Rijkswaterstaat de belangrijkste obstakels van de zeebodem verwijderen, zodat schepen veilig kunnen ankeren en vlot kunnen vertrekken naar de nabijgelegen zeehaven. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat een contract afgesloten met Duc Diving. Een duiker zoekt onder water de objecten op, waarna een schip de objecten uit het water hijst.

Aantrekkelijke ligplaatsen

Op de Noordzee zijn ligplaatsen aangewezen waar zeeschepen

voor anker mogen liggen, bijvoorbeeld voordat ze hun lading kunnen lossen of in afwachting van orders. Op de bodem van deze ankergebieden liggen vaak verloren ankers met kettingen, visserijkabels en andere objecten die door storm of andere problemen over boord zijn geraakt. Andere schepen kunnen hier met hun anker achterblijven haken, waardoor ze ook genooddakt zijn om hun ketting en anker achter te laten. Zo neemt de kans op onveilige situaties, schade of vertraging toe. Door de ankergebieden op te ruimen blijven de ligplaatsen en de nabijgelegen havens aantrekkelijk voor de zeevaart.

Rijkswaterstaat 22-05-2012

http://maritiemnieuws.nl/38784/rijkswaterstaat-ruimt-ankerengebieden-op/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+MaritiemNieuws+%28Maritiem+Nieuws%29



‘Schip Centraal’; de Verkeersvisie 2015 van Rotterdam

De Havenmeester van Rotterdam wenst de scheepvaart in de Rotterdamse haven de komende jaren meer en beter te gaan coördineren. Gebeurt dat niet, dan vreest men dat het huidige verkeerssysteem te kwetsbaar zal blijken voor uitbreiding met MV2, de toename van scheepvaart, groter wordende schepen, steeds kleinere bemanningen en daarbij de toenemende eis van duurzaamheid. De huidige werkwijze voortzetten is dan geen optie meer, klanten zullen dan te vaak met onverwachte vertragingen en verstoringen van hun planning geconfronteerd worden. Wanneer het tijdstip dat het gaat knellen in de haven aanbreekt, is minder zeker. Daarom heeft de Rotterdamse Havenmeester René de Vries en zijn team een streefbeeld voor na 2015 opgesteld. Er gaat dan het een en ander veranderen in de wijze waarop de Havenmeester de scheepvaart coördineert met als doel dat klanten van de Rotterdamse haven hun planningen waar kunnen maken.

Rotterdam gaat dus meer en meer toe naar het plannen van de scheepvaart. Het schip moet veilig de haven binnen kunnen varen, uiteraard, dat blijft de core business van de Havenmeester. Maar tijd is geld en dus moeten de kades en alle dienstverleners op (de afgesproken) tijd, beschikbaar zijn. En daar gaat de Havenmeester een rol in spelen.

De wens is dat een schip dat Rotterdam aandoet, precies weet waar die aan toe is. Dus geen verrassingen en improviseren, niet meer wachten op een ankerplaats, en een afgesproken ligplaats die vrij is bij aankomst. De agent houdt het schip op de hoogte over planningswijzigingen tot het moment dat het schip in contact is met de Havenmeester. Vanaf dat moment kan de Havenmeester zelf het schip informeren over planningswijzigingen. Dit betekent dat het schip, onderweg naar Rotterdam, goed in contact moet staan met de agent om te kunnen anticiperen op de laatste planningsinformatie.

Dat betekent meer werk verzetten in de voorbereiding van het scheepsbezoek en dat bezoek strakker plannen en vastleggen in verschillende tijdstippen op waypoints. Het plannen van de transit tijd van loodsstation naar de terminal zal gezamenlijk door loodsen én Haven Coördinatie Centrum gebeuren. Tussen de loodsendienstleiding en het HCC is nu al veel meer samenwerking gezocht, zo sterk zelfs dat waar de loodsendienstleiding eerst in een geheel apart gebouw zat, zij nu fysiek op het HCC zitten. Deze maatregel is met opzet genomen om de dienstverlening aan het schip verder te kunnen verbeteren.

Bij de planning rond het schip is het in de hele wereld gebruikelijk om de loodsenplanning centraal te stellen. Rotterdam gaat dat in de toekomst veranderen en gaat de planning van de terminal als uitgangspunt nemen; wanneer wordt het schip voor de kant verwacht? Dat is dan het startpunt om alle overige planningen aan vast te hangen, en terugrekenend kom je dan aan een bepaald tijdstip waarop de loods aan boord verwacht wordt.

De gezamenlijke planning tussen HCC en Loodsendienstlei-

ding heeft dus nog een ander belangrijk gevolg; het legt exact de transit tijd vast en hieraan heeft ook een individuele loods zich te houden. Dit wijkt behoorlijk af van de huidige situatie waarin een loods veel meer het centrum van het proces is en hij ook de vrijheid heeft om af te wijken van een oorspronkelijke planning. Maar als de terminal op de gezamenlijke planning moet kunnen vertrouwen -en hier vervolgens alle overslagdiensten en -materialen en inzet van mensen op gaat plannen- is het van belang dat iedereen de planning respecteert. Ook hieraan is de betekenis te zien van ‘Schip Centraal’, de titel van de Havenmeesters Verkeersvisie.

Belangrijk in een verhaal van betrouwbare planningen is natuurlijk een betrouwbare ETD! Alleen als het vertrekkende schip inderdaad op haar geplande tijd vertrekt, kan het komende schip op de geplande tijd aanleggen en kan de planning van alle diensten om het schip heen kloppen.

ETD's zijn echter niet erg betrouwbaar, een kapitein weet dat als geen ander. Dus steekt het havenbedrijf er veel moeite in om zich voor de toekomst van betrouwbare ETD's te kunnen voorzien. Op de eerste plaats door na te gaan wie die betrouwbare ETD's zou moeten leveren. Dat zal niet zoals misschien verwacht, de terminal zijn maar de agent. De agent is van oudsher de partij met wie dergelijke informatie uitgewisseld wordt. Bovendien zijn ETD's veel complexer dan ETA's omdat een vertrektijd niet alleen van de terminalactiviteiten afhangt, maar ook van andere diensten die aan het schip geleverd worden, bunkerleveringen, reparaties en noem maar op. De scheepsagent beschikt over deze informatie en daarom is besloten deze cruciale informatie van hem te blijven betrekken. Een gevolg van deze beslissing is dat de kwaliteit van de dienstverlening van de agenten nóg veel belangrijker wordt. Gaat de Havenmeester zelf al die planningen van dienstverlening rond het schip doen? Dat is niet het geval. Marktpartijen kunnen dat heel goed zelf op voorwaarde dat alle tijden en planningen rond scheepsbezoeken met anderen gedeeld kunnen worden. Daarom wil de havenmeester in de toekomst ook een openbaar platform oprichten waar iedereen bij kan. Eerst zal echter de focus liggen op het betrouwbaar maken van de scheepsbezoek planning. Ook dat ademt volledig de gedachte van ‘het Schip Centraal’.

Ingrid Römers, Sr. Adviseur Divisie Havenmeester Havenbedrijf Rotterdam

Jacob Bac, Projectleider ‘Schip Centraal’



KORT MARITIEM JUNI 2012

Ø De IMO wil dat particuliere beveiligingsbedrijven, die steeds vaker worden ingezet om schepen te beschermen, worden gecertificeerd. De organisatie beoogt de ISO, de Internationale Organisatie voor Standardisatie, opdracht te geven een internationale standaard te ontwikkelen zodat beveiligingsbedrijven straks iets hebben om zich aan vast te houden.

Ø Betreffende het SHORE SUPPORT project, is de limiet van het aantal schepen dat daar voor in aanmerking kwam (25), opgeheven. Hiertoe heeft het Nederlandse ministerie een aangepaste equivalente regeling aan de IMO verzonden. Ook wordt voorgesteld het concept uit te breiden naar andere scheepstypen waaronder offshore- en werkschepen. Hierbij wordt ook gekeken naar de offshore windmolen markt.

Ø Singapore is aangewezen als basis voor Nederlandse mariniers die deel uitmaken van beveiligingsteams aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen ter beveiliging tegen piraterij. Vooral de aanvraag van vergunningen voor het transport van wapens en munitie naar de havens waar de teams aan boord komen, is tot nu toe erg ingewikkeld. Door het materieel op strategische plaatsen op te slaan, wordt het hele proces aanzienlijk versneld en de kosten beperkt.

Ø De kapitein en de tweede stuurman van het containerschip RENA dat eind 2011 in de Nieuwzeelandse wateren op een rif liep en ondertussen in tweeën is gebroken hebben toegegeven dat zij schuld hebben aan het ongeluk. Zij gaven ook toe onverantwoorde risico's te hebben genomen om tijdwinst te boeken. Ook hebben zij naderhand navigatiegegevens veranderd om de autoriteiten om de tuin te leiden.

Ø De Algemene Commissie tot Voorkomen van Arbeidsongevallen (ACVAZ) heeft geconcludeerd dat er een gemis is aan trainingsmateriaal om voldoende veilig te kunnen werken met zogenaamde luikenwagens. Ongelukken met luikenwagens komen al enige jaren voor aan boord van zeeschepen en waren regelmatig onderwerp van zaken voor de Raad van de Scheepvaart. Er wordt in de loop van 2012 een DVD ter beschikking gesteld voor rederijen, schepen met luikenwagens, scholen en trainings- instituten. Op de DVD worden diverse gevaarlijke situaties getoond.

Ø Elf bemanningsleden hebben rederijen Maersk en Waterman aangeklaagd n.a.v. een kaping van het containerschip "Maersk Alabama" in april 2009. Ondanks dat er aanbevolen werd 600 mijl uit de Somalische kust te blijven, koos het schip, in opdracht van de rederijen, een route binnen de 250 mijl. Op 240 mijl van de haven Eyl werd het schip door vier Somalische piraten gekaapt. De veiligheid van de bemanningsleden zou zijn opgeofferd aan geldelijk gewin.

Ø In een Bericht aan Zeevarenden waarschuwt Rijkswaterstaat voor voormalige munitiestortplaatsen uit de Tweede Wereldoorlog op de Noordzee. De munitie ligt meer geconcentreerd op de zeebodem dan oorspronkelijk werd aangenomen. Hierdoor is de kans op een incident niet groter is, maar het mogelijke effect wel. Een en ander heeft tot gevolg dat er scheepvaartroutes verplaatst moeten worden. Hiervoor moet de IMO toestemming geven. Deze toestemming wordt in augustus 2013 verwacht.

Ø Er is weer eens gewaarschuwd voor het illegaal jammen van GPS signalen gedurende een recente conferentie in Londen. Jammers, die via internet kunnen worden verkregen, zijn niet illegaal om in bezit te hebben, maar wel om ze te gebruiken. In de UK zijn gedurende zes maanden 60 jamming incidents gemeld veelal het gevolg van criminele activiteiten. Het soms hoge vermogen van de jammers baart zorgen vooral in verband met de toepassingen aan boord voor navigatie en tijdwaarnemingen.

Ø De NVKK zal vertegenwoordigd zijn op de jaarvergadering van IFSMA die op 14 en 15 juni georganiseerd wordt in Kopenhagen op uitnodiging van de Deense Vereniging van Scheepsofficieren.

Ø De Onderzoeksraad voor Veiligheid volgt het onderzoek naar het ongeluk met de "Costa Concordia" nauwgezet vanwege de mogelijke consequenties voor de 19 cruiseschepen die onder Nederlandse vlag varen. De uitkomsten van het Italiaanse onderzoek laten nog even op zich wachten omdat er eerst een strafrechterlijk onderzoek is gestart. Op 21 juli a.s wordt bekend of er al dan niet noodzakelijke informatie voor het veiligheidsonderzoek zal worden vrijgegeven.

Ø Zeilschip de "Eendracht" zal als hotelschip dienen tijdens de aanstaande Olympische Spelen in Londen. Het schip zal dichtbij een van de Metro stations afmeren in de West India Docks, Canary Wharf van 31 juli tot 2 augustus. Kaarten zijn te bekommen bij ATP Events Experts, the Official Ticket & Travel agent voor Nederland.





Monster aan voor een wereldbaan

Redwise zoekt enthousiaste maritieme professionals voor ship delivery-opdrachten, maritiem uitzendwerk en crew management op uiteenlopende scheepstypen.

Monster vandaag nog aan op
crewing@redwise.nl



Follow us!



Redwise ship deliveries

CHANG JIANG KOU I

The newly built THSD "Chang Jiang Kou I" of 12.000 GT, 12.000 M³, with a propulsion power of 20.375 Bhp, departed last February 28th from the IHC yard on the river Merwede (Netherlands). After equipping with stores, fuel and provisions for the voyage and crew familiarization, drills, security assessments as well as ISM/ISPS certification, the vessel set sail for a final trial on the North Sea before commencing her 14.000 nautical miles passage to China. Before entering the port of Las Palmas, for bunkers and stores, additional trials were undertaken for 24 hours off the coast of the Canary Islands to assist with research by MARIN on behalf of IHC. The voyage to her new home port Shanghai (China) was made via Cape of Good Hope as an alternative route to avoid the risk of piracy in the Somali Basin and Western part of the North Indian Ocean. Additional bunkers and provisions were taken in at Cape Town roads. The total distance of the voyage was 14.200 nautical miles through Strait Sunda and the South China Sea. The delivery crew consisted of



9 persons including the master, deck officers and engineers and was supplemented by a representative of the IHC shipyard and 12 Chinese crew members of the new owners, for training and familiarisation with the vessel. When rounding Cape of Good Hope the "Chang Jiang Kou I" passed two other Redwise transports: the new built tug *Svitzer Nereid* on her way from Qingdao (China) to Progreso (Mexico) and the new built tug *Crest Crystal* with tow en route from Singapore to Maceico (Brazil). The "Chang Jiang Kou I" arrived at Shanghai on May 5th. Prior to handing over by IHC to her new Chinese owners, dredging trials were conducted at Shanghai roads.

RIVER BEE

In 2011 the Split Hopper Dredger "River Bee" of 1.739 GT, 1.830M³ and 2.660 Bhp of WA dredging, loaded with floating hoses and spare parts, departed from Hansweert (the Netherlands) on July 21st. Before the delivery voyage via Cape of Good Hope to Fremantle (Australia) the ship was registered under Australian flag and sea trials and ISM/ISPS audits were made. The ship has formerly been owned by DEME and initially built as a split hopper barge for IHC. Later, it has been converted into a split hopper dredger. Considering the age of 38 years the

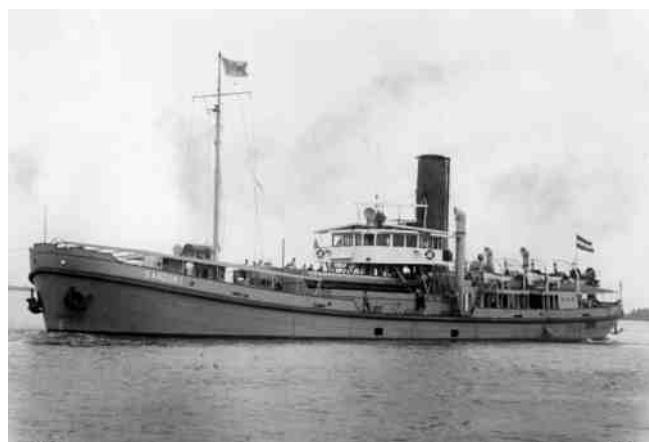
owners had arranged for a complete refit and overhaul of



machinery and dredging equipment, plus installation of an entire new accommodation unit and bridge in compliance with the Australian standards. Bunker-stops were made at Las Palmas, Walvis Bay and Durban, where the "River Bee" received orders to sail to Port Louis (Mauritius). There the tug had to assist with the refloating of the bulk carrier *Angel 1*, fully loaded with rice. Part of the delivery crew remained on board during these salvage operations and they were supplemented with owners crew in order to comply with Australian regulations. After the assistance operation the Redwise crew took over control of the vessel again early December and continued the delivery voyage to Fremantle where the "River Bee" was re-delivered to owners.

History

Since 1906 Redwise has been supporting builders of dredging material and dredging companies in each of the 6 continents. In the past 20 years delivery crews have made 70 voyages, and (de-)mobilised a variety of self propelled equipment. Amongst these were 44 voyages with hopper dredgers, 10 with split



hopper barges, 17 with stone dumpers and fall pipe vessels, 3 grab hopper dredgers as well as numerous supporting vessels including multicast, shoalbusters and survey vessels.

Redwise Maritime Services B.V.

BIMCO drafts "GUARDCON", a standard contract for employment of security guards on vessels



BIMCO has announced the publication of GUARDCON, a standard contract for the employment of security guards on vessels. The new contract has been developed following the industries unfortunate need to provide ship owners and private maritime security companies (PMSC) with a clearly worded and comprehensive standard contract that governs the employment and use of security guards, with or without firearms, on board merchant vessels. "In response to ship owners' increasing demand for security services, an ever growing number of private maritime security companies have entered the market to meet that demand," said BIMCO's Chief Legal Officer, Grant Hunter. While BIMCO recognizes that it would not like to see the use of armed security guards on ships become institutionalized, it does recognize that while the industry awaits a more permanent long term solution, armed guards on ships are an effective, and arguably the best, deterrent for vessel hijackings and attacks. Hunter adds, "In the absence of a standard contract for these services, ship owners and their P&I Clubs are currently faced with the difficult and time consu-

ming task of assessing large numbers of contracts from these security companies, all with varying terms and conditions. GUARDCON's objective is to create a contractual benchmark for the employment of security services so that minimum levels of insurance cover for PMSCs are established and that adequate safeguards are put in place to ensure that liabilities and responsibilities are properly addressed and that all necessary permits and licenses are obtained." The GUARDCON contract is nothing to sneeze at either. It was drafted over the course of three months by industry experts ranging from shipowners to lawyers with first-hand knowledge of both the shipping industry and private security contracts. In addition to the GUARDCON contract, BIMCO has also published Guidance on the Rules for the Use of Force (RUF), which is expected to be of great assistance to owners and private maritime security companies when drawing up and agreeing to the rules of engagement for their own purposes. Sample copies of the GUARDCON contract, with detailed Explanatory Notes, and the Guidance on the Rules of the Use of Force can be found at the BIMCO website: <https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Security/GUARDCON.aspx>

Guidance for private maritime security companies agreed by IMO's Maritime Safety Committee



Interim guidance to private maritime security companies (PMSCs) was agreed by IMO's Maritime Safety Committee (MSC), when it met at the Organization's London Headquarters for its 90th session from 16 to 25 May 2012. A special high-level segment of the MSC saw an intense debate, over the first day and a half of the Committee's session, on how the international community should deal with issues related to the deployment of privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships and the carriage of arms on board. Following further debate during a working group, the MSC agreed Interim Guidance to private maritime security companies (PMSC) providing contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area.

The guidance covers:

- PMSC Professional Certification, including the recommendation that PMSC should seek certification with relevant national and international private maritime security service standards when these are established;
- PMSC Company requirements, including the recommendation that PMSC should establish procedures to provide maritime security services to ship owners and ship operators and comply

with all relevant legal requirements;

- Management, including recommendations on selection, vetting and training of personnel for a PCASP team;
- Deployment considerations, addressing the specific aspects of PCASP deployment and the role of the PMSC in ensuring efficient and successful deployments, including communications with the ship owner or operator, and including recommendations relating to management of firearms and ammunition from embarkation to disembarkation and use of force. (The PMSC should recognize that laws governing the use of force may differ over time and according to location. The applicable national law, including any criminal laws, for an incident on a



ship from which PCASP will be operating will be principally that of the flag State. It may also include the laws and regulations of coastal, port and other States.)

The MSC agreed that the International Organization for Standardization (ISO) would be best placed to develop international standards for PMSCs based on the IMO-developed guidance and with relevant IMO liaison and participation in the ISO process for standards development. The MSC also agreed to consequential revisions to the interim guidance for shipowners, ship operators and shipmasters; flag States; and port and coastal States on the use of PCASP on board ships to counter Somali-based piracy, to reflect the new guidance to PMSCs. The MSC also approved interim guidance for flag States on measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy, which lists recommended practices that flag States are encouraged to apply, taking into account their own circumstances and subject

to their national law, in order to maximize their efforts to implement counter-piracy measures. The MSC noted that, globally, the number of acts of piracy and armed robbery against ships reported to IMO and which occurred in 2011 was 544, an increase of 55 (11.3%), compared with the 489 reported for 2010. The Committee urged, once again, all Governments and the industry to intensify and coordinate their efforts to eradicate piracy and armed robbery against ships.

5 June, 2012

Source: <http://www.thecgpcs.org/main.do?action=main>



UK: Private maritime security companies aren't allowed to train with firearms

The current UK law that prohibits private maritime security companies from training with firearms in the UK contradicts the International Code of Conduct and could encourage firms to cut corners.

Maritime Asset Security and Training director Phillip Cable said the firearms issue was a difficult one to overcome. The ICOC includes an obligation that men deployed in complex environments are trained with the weapons they are going to use and also have refresher training. "The private maritime security industry is growing and is fairly new and international in nature. There is currently little formal regulation. The ICOC has been drafted by the Swiss and it is good, but there are questions over how far it understands the space we operate in," he said. "Thirty years in the British army may provide great experience, but it doesn't mean someone will be experienced with the right type of weapons." In the UK, firearms commonly used by PMSCs are prohibited. There has been a change in UK law that allows security companies to apply for permission to purchase, possess and export firearms. However, they are not allowed to train with these firearms.

Mr Cable said there are also restrictions in the areas where PMSCs generally embark and disembark. Nevertheless, PMSCs are finding ways around the current restrictions. While semi-automatic rifles and pistols are illegal in the UK, this is not the case in other European countries. MAST is based in Malta, with a UK office. Mr Cable said: "It seems strange to give permission to work with firearms on a UK-flagged ship, but not be able to test fire and train before departing. The government needs to make it easier for PMSCs to comply with any regulation. At the moment, companies like us who operate abroad have an advantage, but there are some that do no training at all and that



is a real worry." A number of PMSCs are lobbying for controlled ranges and Mr Cable said in many ways, this would not be difficult to control. "However, there is the concern that if the government opens the gate here, then it will have to open it elsewhere as well and this could create more problems than it solves," he warned.

The Maritime Connector, March 20, 2012

<http://maritime-connector.com/news/security-and-piracy/uk-private-maritime-security-companies-aren-t-allowed-to-train-with-firearms/>



Security inspecties door EC

In Verordening 725/2004 geeft de EU voorschriften met betrekking tot security op schepen. De kern van de verordening wordt gevormd door het ISPS. Het toezicht op de naleving van de verordening wordt gedaan door de lidstaten. Jaarlijks geven lidstaten hun inspectieresultaten door aan de EC, die deze van alle lidstaten samenvoegt en zich een totaalbeeld vormt over de staat van de naleving van security-regelgeving in Europa. In Nederland wordt het toezicht op de naleving op schepen gedaan door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Minder bekend (en aanleiding tot het stellen van vragen) zijn de inspecties die de Europese Commissie op schepen doet. Daarover gaat dit memo.

De Europese Commissie heeft in Verordening 324/2008 de procedures beschreven voor inspecties door de EC m.b.t. maritieme security:

<http://eur.lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:098:0005:0010:EN:PDF>.

Doel van de inspecties is: *"to verify the effectiveness of national quality control systems and maritime security measures, procedures and structures."* (zie ook artikel 2, definitie 1 van deze verordening). De regeling is niet nieuw, maar al sinds 2008 van kracht. De verordening regelt onder andere:

- Procedures voor inspecties namens de EC (Art. 8 – 13)
- Samenwerking tussen EC en een lidstaat (Art. 3)
- Bevoegdheden inspecteurs toegang tot security-informatie,

zoals het SSP (o.a. art. 4)

- Identificatie van EC-inspecteurs (art. 10 lid 4).

De EC heeft dus eigen inspecteurs die naleving van security-regelgeving onderzoeken. Deze inspecteurs reizen de zeehavens van Europa af, waar ze steekproefsgewijs schepen (en havenfaciliteiten) selecteren voor inspectie. Het aantal Nederlandse vlaggenstaatschepen dat jaarlijks hiervoor wordt geselecteerd is gering: minder dan tien. Omdat niet de reder of het schip object van toezicht is, maar het controlesysteem c.a. van de overheid, wordt het rapport dat de inspecteurs van de EC na afloop van een inspectie opmaken niet naar de reder gestuurd, maar naar de lidstaat (Vo. 324.2008, art 11). Als er tekortkomingen worden geconstateerd, wordt aan de lidstaat de vraag gesteld wat zij daar aan gaan doen (Art 12). Het ligt voor de hand, dat zodra de Inspectie het rapport van de EC heeft ontvangen, zij hierover contact opneemt met de CSO van de reder. Na afloop van een inspectie door de EC wordt de SSO van een schip al wel informeel en mondeling op de hoogte gesteld van de bevindingen (art. 10, lid 6). Echter, indien major non-conformities gevonden zijn, wordt per ommegaande de lidstaat geïnformeerd, die vervolgens actie neemt richting schip/onderneming.



UK Armed Guards Look Vulnerable To Emerging Nations' Prices

As regulation slowly and painfully filters down the private maritime security industry, a "proliferation" of new firms from emerging countries is inevitable and British PMSCs will price themselves out of the market, according to Norton Rose partner Philip Roche. The big question, Mr Roche said, is whether shipping companies and charterers will want to continue to pay British rates? "There will be a proliferation of PMSCs from countries like the Philippines and China. Their standards won't necessarily be worse but they will have a different approach. It is likely that, like so many other industries, UK PMSCs are going to price themselves out of the market," he predicted. Mr Roche said that the legal wrangling surrounding the Enrica Lexie incident - in which two Italian marines shot dead two Indian fishermen they thought were pirates - reflects the concern that large parts of the industry still have about putting guns on ships. "We have opened a Pandora's box in a way and it has happened due to shipping's ability to self help. The legal and insurance world has reluctantly followed. It has always been a question of when rather than if something shocking happens such as a negligent discharge or an armed guard opening fire and injuring innocent people. People may have thought the

Enrica Lexie was shocking but it could be a lot worse." BIMCO published a standard contract for shipowners to use when hiring PMSCs last month and on the whole, Guardcon has been welcomed by the industry. However, Mr Roche said that while the contract has tried to deal with the grey area concerning liability, it has left several issues open.

"The master has absolute authority but Guardcon gives the decision to open fire to the head of the security detachment. The master can decide to stop firing but by then the damage could already be done. It seems to me that what might work practically may not work legally as it dilutes the master's authority," Mr Roche said.

"In the case of the Enrica Lexie, it amazed me that the master hasn't been put in jail too. A master can be liable for any mistake that is made on his ship. You could argue that the master can step in and stop the shooting but if bullets are flying around and he is in the citadel, the idea that he can control the situation seems a bit fanciful to me."

Safety4Sea, 17 April 2012



EU hits pirate targets on Somali coast by air for the first time

European naval aircraft fired at pirate-owned supplies on the Somali coastline Tuesday for the first time since the European Union authorized such strikes. "The focused, precise and proportionate action was conducted from the air and all forces returned safely to EU warships on completion," the EU's naval mission said in a statement, adding that initial surveillance had indicated that no Somalis had been wounded as a result of the attack. "Whilst assessment is on-going, surveillance of the area during the action indicates that no Somalis were injured ashore as a result of EU action," the statement said. The strike on what the EU force said was "on known pirate supplies" came four days after Somali pirates hijacked a Greek-owned oil tanker carrying close to a million barrels of crude oil in the Arabian Sea. "We believe this action by the EU Naval Force will further increase the pressure on, and disrupt pirates' efforts to get out to sea to attack merchant shipping and dhows," Operation



Commander of the EU Naval Force, Rear Admiral Duncan Potts, said in a statement. The operation targeted pirate equipment but the statement did not specify the nature of the target or the exact location of the strike. The EU's Operation Atalanta has deployed between five and 10 warships off the Somali coast since 2008 to escort humanitarian aid shipments and thwart pirate raids on commercial vessels using vital shipping lanes. The EU extended its counter-piracy operation off the coast of Somalia by two years in March, until December 2014, and expanded the area it covers to include the coastline itself. Officials have said that the new mandate would allow warships or aircraft to fire at fuel barrels, boats, trucks or other equipment stowed on beaches. The EU hopes such strikes will destroy pirates' boats and fuel dumps, making it harder for them to operate. Somalia-based pirates have raked in millions of dollars in ransoms in what has become a highly organized, international criminal enterprise, security analysts say.

Despite successful efforts to stem attacks in the Gulf of Aden shipping lane, international navies have struggled to contain piracy in the Indian Ocean and Arabian Sea due to the vast distances involved.

Al Arabiya Tuesday, 15 May 2012



UK Navy 'forced to drop year-round Somalia piracy patrols'

The Royal Navy no longer has enough warships to dedicate one to fighting piracy off the coast of Somalia all year round, it was reported. Cuts mean that the UK has had to scale back its commitments in the region, despite David Cameron making the fight against the multi-billion dollar piracy problem there a foreign policy priority.

While the US, France, Italy, Denmark and other countries still send frigates, Britain has quietly withdrawn its ships, according to a newspaper. The UK can now only deploy two frigates for contingency operations east of the Suez canal, with neither able to be committed to piracy full time, it was reported. The Navy's fuel and supply ship, the Fort Victoria, has been supporting the counter-piracy fleet in the region since last year but it is unclear whether this will continue beyond the summer. Four frigates had been dedicated to Somalia, deployed on rotation to give year-round support. But four frigates were scrapped in Ministry of Defence cuts. Difficulties have been compounded by the need to commit ships and personnel to the Olympic security effort this summer. A senior Whitehall source told the

Guardian: "Counter piracy is getting very difficult for the UK. We have two frigates that are supposed to look after contingencies in the Falklands, the Gulf and piracy. Fort Victoria is a good platform but we cannot commit frigates to Somalia. They go in and out when they can, but reassurance work in the Gulf is more of a priority now. Many of the people who are good at counter-piracy are now involved in the Olympics, so they are not available either, and won't be until the autumn at the earliest." Piracy cost the world economy \$7 billion (£4.3 billion) last year and figures show that pirates raised almost \$160 million from hostage ransoms, but 24 captives died. Among the victims were British businessman David Tebbutt - whose wife Judith was held for six months before being released in June.

The Telegraph, 9 May 2012



SOS - Save Our Seafarers



Shipowners from all over Asia gathered to form a massive human SOS as a demonstration of their support for the international SOS Save Our Seafarers campaign. The gesture was photographed (above) during the meeting this week in Australia of the 21st Asian Shipowners Forum (ASF) which had piracy at the top of the agenda.

In the last 7 years 62 seafarers have died as a result of pirate actions and getting on for 4.000 have been held hostage on some 200 ships hijacked by Somali pirates. "These innocent seafarers, just doing their jobs to keep the world supplied with raw materials and finished goods, get hijacked and suffer extreme mental and physical torture. We call on the world to take note that these people are working and putting themselves on the front line for you", says Alastair Evitt, chairman of SOS Save Our Seafarers. Noel Hart, chairman of the 21st ASF says, "The operation carried out by EU Naval Forces on 15 May 2012 to disrupt pirate supplies and bases on the Somali Shoreline is

welcome and has sent a clear signal that piracy cannot be tolerated. Blatant attacks on innocent ships and seafarers must be stopped". The Seafarers Committee of the ASF once again expressed its strong concern at the trauma, agony, suffering and lasting psychological and physical effects on seafarers and their families due to pirate attacks. Li Shanmin, Chairman of the Seafarers Committee says: "The situation continues to be a serious crisis, one that deeply affects the mental health of seafarers and their families. The threat cannot be forgotten and we demand that all possible action is taken to alleviate the situation.

SOS Save Our Seafarers is the biggest ever grouping of the international maritime industry with 31 international organisations joined together to raise awareness of the human and economic cost of piracy via the media and by using approaches to politicians and industrial leaders at the highest level. It started operation in March 2011. Since then, over 118.000 visits to its website have come from 194 countries and over 32.000 letters have been sent to governments worldwide. Its main aims are to raise the profile of Somali piracy in political and media circles, in order to see Somali piracy deterred, defeated and eradicated, and to stop seafarers being tortured and murdered. <http://www.saveourseafarers.com>



SEASONAL HURRICANE OUTLOOK N O A A

NOAA has announced their seasonal hurricane outlook. Similar to Dr. Gray's Outlook and despite the recent earlier than normal activity with Alberto earlier this month and Subtropical Storm Beryl affecting portions of the Southeast United States Coast, they are forecasting a near normal Atlantic Hurricane Season. They are also predicting a near normal Eastern Pacific Hurricane Season. That being said, it only takes one tropical system to affect an area for it to be considered a big season. In 2011, Irene was the first landfalling hurricane to affect the US East Coast since 2008 making landfall as a hurricane in North Carolina and New Jersey and affected the Northeast United States as a strong tropical storm. In 1992, Hurricane Andrew devastated South Florida and impacted the US Gulf Coast despite the 1992 season being a below normal year.

The complete press release and NOAA Atlantic Seasonal Forecast information can be seen via the following link:

http://www.noaanews.noaa.gov/stories2012/20120524_atlantic_hurricane_season.html

The Eastern Pacific Press Release and NOAA Seasonal Forecast Information can be seen via the following link:

http://www.noaanews.noaa.gov/stories2012/20120524_eastern-pacific_hurricane_season.htm

Director of Operations for the VoIP Hurricane Net





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 kantoor 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 we je graag ontmoeten. Marin Ship Management organiseert alle aspecten van scheepsmanagement voor haar klanten, rederijen en kapitein-eigenaars. Wij zijn op zoek naar gemotiveerde en gekwalificeerde vakmensen o.a.

› STUURLIEDEN (1E, 2E EN 3E)

› ERVAREN HWTK'S EN 2E WTK'S

› STAGIAIRES (MBO/HBO)

Wij staan voor professionaliteit en ambitie, maar wel binnen een informele bedrijfsstructuur waar we veel waarde hechten - en geven - aan een persoonlijke benadering, ruimte en maatwerk.

- › Wij bieden onze zeevarenden op de droge lading schepen een vaar- en 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- en verlofregeling aan van 8 weken op en 8 weken af. En uiteraard een concurrerend vast maandsalaris.
- › Officieren en stagiaires op onze vloot bieden wij uitstekende trainingstrajecten en doorgroei-mogelijkheden aan.

Roept de zee jou ook? Spreekt dit je aan en wil je je ambities bij ons vormgeven?

Wil je meer informatie over de vacatures en de doorgroeimogelijkheden die we bieden? Neem dan contact op met Loek Vader, Crew Manager Marin Ship Management, bel +31 596 63 39 22 of stuur je cv naar lvader@mfmarnedivision.nl.

Management Facilities Group



Marin Ship Management Postbus 121 9930 AC Delfzijl
Telefoon +31 596 63 39 22 www.mfmarnedivision.nl

Zeeroverij – de stand van zaken

Al komt op dit moment het onderwerp “zeeroverij” (ook wel “piraterij” genoemd) in de media nauwelijks voor, de discussie over beveiliging tegen deze maritieme criminaliteit duurt onverminderd voort. In dit artikel wordt eerst de nationale stand van zaken beschouwd: Wat is de afgelopen tijd in de maritieme sector en in “politiek Den Haag” besproken en wat wordt er gedaan om de Nederlandse schepen te beschermen. Tenslotte wordt de zeeroverij situatie in de wereld bekeken.

Allereerst willen we het standpunt van de NVKK nog eens helder neerzetten. Wij zijn van mening dat gewapend geweld aan boord van schepen onwenselijk is en alleen maar kan leiden tot geweldsescalatie. Het probleem wordt daarmee niet opgelost. Wij vinden dat duurzame oplossingen ons de nodige veiligheid en rust aan boord kunnen bieden.

SAMENVATTING STANDPUNT NVKK TEN AANZIEN VAN GEWAPENDE BEVEILIGING AAN BOORD VAN SCHEPEN

- 1. Veiligheid aan boord van opvarenden, schip en lading staat boven alles.**
- 2. Gewapende beveiliging verdient in principe niet de voorkeur:**
 - a. Kapitein is eindverantwoordelijke en aansprakelijk;
 - b. Kapitein is niet deskundig in toepassing gewapend geweld;
 - c. Gewapend geweld aan boord moet zoveel mogelijk vermeden worden;
 - d. Voorkeur verdient niet-gewelddadige oplossingen van bescherming.
- 3. Indien gewapende beveiliging niet voorkomen kan worden, dan onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Staat:**
 - a. Militairen;
 - b. Reservisten of private beveiligers onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie.
- 4. Particuliere gewapende beveiligers verdienen geen voorkeur:**
 - a. Teveel avonturiers;
 - b. Geen afdoende controlemaatregelen op juiste (legale) uitvoering;
 - c. Kapitein blijft tóch de verantwoordelijke;
 - d. Groot gevaar van geweldsescalatie.
- 5. De NVKK staat open voor iedere discussie die de veiligheid aan boord bevordert.**

Tweede Kamer

Op 12 juni j.l. is in een Algemeen Overleg in de Tweede Kamer ingestemd om deelname aan de “anti-piraterij missies *Atalanta* en *Ocean Shield*” te verlengen tot eind 2014. De Koninklijke Marine is voornemens fors bij te dragen (*) met een LPD (Landing Platform Dock-schip) of een fregat, twee Cougar helicopters, een onbemand verkenningsvliegtuigje, een onderzeeboot en 100x inzet van een Vessel Protection Detachment (VPD), hetgeen volgend jaar zal worden uitgebreid tot 175x. Daarmee geeft de missionair minister van Defensie Hillen duidelijk aan, dat hij bereid is alles uit de kast te halen om de koopvaardij te beschermen. Gezien de huidige (uitgeklede) situatie van Defensie mag dit als een forse inzet worden beschouwd. Het kabinet geeft met dit gebaar ook aan, dat zij niets ziet in de overall in de wereld oprukkende gewapende private beveiligingsteams. In Nederland is inzet van gewapende private beveiligingsteams bij wet verboden. Ondanks dit standpunt van het kabinet pleiten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en het Verbond van Verzekeraars juist vóór inzet van gewapende private beveiligers. Dat, omdat in een groot aantal Europese landen dit wél toegestaan zou zijn. Ook vinden de reders de aanvraagprocedure om bijstand door Defensie te lang en te ingewikkeld en de kosten daarvan veel te hoog. Reders dreigen met uitvlaggen, als het kabinet niet wil instemmen. Opvallend is wel dat, ondanks de toezegging van de minister om 100 VPD's beschikbaar te stellen, het aantal bijstandsaanvragen door de reders in de afgelopen tijd nog niet de helft van het beschikbare aantal bedroeg. Gewapende particuliere beveiligingsteams schieten als paddenstoelen uit de grond. De een met nog mooiere reclame en beloftes dan de andere. Het zijn bijna allemaal professioneel opgeleide oud-militairen, die door bezuinigingsrondes van hun defensiewerkgever andere uitdagingen zoeken. Hun vakmanschap zal er niet minder om worden, maar een strak kader en een solide back-up ontbreken. En daar loert het gevaar.

Waarom ziet de NVKK weinig in particuliere private beveiligers?

Inzet van particuliere private beveiligers brengen grote risico's met zich mee, die nog onvoldoende zijn afgedekt. Allereerst blijft de kapitein altijd verantwoordelijk voor alles wat er op zijn schip gebeurt. Hij is niet opgeleid in wapengebruik en kan daarover ook niet beslissen of oordelen. Dan de werkwijze van de beveiligers. Hoe vindt de controle daarop plaats? Het is lang niet zo eenvoudig als wordt voorgesteld. En dan kan verschil van mening of een rapportage wel eens uitlopen op een ja-neen debat tussen kapitein en beveiligers. Talloze berichten hebben aangetoond dat de beveiliging niet zo "clean" is, als wordt voorgesteld. Iedere gewapende beveiligers, of hij nu militair is of niet, kan beoordelingsfouten maken. In de huidige oorlogvoering wordt juist daarop ingespeeld. Kapers nemen die misleidingstaktiek over. Een recent voorbeeld is het geval van de Enrica Lexie, een Italiaanse Aframax tanker, die in februari bij passage van de Noord Indische Oceaan een VPD aan boord kreeg van Italiaanse mariniers. Deze zagen nabij Zuid India een vissersboot aan voor een piratenbootje, en schoten daarop. Twee Indiase vissers kwamen om. De Italiaanse mariniers werden beschuldigd van moord (zie meer op o.a. <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-18118790>). Een dergelijke fout kan iedereen maken, maar in het geval van particuliere beveiligers met geen enkele back-up van de Nederlandse overheid is het een riskante zaak. Ook voor de kapitein. Zeker in een tijd, waarin criminalisering een steeds grotere rol gaat spelen. Somalische kapers zijn slim en deinzen niet gauw terug voor afschrikking. Zo lang er schepen zonder gewapende beveiligers varen zullen zij die het eerst pakken ("laaghangend fruit-principe"), maar zodra alle schepen zijn bewapend kan men rekenen op zwaarder geweld om ze te overmeesteren. Het argument, dat schepen met gewapende beveiligers niet worden aangevallen is maar van tijdelijke aard. En zodra de kapers hardere maatregelen gaan nemen, zitten we in een geweldsspiraal. Niet alleen in de Noord Indische Oceaan en aangrenzende wateren komt zeeroof voor. Ook in het vanouds bekende West Afrika neemt de zeeroverij weer toe. Maar wél gewelddadiger dan rond Oost Afrika. En in de toenemende armoede in vele delen van de wereld ligt het voor de hand, dat zeeroverij daar ook weer zal toenemen. Hoe zit het dan met gewapende beveiliging? Moet die dan langzamerhand in de hele wereld aan boord zijn? Hebben we dan in de toekomst permanent gewapende beveiligers aan boord? In de afgelopen decennia hebben reders er alles aan gedaan om het bemanningsaantal terug te dringen. De meeste schepen varen nu met een kernbemanning. Gaan we met een permanente beveiligingsteam het bemanningsaantal weer opvoeren? Wat gaat dat de reder niet allemaal kosten? Om de discussie over krijgers uit lage lonenlanden dan nog maar even niet te voeren. Kortom, een ontwikkeling die niet wenselijk wordt geacht.

Maar wat dan wel?

We leven in een tijd, waarin veel wordt gesproken over duurzaamheid. Reders zijn zich zeker bewust van duurzaamheid. Automatisering en shore support moeten de dure bemanningskosten reduceren. Het aan boord nemen van een beveiligingsteam is daarmee niet in lijn. Waarom op het gebied van security de lijn van lagere bemanningskosten niet doorgetrokken? Ook in de beveiliging is duurzaamheid toe te passen. Betrouwbare beveiliging voor het schip, gecombineerd met een goed security bewustzijn van de bemanning (helaas kent de Nederlandse taal geen onderscheid tussen safety en security). Betrouwbare beveiliging moet men zien als een soort ondoordringbare schil rond het schip die is opgebouwd uit verschillende maatregelen. Maatregelen, die zijn toe te passen in de hele wereld en onder alle omstandigheden. Daarmee ben je niet meer afhankelijk van de aanwezigheid van marineschepen of particuliere gewapende krijgers. Maritiem Nederland is innovatief. Heel veel goede zaken komen uit onze maritieme industrie. Het tweejaarlijkse Europort geeft daarvan een goed voorbeeld. Maar er zijn ook talloze kleinere initiatieven. Vele maken echter geen schijn van kans, omdat reders er geen heil in zien. Omdat men in Nederland al jaren zo zwaar heeft ingezet op gewapende beveiliging en geen enkel vertrouwen had in duurzame veiligheid, staan we nu op een grote achterstand. En die achterstand wordt almaar groter. Zeeroverij zal voortduren. Dat hebben we wel gezien in de afgelopen decennia. De bovengenoemde inzet van Defensie zal niet eeuwig kunnen duren. Het is kostbaar en indien in de toekomst elders in de wereld problemen ontstaan, kan het zijn dat prioriteiten verschuiven ten nadele van de wereldhandelsvaart. We moeten wel op langere termijn plannen bedenken. Daarom is het belangrijk dat de keten van beveiliging van de handelsroutes structureel wordt aangepakt en verdeeld. Met de huidige moderne middelen (denk aan de mogelijkheden die satellieten bieden en onbemande vlieg- en vaartuigjes) zou op de langere termijn iets moeten worden gedaan aan structurele monitoring en beveiliging van belangrijke scheepvaartroutes. Dit moet als een overheidstaak van gezamenlijke landen worden gezien. En dat is niets nieuws. Indien op termijn de monitoring van veiligheid van scheepvaartroutes gestructureerd is, houdt de overheid meer ruimte (financieel en personeel) over om zich bezig te houden met oplossingen aan de basis van het probleem: op het land. De scheepvaart is essentieel voor de wereldeconomie en de welvaart. Ook reders en operators, die hun schepen exploiteren moeten in de keten een verantwoordelijkheid hebben. Zij moeten ervoor zorgen dat hun schepen zijn voorzien van een betrouwbare "harde schil". Pas als zij in een situatie komen, waarin zij de beveiliging niet meer binnen de kaders van de regelgeving kunnen uitvoeren, moeten zij een beroep kunnen doen op de overheid.

Uiteraard zal de uitvoering van dit (al oude) principe er niet van vandaag op morgen zijn. Ondanks dat er al veel beschikbaar is, zal het toch jaren duren, voordat voldoende middelen en maatregelen klaar liggen om schepen afdoende te kunnen beschermen.

Daarom zou innovatie op dit gebied gestimuleerd moeten worden. Intussen blijven de schepen varen door zeeroverij-gevaarlijke gebieden. Veiligheid aan boord heeft de hoogste prioriteit. We zullen daarom, totdat we kunnen beschikken over duurzame middelen, een tussenoplossing voor bescherming moeten hebben. De NVKK heeft, als er geen andere keuze is, wél vertrouwen in de inzet van militaire beveiligers, die opereren onder het ministerie van Defensie. Er worden heldere afspraken gemaakt, de kapitein weet waar hij aan toe is, de Nederlandse overheid steunt de operatie en alleen de militairen zijn in staat om proportioneel geweld toe te passen en de verdediging op te schalen, zoveel als nodig blijkt.

Het tij begint te keren

Toen de zeeroof rond de kust van Somalië haar hoogtij vierde, kwam uit de Verenigde Staten het idee overwaaien om schepen met private beveiligers te beschermen. Er was immers al veel ervaring opgedaan met Blackwater in Irak? Het was de toenmalige commandant van de U.S. Fifth Fleet in de Indische Oceaan, admiraal Bill Gortney, die deze maatregel als de enig goede zag en vurig bepleitte. Het vervolg weten we inmiddels. Toch is het nu ook weer uit Amerika, waar vandaan tegengeluiden zijn te horen (zie de artikelen elders in de Notices). Ze zijn weliswaar nog zwak, maar het lijkt er op alsof men inmiddels inziet dat de tot nu toe gepredikte oplossingen tóch niet zo goed blijken te zijn. Het is echter jammer, dat we inmiddels jaren hebben verloren met een nutteloze discussie. We hadden beter de inspanning kunnen richten op duurzaamheid. Hopelijk komt dit er eindelijk eens van met een nieuw kabinet. Er wordt wél gesproken over zielige mensen in Somalië, maar over de zeevarenden horen we over het algemeen maar weinig. Zij zijn het, die al die jaren gewoon zijn blijven doorvaren, met alle gevaren van dien en de angsten en onzekerheden die bij het thuisfront leven. Misschien moeten zij ook eens iets meer van zich laten horen.

(*) Vessel Protection Detachements op koopvaardischepen

Om zeer kwetsbare en grote Nederlandse zeetransporten te beschermen tegen Somalische piraten, stuurt Defensie in sommige gevallen op een deel van hun route militaire beveiligingsteams mee. Deze zogenoemde Vessel Protection Detachments (VPD's) bestaan uit zwaarbewapende mariniers. Naast de VPD's is er ook het zogenoemde Autonomous Vessel Protection Detachment (AVPD). Dit zelfstandige team beschermt humanitaire voedseltransporten van het Wereldvoedselprogramma tegen piraterij en bestaat eveneens uit zwaarbewapende mariniers.

Het AVPD vaart onder de vlag van de antipiraterij-missie Atalanta van de Europese Unie.

Aanvragen VPD's

Elke aanvraag van een reder wordt getoetst aan het draaiboek 'Bijstandsaanvragen bij piraterij en gewapende overvallen op zee'. VPD's zijn in 2011 al diverse keren meegevaren op een kwetsbaar koopvaardischip. In 2012 kan Defensie 100 keer een dergelijk team inzetten, in 2013 is het 175 keer mogelijk.

Overzicht van de inzet van VPD's in 2012:

Datum inzet:	Schip, rederij:	Reis:	Einde inzet:
16 juni	MV Target, Dockwise	Jebel Ali - Abu Zenima v.v.	
6 mei	MV Tern, Dockwise	Singapore - Barhein	
10 mei	Talisman, Dockwise	Sharjah - Singapore	30 mei
11 april	VOS Shine, Vroon	Singapore - Malta	4 mei
23 maart	Talisman, Dockwise	Singapore - Sharjah	2 april
21 maart	Oceanus, Van Oord	Mombassa - Jebel Ali	1 april
21 maart	Athena, Van Oord	Mombassa - Jebel Ali	1 april
10 maart	Target, Dockwise	Durban - Jebel Ali	29 maart
5 februari	Mighty Servant, Dockwise	Jebel Ali - Singapore	20 februari
30 januari	Swan, Dockwise	La Valetta - Durban	27 februari
3 januari	Flintstone, Tideway	Singapore - Malta	30 januari

Zie meer op: <http://www.defensie.nl/missies/somalie>

Zeeroverij in de wereld

Volgens het Internationaal Maritiem Bureau in Kuala Lumpur zijn in het eerste kwartaal van 2012 in de gehele wereld al 102 meldingen van zeeroof gedaan (in 2011 waren dat er 142 en in 2010 waren het er 67). Er zijn al 11 schepen gekaapt en daarbij 212 bemanningsleden gegijzeld. 4 bemanningsleden kwamen om. Van de 102 meldingen kwamen de kapers in 45 gevallen aan boord, werd op 14 schepen gevuurd en waren er 32 mislukte pogingen.

Rond Somalië zijn 43 incidenten gemeld, waarvan 8 in de Golf van Aden en 7 in de Zuidelijke Rode Zee. Twee zeevarenden zijn daarbij omgekomen. 152 zeevarenden zijn gegijzeld en een van hen werd daarbij gewond. Negen schepen zijn gekaapt. Op dit moment worden nog ongeveer 7 schepen vastgehouden en 213 zeevarenden. Van hen zitten een kleine 50 aan land. Aanvallen vinden plaats tegen alle typen schepen, zonder uitzondering.

In **Nigeria** zijn in het eerste kwartaal van dit jaar al 11 incidenten gemeld, evenveel als in heel 2011. Hierbij kwamen twee zeevarenden om en drie bemanningsleden werden ontvoerd vanaf hun schip. Het werkgebied van de Nigeriaanse kapers breidt zich uit naar de kustwateren van het naburige Benin en tot 110' uit de kust van Lagos. De werkwijze begint veel te lijken op de Somalische: men maakt inmiddels ook gebruik van moederschepen (gekaapte vissersbootjes).

Ook in **Zuidoost Azië** gaat de zeeroof onverminderd voort. Men heeft in het algemeen de voorkeur voor aanvallen tijdens duisternis. In Indonesië werden in het eerste kwartaal 18 incidenten gemeld (tegen 5 in 2011 en 8 in 2010 in dezelfde periode). In Maleisië twee gevallen (in 2011 waren dat er 9 en in 2010 4). In alle overige Aziatische landen bleef het aantal ongeveer gelijk. In **Midden en Zuid Amerika** blijft zeeroof op ongeveer hetzelfde niveau.

HALHN



Counter-Piracy and Maritime Crime Announcements and Advisories

US Office of Naval Intelligence, June 21 2012 - Unclassified

A. (U) GULF OF ADEN: Government of Japan convoy scheduled for June 2012.

Merchant vessels that wish to apply for JMSDF escort operation should visit http://www.mlit.go.jp/en/maritime/maritime_fr2_000000.html and follow the application procedure. For further information, please contact directly the Anti-Piracy Contact and Coordination Office, Maritime Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MILT), Japan: Tel: +81-3-5253-8932 Fax: +81-3-5253-1643 Email: INFO-PIRACY@mlit.go.jp (MSCHOA).

B. (U) GULF OF ADEN: Korean Navy convoy scheduled for June and July 2012. All merchant vessels wishing to join the convoy group must submit their application forms directly to the ROK naval warship carrying out the mission. The ROK MTG can be reached directly at (INMARSAT: 870-773-110-374), (Email: rokcheonghae@gmail.com) (MSCHOA).

C. (U) GULF OF ADEN: Chinese convoy scheduled for June 2012. For further information, please e-mail cnmrcc@msa.gov.cn, cnmrcc@mot.gov.cn, or call Tel: 86-10-652-92221 Fax: 86-10-652-92245 (MSCHOA).

D. (U) GULF OF ADEN: Russian Navy convoy escort schedule for June 2012. For further information e-mail smb@msecurity.ru Fax: +7 (495) 607-01-95. (MSCHOA).

E. (U) GULF OF ADEN: Indian Navy convoy schedule available on the Maritime Security Centre Horn of Africa internet site: <http://www.mschoa.org/on-shore/home>. (MSCHOA).





Proefneming met de P-Trap aan boord van de Mighty Servant !

De bemanning van het piratenbootje (hier mariniers) kan niet dichterbij het schip komen door de vrijwel onzichtbare P-Trap.
(Foto Westmark)

Non-Lethal Measures are Key to Combating Sea Crime

(Marinelink.com, Tuesday, June 19, 2012)

The current focus on armed support for vessels transiting high risk areas should not become the norm, GAC Solutions' Christer Sjödooff has told delegates from the shipping and offshore industries who gathered in London to debate long-term, effective ways to tackle the threat of sea crime. Speaking at the 'Lunch and Learn' event hosted by GAC Protective Solutions, Sjödooff said that sole reliance on private maritime security companies is not a long-term solution to maritime security threats around the world. GAC Protective Solutions - a strategic partnership between global shipping, logistics and marine services provider GAC and maritime intelligence agency AKE - detailed recent developments in sea crime across East and West Africa. Law

firm Stronachs LLP, which provides legal diligence services to banks and equity providers in the oil and gas industry, also delivered an insight into the legal responsibilities and threats of operating in high-risk areas. Sjödooff, GAC's Group Vice President Solutions, says: "We hosted the Lunch and Learn session to address the longer-term issues and developments of sea crime globally, and to ensure that non-lethal preventative solutions are being seriously discussed. "While there is value in providing armed support on some vessels transiting high risk areas, we feel strongly that this approach should not become a widespread industry norm. Rather, we should ensure that owners and operators have access to the latest intelligence regarding current and developing patterns of sea crime, as well as the means to proactively harden their vessels and train all

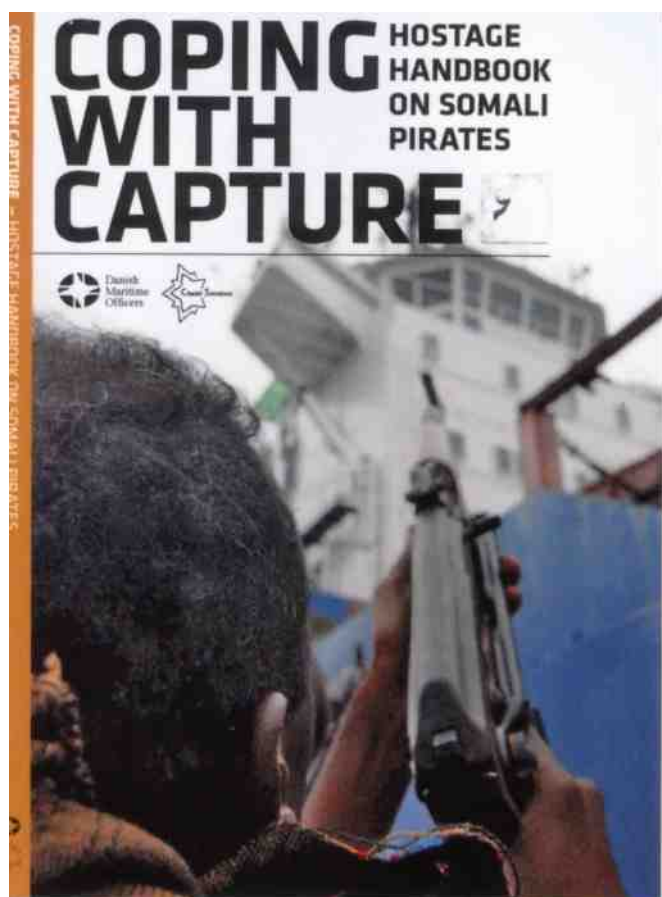
crew members ahead of any voyage, both of which are fundamental to combating sea crimes." AKE's Maritime Director, Rick Filon, says: "As an industry, we have rushed to arm ourselves against a violent threat, which is understandable. However, this is neither a proportionate response nor a sustainable long-term solution. Further, the simple presence of arms on board may even lead to an escalation of violence. "Whilst we must always remain vigilant, it is clear that effective risk mitigation and the use of preventative solutions provide a global, cost effective and safe solution that is proportionate to the threat of sea crime." GAC Protective Solutions provides onboard crew training, pre-voyage preparation, defensive configurations inclu-

ding the latest citadel door protection from Intelligent Engineering and remotely-operated water cannon systems from Unifire, and real-time intelligence alerts on global maritime security issues.

<http://www.marinelink.com/news/nonlethal-combating345601.aspx>



Een interessante handleiding bij zeeroverij: Coping with Capture



De Deense organisatie *Citadel Solutions* heeft onlangs een handig handboekje uitgegeven, waarin alles te lezen valt over Somalische zeer

overij. Experts op het gebied van zeeroverij, Somalische taal en cultuur, crisis psychologie, eerste hulp in crisissituaties, basic survival en hostage survival hebben er een bijdrage aan geleverd. In het boekje wordt beschreven hoe zeeroverij in Somalië is ontstaan, hoe men is georganiseerd en hoe men te werk gaat. Stilgestaan wordt bij de strategie en technieken van een aanval. Beschreven wordt hoe een boarding plaatsvindt en hoe men zichzelf kan beveiligen. De nadruk ligt echter op een nog nauwelijks bekend aspect van een kaping: wat moet men doen als het schip is overvallen en de bemanning wordt vastgehouden als gijzelaar. Uitgebreid komen daarbij onderwerpen aan de orde als: de shock van gevangenneming, de gevangenschap, overleven tijdens gevangenschap, hoe gedragen de kapers zich op uw schip, wat moet men doen, als men wordt meegenomen naar de wal, veel voorkomende ziektes en verwondingen, mishandeling en marteling, de kunst van geestelijk overleven, interactie met de kapers, hun religie en gewoontes, de rol van de in de nabijheid zijnde militaire eenheden, de onderhandelingen en de rol van familie. Ook worden de gebruikte wapens beschreven en is een handige woordenlijst opgenomen.

Het boek is uitgevoerd in een zeer handzaam formaat, zodat het gemakkelijk meegenomen kan worden. Een uitgave die voor iedere zeevarende die het zeeroverij bedreigde gebied doorkruist, waardevolle informatie bevat. Maar ook een boek dat iedere CSO op het rederijkantoor in zijn bezit zou moeten hebben. Kortom: een buitengewoon interessant boek voor iedereen die meer wil weten over de achtergrond en werkwijze van Somalische zeerovers.

Indien u belangstelling mocht hebben, kunt u dat via de mailbox van dit blad kenbaar maken:

nvkk.notices@gmail.com We zullen proberen om bij voldoende aanvraag een interessante korting te bedingen. Het is daarom van belang om snel te reageren. Via uw e-mailadres krijgt u dan nadere informatie over de prijs en de wijze van betaling.



Van het Secretariaat

Nieuwe Leden:

2658	J. van 't Zand	Abis Shipping	24-04-2012
------	----------------	---------------	------------

Overleden:

1241	J.C. Borsje	KNSM	06-2011
1976	C.A.H. Brandt	Esso	07-2011
2092	A. Bakker	Nedlloyd	03-02-2012
1954	C.D. Wabeke	HAL	08-2011
1835	N. van Brakel	Nedlloyd	05-05-2012

De NVKK was aanwezig bij de volgende activiteiten:

08-02-2012	Rotterdam	Overleg Nautilus
09-02-2012	Rotterdam	Windparken
10-02-2012	Den Helder	20 jarig jubileum Kustwacht
16-02-2012	Rotterdam	Voortgangsoverleg implementatie STCW wetgeving
22-02-2012	IJmuiden	Radio Medische Dienst KNRM
27-02-2012	Den Haag	Herdenking Slag in de Java zee
23-02-2012	Rijswijk	Bestuursvergadering Bedrijfspensioenfonds Koopvaardij
07-03-2012	Den Haag	Piraterij overleg
08-03-2012	Rotterdam	Voortgangsoverleg implementatie STCW wetgeving
15-03-2012	Rotterdam	Strategisch overleg piraterij KVRN
16-03-2012	Rotterdam	Erasmus universiteit Piraterij
26-03-2012	Breukelen	Gezamenlijk overleg EVO piraterij dossier
04-04-2012	Amsterdam	Bijeenkomst Platform BVA
10-04-2012	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK
12-04-2012	Den Haag	Overleg 2e kamer piraterij
16-04-2012	Den Haag	Overleg piraterij Minister van Defensie
17-04-2012	Rotterdam	Taskforce Arbeidsmarkt Zeevarenden (TAZ)
17-04-2012	Den Haag	Overleg Ministerie I&M IMO Strategic Plan 2012-2017
17-04-2012	Rotterdam	Overleg Havenbedrijf Rotterdam-ketencoördinatie
17-04-2012	Amsterdam	Jaarvergadering Koninklijk College Zeemanshoop
25-04-2012	Den Haag	Bestuursvergadering Bedrijfspensioenfonds Koopvaardij
26-04-2012	Breukelen	Algemene Ledenvergadering NVKK
04-05-2012	Rotterdam	4 mei herdenking De Boeg
04-04-2012	Rotterdam	Veilige afstanden windparken Scheepvaart
11-05-2012	Rostock	Council Meeting CESMA
12-05-2012	Warnemunde	AGA Meeting CESMA
14-05-2012	Rotterdam	Overleg Divisie Havenmeesters Rotterdam Verkeersvisie
16-05-2012	Den Haag	Bestuursvergadering Bedrijfspensioenfonds Koopvaardij
23-05-2012	Amersfoort	Overleg Piraterij
24-05-2012	Den Haag	Voortgangsoverleg Nationale Werkgroep STCW
31-05-2012	Den Helder	Afscheid Hoofd Nautische zaken Kustwacht
08-06-2012	Amsterdam	Eindpresentatie 'IGO2C' – Spliethoff/Maritieme Academie

Oproep: Plaatsvervangend lid Pensioenraad Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BPFK)

Per 1 april 2012 heeft het BPFK de Deelnemersraad en het Verantwoordingsorgaan samengevoegd in de Pensioenraad. In deze nieuw benoemde raad is de NVKK vertegenwoordigd met 1 lid namens de groep 'gepensioneerden' en 1 lid namens de groep 'actieve deelnemers'. Momenteel nemen L.J.H. Geenevasen en H. van der Laan zitting namens de 'gepensioneerden' en de 'actieve deelnemers'. Alleen het actieve lid kan bij ontstentenis vervangen worden door een, eveneens actieve, plaatsvervanger. Deze functie van is momenteel vacant.

Het bestuur doet een oproep aan de categorie 'actieve deelnemers' voor een kandidaat plaatsvervangend lid. Aan de functie kunnen deskundigheidseisen worden gesteld. Voor informatie of belangstelling kunt u zich melden bij het secretariaat nvkk@introweb.nl of 06-42224904.

NVKK Vergader- & Activiteitenkalender 2012 (Data bestuursvergadering onder voorbehoud):

Di 4 september	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 13 november	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Do 4 oktober	Hotel vd Valk, Breukelen	Symposium + Ledenvergadering
Wo 12 december	Kantoor Den Haag	Ledenvergadering

Het bestuur communiceert bij voorkeur via email. Indien u de afgelopen maanden geen correspondentie heeft ontvangen per email, verzoekt de secretaris uw emailadres bekend te maken via nvkk@introweb.nl



Onderstaande foto: Algemene NVKK Ledenvergadering, 26 april j,l.



Vooraankondiging



NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ SYMPOSIUM

‘DE POSITIE VAN DE KAPITEIN – SCHIPPER NAAST WIE?’

‘Juridische en strafrechtelijke ontwikkelingen in de uitoefening van (goed) zeemanschap’.

DONDERDAG 4 OKTOBER 2012 – 13.00

HOTEL BREUKELLEN

Beoogde sprekers: Overheid, rederij, ministerie, klassebureau en natte advocatuur



P-TRAP



The first line of defence

P-Trap is a very simple and cost-effective defence against pirates. It creates a safety zone around the ship where it is vulnerable and keeps unwanted guests at a safe distance (watch the demo on www.p-trap.eu). The Royal Navy, the Coastguard and the Royal Netherlands Sea Rescue Institution successfully tested the system. Contact us for more information

Westmark BV | The Netherlands
P.O.Box 205 | 3830 AE Leusden
Phone +31 (0)33 461 48 44
info@westmarkbv.com

www.P-TRAP.eu



FSC
www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C017135

WINDPARKEN IN DE NOORDZEE NU EN IN DE TOEKOMST

