

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



Test officer on duty

Urgent call from shipmasters

Cruise Zaandam

Juridische zaken





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.

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:

A. Bik
J. Boonstra
G.J. Hulsebos
P. van der Kruit

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.	Den Haag	Bestuursvergadering
8 okt.	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
IFSMA- Call from shipmasters	5
Cruise met de Zaandam- Deel II	7
Tuchtcollege voor de Scheepvaart 2010-2020	15
Strafvordering door de kapitein	19
Mededeling Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945	23
NVKK bezoekt KNMI	24
Kransleggingen op 4 mei	25
Boekbespreking	26
Maritiem Digitaal Nieuws	27
Ingezonden brief	28
Secretariaatsmededelingen	29

BIJ DE VOORPAGINA

Een college aan boord voor een Torres Strait Pilotage met een interessante observatie

Settling in after Master/Pilot Exchange & getting used to night vision, I casually asked the OOW a simple question: 'why the two different colour settings on your x-band & s-band radar?'

The answer was equally simple: 'x-band is Port radar & s-band is Starboard radar'.

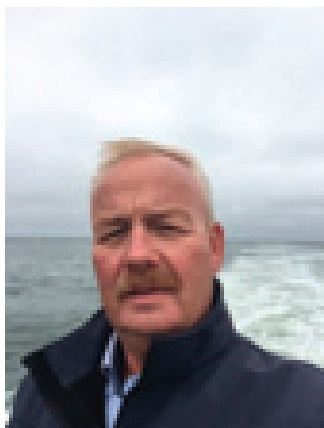
Needless to say, I did not ask any further questions.

G.J. Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot

FOTO ACHTERPAGINA:

Groot nieuws als de HMM Algeciras arriveert in Terneuzen, maar als twee concurrenten van hetzelfde formaat voorbij varen, valt niemand dat op: MARIBO MAERSK en MSC MINA (resp. 399m en 400m)

Foto : Leedert Muller, Terneuzen Port Service



Geachte collegae,

Het is alweer ruim drie maanden geleden sinds de effecten van het coronavirus op de samenleving goed zichtbaar werden. Hoewel wereldwijd de landen nu voorzichtig uit een "lockdown" komen, is het voor de zeevaart nog steeds moeilijk om bemanningen af te lossen. De Nederlandse overheid, KLM, Schiphol en de Nederlandse havens verzorgen nu samen een corridor voor buitenlandse zeevarenden om te kunnen reizen van en naar de schepen. Het blijft echter lastig omdat veel landen hun grenzen nog dicht houden. Onze vereniging blijft dan ook op Nationaal en Internationaal niveau via IFSMA en

CESMA aandacht vragen voor dit probleem. In dit nummer vindt u een brief "to all Governments" van IFSMA. Herhaaldelijk worden overheden erop gewezen dat de zeevaart een vitale sector is voor de wereld economie en zeevarenden, die hun belangrijke werk onder alle omstandigheden blijven doen, niet vergeten mogen worden.

Ondertussen werken we binnen de NVKK, veelal online, hard door aan verschillende onderwerpen.

Op 14 mei hadden Annet Koster van de KVN, Marcel van den Broek van Nautilus en ikzelf een gesprek met minister Grapperhaus van J&V over de voortgang van de Wet ter Bescherming Koopvaardij. Aanleiding voor dit gesprek was de langzame voortgang in het tot stand komen van de wet door gebrek aan leiderschap bij de betrokken ministeries. Wij hebben Minister Grapperhaus dringend gevraagd nu de leiding te nemen en de ministeries aan te sturen om de wet per 1 jan 2020 van kracht te laten gaan. U vindt verder nieuws hierover en gestelde kamer-vragen in dit nummer.

Ook in dit nummer aandacht voor de dodenherdenking op 4 mei.

Burgemeester Aboutaleb van Rotterdam had besloten de herdenking bij het Nationaal monument "De Boeg" geheel af te gelasten. Dit vonden wij op z'n zachts gezegd schandalig gezien de grote offers die de Koopvaardij gebracht heeft in de tweede wereldoorlog. Na een luid protest aan het adres van de gemeente hebben we toch bloemen gelegd onder leiding van vloot predikant Helene Perfors samen met andere belanghebbende organisaties met inachtneming van de corona maatregelen. Ook in Den Helder heeft de NVKK een krans gelegd samen met de Koninklijke Marine.

Verder wilde ik u nog wijzen op de geplande data voor de bestuursvergadering van 17 september en symposium van 8 oktober die voorlopig blijven staan. Of deze evenementen doorgang kunnen vinden, evenals het plannen van een Algemene Leden Vergadering, zal gedurende de komende maanden bekeken worden en afhankelijk zijn van de ontwikkelingen rond het corona virus en de dan geldende overheids maatregelen. Wij houden u op de hoogte hiervan.

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

Leen van den Ende
Voorzitter





An urgent call from Shipmasters: Seafarers are feeling let down and abandoned by their Governments

Call to governments

IFSMA calls upon Governments to adopt the *'Framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the COVID-19 pandemic'* without delay to allow ship owners and management companies to change over their dangerously tired crews. Governments must act now in order to avoid personal injury to, and mental breakdown of, seafarers and avoid the significant risk of accidents and consequential danger to life and the environment.

Concern at IFSMA

IFSMA is receiving an increasing number of reports from its ship masters' associations around the world concerned for the welfare and safety of crews and the increased risk with which they are operating in an already high risk environment. Seafarers are feeling let down and abandoned by their Governments.

Unprecedented times

Following concerns from the maritime industry, the International Maritime Organization (IMO) issued a circular to all Member States, the UN and agencies and IGOs and NGOs in consultative status with IMO. This document concerned recommendations to Member States about measures to facilitate ship crew changes in seaports during the COVID-19 pandemic.

The IMO Secretary General has received a framework of protocols for ensuring safe ship crew changes and travel during the pandemic, proposed by a cross-section of global industry associations in consultative status with the IMO, for example: ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, and P&I Clubs as well as the International Air Transport Association (IATA).

Of this document the Secretary-General supports these protocols and urges their implementation. Member States and international organizations are invited to make use of the framework and to disseminate it among relevant national authorities with responsibility for maritime issues, health, customs, immigration, border control, seaport and civil aviation authorities; and to liaise with relevant national authorities with respect to the use and implementation of this Framework, as appropriate.

For more information contact:
Commodore Jim Scorer
scorerjim@gmail.com
Tel: +44 7979 932296

Issued by: Paul Ridgway
IFSMA Newsletter
pridgway@globalnet.co.uk

***N.B. Tevens wordt verwezen naar de NVKK website,
waarop de IFSMA Notice to all Shipmasters is te lezen [Red.]***



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 loodsen 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

Een gewone Zuid Amerika cruise

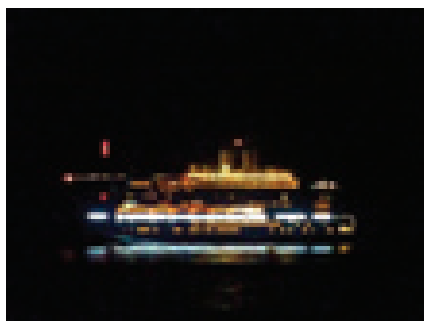
Deel II:

It's good to be on a well run ship

door Joost Boonstra, bestuurslid NVKK

Na onze koers verandering naar Manta boven Guayaquil in Ecuador stond de koerslijn nu op een uitstekend stuk land, kaap kon je het niet noemen, West van de baai van Panama. Wederom een kalme dag op zee. Er waren ondertussen bij de dagelijkse voeding distributie ook mondkapjes geleverd en de bedoeling daarvan was ze op te zetten voor de hutdeur open ging. Het was helaas een type met 2 lintjes aan iedere kant die je dus op maat moest knopen. Niet user friendly maar wie klaagt daarover?

Nadat we op zondag 22 maart in hut isolatie gingen heb ik ons aangemeld bij het ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZA). Dit via de internet verbinding aan boord die we vanaf het begin van de reis al zelf geregeld hadden, maar die ons vanaf nu gratis ter beschikking stond. Het werd zo langzamerhand duidelijk dat we niet, zoals we als zeevarenden gewend waren, alleen onze boontjes konden doppen. Hier was een hoger niveau nodig om onze belangen te beschermen en behartigen. Per omgaande werd ons gemeld dat we bekend waren bij het ministerie. Twee dagen later kwam de NL ambassade in Panama in de lucht, we ontvingen een E-mail. Hier in stond dat via de ambassade in Santiago Chili en de rederij bekend was dat wij aan boord van de Zaandam waren onderweg naar Panama. Geruststellend te weten dat we nu ook vanuit andere instanties gevolgd werden. Er werd ons ook hulp geboden maar gezien de inspanningen van de kapitein en de rederij zagen we nog geen noodzaak om buiten de normale communicatie kanalen gebruik te maken van de services van de ambassade in Panama. Het was echter heel goed te lezen dat het Nederlandse diplomatieke systeem nog steeds in tact was en voor ons werkte. We hadden dat de komende week echt nodig.



De 26e 's avonds kwam aan bakboord de Rotterdam in zicht, althans de lichten. Terwijl de Rotterdam achter ons wegdraaide werd de Bakboord break deur geopend en het landing platform klaar gemaakt voor de tender operaties. Daar tender operaties vrij vaak voorkomen is het platform solide en zijn de transfers niet echt bijzonder voor de opvarenden. Nu liggen we echter op volle zee en dus is extra waakzaamheid

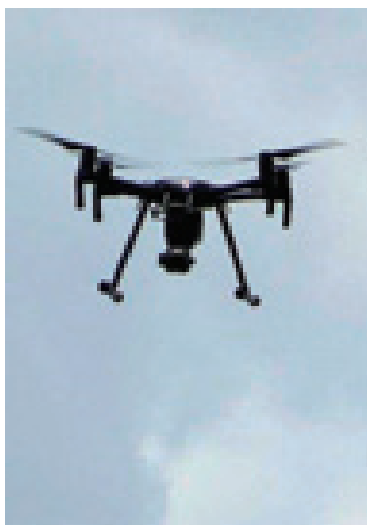
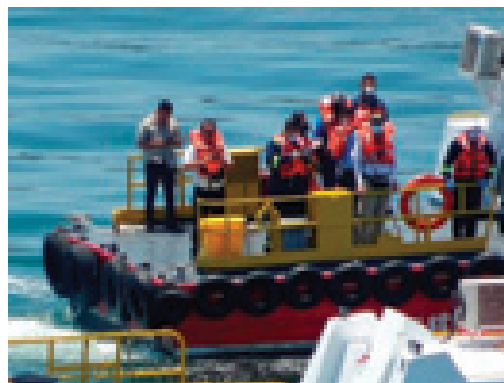
geboden te meer daar het donker is. Al snel kwam de tender van de Rotterdam in zicht vanaf het achterschip. Vanaf ons comfortabele balkon was het voor een kenners oog duidelijk dat er toch wat zeegang stond en de tender hobbelde dan ook stevig eenmaal langs. Door goede lij konden al snel de leden van de medical teams de overstap maken. Ik telde ongeveer 15 á 16 man, daarna kwamen dozen met medical supplies en een tiental grote medicinale zuurstof flessen. Petje af voor de Indonesische bemanning op de tender en het landing platform. Een tender is een reddingboot met als extra functie om passagiers waar vereist naar de wal te vervoeren en niet echt een ideaal platform om deze zware flessen over te zetten. Deze operaties vonden dus plaats op zo'n honderd mijl uit de kust en behoeften geen toestemming van de Panamese autoriteiten. De medische staf aan boord de

Zaandam was stevig uitgebreid en konden de komende dagen hun collega's bijstaan in hun steeds drukker wordende werk. Dat was hard nodig want 's morgens had de kapitein nog aangegeven dat het aantal zieken helaas weer was toegenomen. Nadat de tender was vertrokken en de break weer waterdicht was afgesloten zetten we met de Rotterdam koers naar de anchorage bij Panama.



Daar de Rotterdam sneller loopt kwam zij eerder aan en lag al ten anker toen wij na het ontbijt de 27^e maart de baai van Panama instoomden. Hier lagen een hoop schepen ten anker en uiteraard kan je hier niet zo maar ten anker gaan op een mooie plaats dicht onder de wal tussen

Taboga Island en Panama City. Het laat zich raden dat de kapiteins van de Rotterdam en Zaandam hier uitgebreid toestemming voor hebben moeten vragen. Panama had natuurlijk net als alle landen zijn Air en Sea-ports gesloten, dus het hoofdkantoor van de HAL en de kapiteins zullen met een goed gedetailleerd plan bij de autoriteiten hebben moeten komen om hun plannen te kunnen uitvoeren. Gelukkig bleken de voorbereidingen gewerkt te hebben en was toestemming verleend. Zo konden we dus naast de Rotterdam een veilige anker positie in nemen. Dat we er aan kwamen was blijkbaar via de kombuis tam-tam door gekomen. Er lagen al snel 2 launches met duidelijk vertegenwoordigers van de pers aan boord. Telelensen en mondkapjes waren zichtbaar aanwezig. Vooral de mondkapjes wekten mijn verbazing, hoe kan je besmet raken van een schip op zo'n afstand. Tot ons ongenoegen was de pers



ook goed uitgerust ter plaatse aangekomen getuige de drone die opeens tijdens de lunch naast ons balkon vloog. Het zwaaien hebben we maar aan andere passagiers overgelaten. Ondertussen had de kapitein in zijn dagelijkse boodschap gemeld dat er weer meer ziekte gevallen waren gemeld bij passagiers en bemanning en ook dat helaas een passagier was overleden. Uiteraard werden verder geen details gemeld. Tijdens de boodschap werd ook het plan bekend gemaakt voor het overzetten van passagiers. De medische staf zou langs alle hutten gaan en van iedere passagier de temperatuur opnemen. Het plan was om de helft van de passagiers over te zetten. Voorrang zou worden verleend aan passagiers van de binnen hutten die dan een buiten of balkon hut kregen aan boord van de Rotterdam.

Nu duurt zo'n temperatuur ronde natuurlijk wel een tijd en tegen de avond waren wij aan de beurt. Na de klopping op de deur het mondkapje op en toen de ceremonie van temperatuur opnemen. Dit alles in de deur opening. Ik bleek verhoging te hebben en dus gingen we niet naar de Rotterdam. Wel kreeg ik een uur later Paracetamol afgeleverd. Zo erg vonden we het eigenlijk niet. We zaten goed aan boord en hoefden niet halsoverkop te pakken, bovendien weet je niet of je dezelfde hut terug krijgt. Alle tijd dat we ten anker lagen waren er ook 2 patrouille bootjes van de Armada Aero Naval bij de 2 HAL schepen in de buurt. We werden dus in de gaten gehouden en bijkomend voordeel was dat de pers launches niet te dichtbij lagen. De 28^e 's morgens begon, met toestemming van de autoriteiten, de tender operatie tussen de Zaandam en de Rotterdam. Gelukkig lagen we dicht genoeg bij de wal en buiten het gebied met oceaandeining dus waren de omstandigheden goed voor de transfers. 4 tenders waren in gebruik waarbij voor de passagiers natuurlijk voldoende afstand in de tender, social distancing, gehouden moest worden. Dit hield ook in dat er een maximum aangehouden werd dat ver onder de capaciteit van de boten lag. Ook werd weer van de gelegenheid gebruik gemaakt om proviand, water en andere benodigdheden over te zetten van de Rotterdam naar de Zaandam. En wederom hele partijen zuurstof flessen. De situatie aan boord was toch blijkbaar ernstiger dan we konden vermoeden. Maar aan de andere kant was ook duidelijk dat door alle zieke en/of in hut-isolatie geplaatste bemanningsleden de situatie precair begon te worden met name door de 3 maal daagse hut leveringen van voeding en drank. Uiteindelijk was al een achtste van de bemanning buiten bedrijf en dat was dan ook een van de redenen om deze transfers naar de Rotterdam te starten. De passagiers, bemanning en de service en veiligheid aan boord zouden er onder gaan lijden. De kapitein liet gedurende de dag weten dat de voortgang van de transfers naar tevredenheid verliep. Helaas was er nog steeds geen toestemming van de Panama Canal Authorities voor de Canal passage. Men was nog in onderhandeling. Toch werd er gehoopt op een goede uitkomst en was Fort Lauderdale de beoogde eind bestemming. Aan het begin van de avond werd de operatie gestopt en werden de tenders weer thuis gehieuwd. Blevten alleen de Panamese patrouille vaartuigen over die de hele dag de operaties gevolgd hadden.



29 maart 's morgens begon het ritueel weer met de vier tenders nauwlettend gevolgd door de Panamese patrouille bootjes. Van de dagelijkse update van de Kapitein werd duidelijk dat er nog steeds geen bevestigde Canal transfer was. Het was de bedoeling dat we samen met de Rotterdam door het kanaal zouden gaan met nog steeds bestemming Fort Lauderdale dat overigens het officiële eindpunt van de Zuid Amerika cruise was voor een deel van de Zaandam passagiers. Tegen het einde van de dag waren er in twee dagen in totaal 800 passagiers verhuisd naar de Rotterdam. De tenders zaten weer in de davits en nu maar afwachten wat er ging gebeuren.

Tegen 1900 voelde ik dat er extra motoren werden gestart, er ging dus wat gebeuren. Al spoedig kwam de Kapitein weer op de intercom, "this is your Captain speaking from the bridge". Goed nieuws we hadden toestemming gekregen om het Panama kanaal door te varen. Wel onder de speciale condities van de Panama Canal

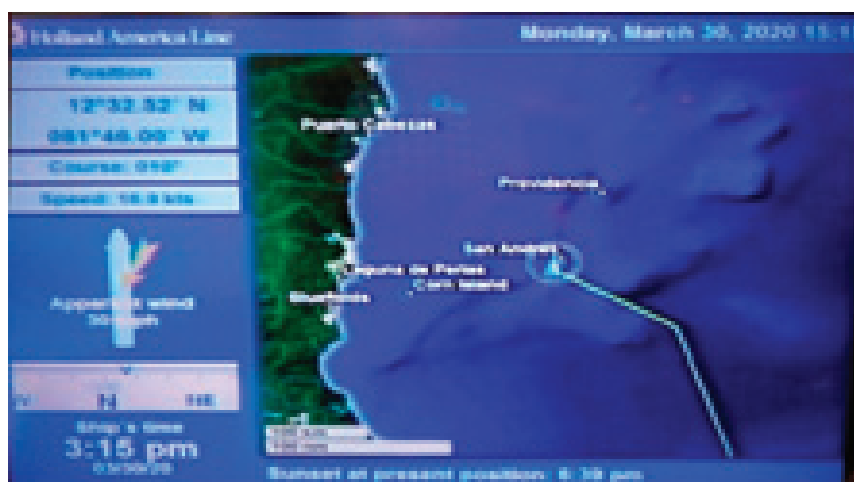
Authorities, die ook voor hun personeel al strenge Corona veiligheids maatregelen hadden genomen. Voor ons hield het in dat er geen buitenverlichting aan mocht en dat we in onze hut moesten blijven van het moment van anker op. Hoewel we natuurlijk blij waren verder te kunnen, was het wel een domper dat we niet de nieuwe sluizen kon zien en ik de ervaring met mijn vrouw kon delen van het varen op de Gatun meren met al zijn geluiden en vochtige warmte. Enfin gordijnen dicht en de tv aan, want het de Zaandam had een boeg camera dus al kon het niet buiten een deel van het schutten konden we in ieder geval volgen. Door onze BB hut waren we niet in staat het oude Miraflores en Pedro Miguel sluizen complex met misschien nog de bekende treintjes te zien. Ook de nieuwe wateropvang basins van de nieuwe sluizen die aangelegd zijn voor een beter watermanagement lagen ook aan SB, dus niet te zien. Na het passeren van een container terminal liepen we de Cocoli sluizen aan. Het gehele complex was hel verlicht voor ons een teken om toch maar even de gordijnen open te schuiven en naar buiten te kijken. Een modern complex dat met een minimum aantal mensen wordt gerund. Tenminste op de avond dat wij het Cocoli complex van 3 sluizen binnen voeren. We zagen bij het binnen varen een paar mensen met mondkapjes in een wachtruimte lopen, verder niemand.



De hele operatie verliep gesmeerd en nadat de laatste dubbele deuren open gingen en afscheid namen van de sleepboten die mee gaan door de sluis, voeren we richting de Gatun meren. Daar het een nacht passage was en je nooit weet hoe lang het duurt besloten we niet meer naar de TV

beelden te kijken. Het zal in het donker weinig spectaculair zijn om via de boegcamera de Gaillard en Culebra Cut te passeren en gingen te kooi.

Op 30 maart waren we bij het ontbijt in de hut al lang en breed op zee. We hadden helaas dus niets gemerkt van de passage van de Gatun sluizen, waar natuurlijk ook een nieuw complex ligt. In de ochtend briefing van de kapitein vertelde hij dan ook dat dit zijn snelste passage van het kanaal was geweest. Kennelijk wilden de autoriteiten ons weer snel kwijt en het was uiteindelijk ook geen scenic trip. Op naar Fort Lauderdale waar we



laat op 1 april aan zouden komen. Gedurende de morgen werd de koers naar BB verlegd in de richting van San Andrés. Ook hier weer aanvankelijk radio stilte, maar het laat zich raden dat op dit toeristisch eiland met vliegveld en een haventje geprobeerd werd urgente medicatie aan boord te brengen. Helaas, naar later door de kapitein bevestigd, werden de benodigde permits niet op tijd afgegeven, een gemiste kans. We zetten weer koers naar het Yucatan Channel en de west punt van Cuba. We zagen het Colombiaanse San Andrés dus uit de verte. Het schijnt een populair vakantie eiland te zijn waarover het Haagse International Court of Justice in 2007 nog een uitspraak deed om te bevestigen dat het samen met de eilanden Providencia en Saint Catherine onder het Colombiaanse gezag vallen en niet onder Nicaragua waar ze fysiek dichterbij liggen.

De volgende 2 dagen waren zeedagen zonder bijzonderheden en iedereen was natuurlijk erg benieuwd hoe de reis verder zou verlopen en waar we uiteindelijk mochten afmeren om van boord te gaan. Er moet wederom veel communicatie geweest zijn tussen het HAL kantoor en de kapiteins van beide schepen. We pikten uit de internationale pers veel geluiden op dat we niet welkom zouden zijn en de gouverneur van Florida geen zieke passagiers wilde opnemen om zijn ziekenhuis bedden te bezetten. Nu wilden de passagiers waarschijnlijk ook niet in een Florida ziekenhuis terecht komen. Vanwege de gevoelige communicatie op hoog niveau werd ons op dit moment maar weinig verteld. We lazen dat zelfs Donald Trump zich met de zaak bemoeide en zijn republikeinse gouverneur aansprak omtrent het lot van passagiers aan boord van cruise schepen. Of is de cruise en toeristen industrie belangrijk voor Florida?

Wij kregen in ieder geval een bericht in de mail van het Nederlandse consulaat in Miami. Dus die waren er ook weer voor ons bezig. De avond voor aankomst moest al onze bagage gepakt voor de hut gezet worden en werd ons verteld een overnight bag voor 2 dagen bij ons te houden ook werd op 1 april de snelheid van de Zaandam een beetje aangepast om op 2 april vroeg voor de kust van Florida te liggen. Voor nu buiten de territoriale wateren, want toestemming om in een van de havens af te meren was er nog niet. DE 2^e 's morgens bleek dat we niet de enige passagiers schepen waren die in Florida Strait voeren of lagen te drijven. Bij het opstaan die ochtend las ik een bericht van onze Voorzitter aan de Nederlandse kapiteins van de Zaandam en Rotterdam met een steun betuiging van de NVKK. Dit werd zeer gewaardeerd aan boord van de beide schepen en naar later bleek ook door onze varend commissaris Albert Schoonderbeek die ook aan boord van de Rotterdam was.

In de middag kwam uiteindelijk het verlossende bericht. We gingen afmeren in Port Everglades. De Zaandam voorop begaven we ons naar het loodsstation. Daar werden we door de US Coastguard opgewacht met snelle patrouille bootjes, waarvan een zelfs met een bemande mitrailleur voorop. Uiteraard werd ons in de verlossende aankondiging van de kapitein medegedeeld wat de voorwaarden waren voor het binnenvaren. Wederom,



net als in het Panama kanaal moesten we vanaf dat moment binnen blijven totdat we van boord gingen. Dus wederom binnen blijven, maar nu was het overdag dus konden we van achter de ramen in ieder geval zien hoe we Port Everglades invoeren. Tevens konden we nadat wij vast lagen zien hoe de Rotterdam de haven in voer en dwars achter ons langszij kwam.



Nu begon de procedure om ons van boord te krijgen. Allereerst was er nog die avond een paspoort controle aan de wal. Ook hier weer een noodzaak om de passagiers een zo kort mogelijke route aan boord te laten maken. Uiteraard met mondkapjes op en per dek werd iedereen naar het voorste trappen huis en lift complex geleid. Liefst via de trappen naar de gangway met de hut key card en het paspoort in de hand.

De scheepssecurity scande de keycard en vanaf de gangway werden we langs een afgezette route naar de douane geleid. Hier maakten we de mooiste paspoort controle ever mee, vlak voor de normale douane hokjes kregen we instructie. " U houdt Uw paspoort rechts naast Uw oor met de pagina met de foto open geklapt naar voren." Vervolgens moesten we de loop route volgen waar op gepaste afstand een immigration officer stond die ons door wuifde. Daarna marcheerden we voor langs de beampten in de hokjes die ons vrolijk toespraken "Welcome back" en vervolgens aangaven dat we vooral door moesten lopen en terug aan boord voor de nacht. Zo kon het dus ook met glimlachende immigration officers, iets dat ik in de afgelopen 55 jaar niet had meegemaakt bij binnenkomst van de States.

We hadden nog geen idee van hoe onze repatriëring zou lopen. Dit werd de volgende ochtend duidelijker toen er bericht kwam dat de diverse groepen passagiers naar het vliegveld van Fort Lauderdale konden vertrekken. DE HAL had vliegtuigen gecharterd voor groepen en de eerste groepen vertrokken naar Toronto , Atlanta en San Francisco. Na wat rond bellen bleken wij op een lijst te staan van mensen die medisch geïsoleerd waren. Daardoor hadden we geen vertrek informatie maar dat werd alras opgelost en wij vertrokken als laatste groep naar Parijs en Frankfurt. Ook het NL consulaat meldde dat we vertrokken en dat zij op het passenger terminal aanwezig waren. Uiteindelijk verlieten we om 1700 3 april onze hut met mondkapjes op en werden als eerste van de groep bij de gangway getest op temperatuur. Ik bleek net onder de limiet te zijn en kreeg dus op het nippertje een "Safe to Debarck "kaart. Ook werden ons plastic handschoenen aangereikt om aan te doen. Van hier liepen we met de overnight bags naar een klaarstaande bus. Er stonden 4 bussen waar ook de passagiers van de Rotterdam in mee gingen. Het NL consulaat personeel stond in oranje hesje met de NL vlag erop en zwaaide ons vaarwel op afstand. De bussen reden onder politie escorte, elke kruising werd tijdelijk door hen geblokkeerd. Rood licht of niet wij gingen door naar Fort Lauderdale Airport. Via een achteringang reden we tot direct aan de vliegtuig trap. Na een tijdje wachten mochten we eindelijk aan boord van het vliegtuig, een Airbus

350-900 van Spaanse charter maatschappij Evelop. Na het comfort van de Zaandam en de bus viel de stoel in het vliegtuig zwaar tegen. Het was duidelijk dat dit vliegtuig voor toeristen vervoer tussen Spanje, Duitsland en de Cariben wordt gebruikt, ik kon mijn benen amper kwijt. Maar we waren wat blij dat we met zo'n 350 Fransen, Duitsers, Scandinaviërs en Hollanders aan boord vertrokken naar Parijs.

In Parijs was het opvallend stil op Charles de Gaulle nu pas zagen we wat de Corona maatregelen inhielden. We werden keurig netjes opgevangen en de passagiers voor Amsterdam en Kopenhagen gescheiden van de vele Fransen. Wederom geen douane controle of safety checks.



Met een bus ging een deel van ons naar een andere chartervlucht, de rest ging met Air France/KLM verder. Nadat een deel van de bagage was geladen vertrokken we voor een 45 minuten hop naar Schiphol. Daar het een privé vlucht was vlogen we relatief laag over Antwerpen, Zeeland en de haven van Rotterdam, een prachtig gezicht op bekend terrein uit de lucht. De vlucht werd afgehandeld op Schiphol Oost waar we als enigen uitstapten. Ook hier geen controles en met een deel van onze bagage in de taxi reden we naar huis. Dit was het einde van een cruise die toch wat anders verliep dan we verwacht hadden. In plaats van 2 weken waren we op de kop af 4 weken aan boord geweest.

Dankzij de Kapitein van de Zaandam, zijn bemanning en de Holland Amerika Lijn hebben we een goed gevoel over ons verblijf aan boord. Het verloop van de reis was dan anders maar samen met de diverse ambassades, reisagenten, de gouvernementen van de diverse landen die we aanliepen, hebben de Kapitein en zijn maatschappij er alles aangedaan om ons zo veilig mogelijk thuis te krijgen in de door Corona bijna gesloten wereld.

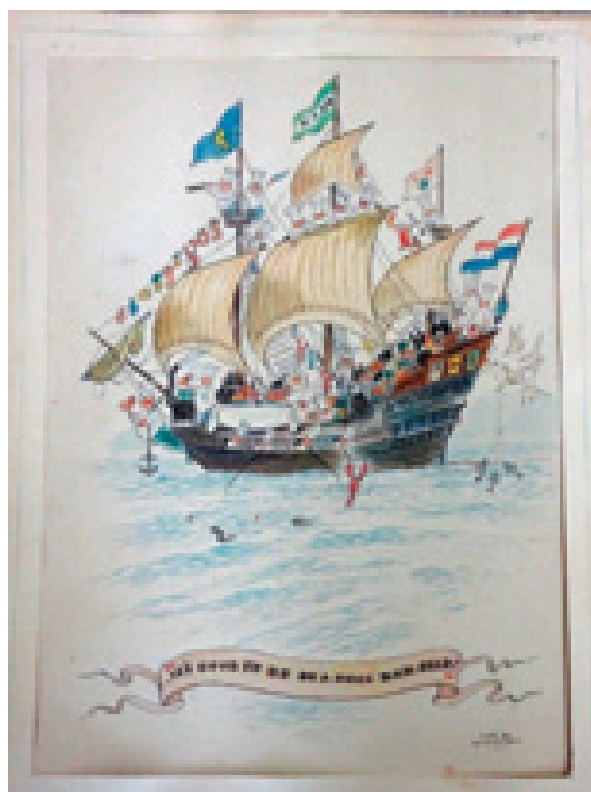
We zullen in de toekomst weer op cruise gaan en natuurlijk met de Holland Amerika Lijn op een medium sized schip met niet teveel passagiers.

"It's good to be on a well run ship"

Uitdagingen voor de Kapitein tijdens deze reis, maar ook in het algemeen;

- Vele nationaliteiten aan boord, hoe bereik je hen als ze geen Engels spreken/verstaan. Hun reisleiders kunnen ook uitvallen of geïsoleerd raken
- Passagiers in binnen hutten, hoeveel dagen kan een gezond iemand in isolatie gezet worden.
- Wanneer beslis je een cruise af te breken en hoe krijg je correcte informatie omtrent toegankelijkheid van havens.

- Hoe en hoeveel communiceer je met je gasten aan boord in de tijd van social media en satelliet verbindingen. Alles ligt binnen minuten op “straat” met beelden erbij.
- Wanneer is het aantal ziek meldingen bij bemanning en passagiers meer dan normaal.
- Hoe bescherm ik mijn gasten en ook bemanning tegen besmettingen.
- Wanneer plaats ik gasten/bemanning in individuele isolatie of stel ik totale hut isolatie in.
- Zijn de sanitaire maatregelen aan boord wel voldoende. Wat kan beter.
- Blijft mijn hotel bedrijf veilig voor gasten en bemanning. Welke aanpassingen kunnen we doen en hoe lang werken die.
- Hoe lang kan ik doorvaren met uitvallende/zieke bemanning.
- Hoe en met welke middelen kan ik de havenautoriteiten overtuigen ons toe te laten. Wat zijn de mogelijkheden van onze wal organisatie.
- Hoe blijven mijn officieren en bemanning gezond voor het essentiële werk.
- Hoe benader ik loodsen en andere tijdelijke bezoekers zonder gevaar van overdracht van ziekten.



(Afbeeldingen J. Boonstra)

Tuchtcollege voor de Scheepvaart, 2010 - 2020



door E.A. Bik

In 2010 werd het Tuchtcollege voor de Scheepvaart opgericht. Zijn opdracht is tegen kapiteins en scheepsofficieren van Nederlandse zeeschepen ingediende klachten te behandelen. Die klachten kunnen betrekking hebben op een handelen in strijd met goed zeemanschap jegens de opvarenden, het schip, de lading, het mariene milieu of het scheepvaartverkeer. Er zijn nu 10 jaren verstreken sedert de oprichting. Hieronder volgt een terugblik. Daaraan gaat vooraf een schets van de oorsprong van het huidige Nederlandse wettelijke tuchtrecht voor zeevarenden.

Wettelijk tuchtrecht

Het Nederlandse wettelijk tuchtrecht voor zeevarenden stamt uit 1856. Toen werd de Raad van Tucht ingesteld. De taak van deze Raad was klachten te onderzoeken over het gedrag van de kapitein ten opzichte van schip, lading, scheepsvolk of passagiers. Bleek dan dat een gezagvoerder zich had misdragen dan mocht de Raad hem de bevoegdheid ontnemen om gedurende maximaal twee jaren als kapitein op een Nederlands koopvaardischip te varen.

In 1879 kreeg de Raad er een taak bij. Hij kon een kapitein, stuurman of machinist ook de bevoegdheid ontnemen, voor maximaal tien jaar, om in een of meerdere rangen op een Nederlands schip te varen als hij debet was aan een schipbreuk, stranding, verlating van een schip of enige zeeramp, de dood van een mens ten gevolge hebbende.

Deze Raad werd in 1909 vervangen door de Raad voor de Scheepvaart. Zijn primaire taak was het doen van onderzoek naar voorgevallen scheepsrampen ten einde daar lering uit te trekken en aanbevelingen te doen. In dat kader mocht hij in voorkomende gevallen ook onderzoeken of kapitein, stuurlieden of machinisten schuld aan die scheepsramp was te verwijten. Dat was de tuchtrechtelijke taak. Apart daarvan stond de taak tuchtrechtelijk onderzoek te doen naar misdragingen van louter de kapitein. Beide tuchtrechtelijk trajecten konden uitlopen op een ontneming van de bevoegdheid voor maximaal twee jaar om als kapitein, stuurman of machinist aan boord van een Nederlands zeeschip dienst te doen. De Raad werd na 100 jaar in 2010 opgeheven. Het onderzoek naar scheepsrampen ter lering en het doen van aanbevelingen werd overgeheveld naar de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het tuchtrecht ging naar het nieuwe Tuchtcollege voor de Scheepvaart.

Aanklager en rechter

Na de indienststelling van de nieuwe tuchtrechtelijk regeling bleek al snel dat de aan het Tuchtcollege toekomende bevoegdheid om uit eigen beweging een zaak aanhangig te maken op gespannen voet stond met de eisen gesteld aan een rechterlijke procedure. Het zou procedureel een soort van Judge Roy Bean - gekend uit bij voorbeeld de stripserie 'Lucky Luke' - achtige rechtspraak opleveren. De Raad zou gelijktijdig kunnen optreden als aanklager en rechter en zo zichzelf zonodig van werk kunnen voorzien. Deze gedachte bij het opstellen van de nieuwe wettelijk regeling voor het Tuchtcollege voor de Scheepvaart was van historisch oogpunt uit gezien wel begrijpelijk. Aan de Raad van Tucht zond de Minister na 1879 gelet op de nieuwe taak van de Raad van Tucht betrekkelijk weinig zaken en daaronder nog weinig belangrijke, terwijl het aantal in die periode voorgevallen scheepsrampen aanzienlijk was. Bij het College zat men met de duimen te draaien, want er kwam geen werk binnen. In de beginfase van de Raad voor de Scheepvaart had zich ook zo een situatie voorgedaan omdat de wet toen geen goede definitie bevatte van het begrip scheepsramp en de Scheepvaartinspectie de vrijheid had een zaak al dan niet aan de Raad voor te leggen. De 'Judge Bean' bevoegdheid werd in 2014 op aandringen van het Tuchtcollege uit de wet geschrapt.

Verhuizing

Bij de bezuinigingsplannen van de regering viel rond 2014 ook het oog op het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Het plan was dat College naar Den Haag te laten verhuizen en onder te brengen in het gebouw van het Ministerie in Den Haag, althans in ieder geval het secretariaat van het Tuchtcollege daar te vestigen. Die laatste mogelijkheid zou zonder wetswijzing kunnen worden uitgevoerd want de zittingen zouden gelijk de wet dat voorschrijft dan in Amsterdam blijven plaatsvinden. Historisch gezien was deze bezuinigingsgedachte niet nieuw. In de jaren twintig van de vorige eeuw was voorgesteld om de Raad voor de Scheepvaart van Amsterdam naar Den Haag te laten verhuizen. Dat zou volgens de toenmalige regering een besparing met zich brengen zo meldde De Groene Amsterdammer op 1 november 1924. De verhuizing naar Den Haag ging niet door. Van een kostenbesparing was geen sprake. Zowat 100 jaar later ging de verhuizing van het secretariaat Tuchtcollege ook niet door, dit mede door de inzet van voorzitter mr. A.N. van Zelm van Eldik. Raad en secretariaat bleven te Amsterdam. Ook verdedigde Van Zelm van Eldik met succes de belangen van het Tuchtcollege toen bij de

Inspectie Leefomgeving en Transport een reorganisatie werd doorgevoerd die nadelen voor het Tuchtcollege met zich zou brengen.

Aanbevelingen voor de praktijk

In 2014 organiseerde de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij een symposium te Amsterdam met als titel 'Waar is de lering van de groene tafel gebleven?'. De toenmalig voorzitter van het Tuchtcollege concludeerde op die bijeenkomst in zijn bijdrage dat thans, anders dan in de 100 jaar Raad voor de Scheepvaart periode, de lering in de uitspraken zelf besloten lag en dat de 'gebruikers' van die uitspraken zelf die impliciete lering uit de uitspraken dienden te distilleren. Dat lijkt nu anders te worden. Drie uitspraken van het Tuchtcollege uit 2019 geven aan dat er een verandering heeft plaatsgevonden in het Tuchtcollege inzake dit aspect. In de uitspraak van de Thamesborg (5 juli 2019 - 2018.V13) staat in overweging 6 onderdeel C namelijk 'Het Tuchtcollege kan een bijdrage leveren aan de veiligheid van de beroepsgroep door de norm van goed zeemanschap bij het varen in ijskonvooi te concretiseren.' Vervolgens concretiseert het Tuchtcollege die norm expliciet. En in de uitspraken van de Coral Patula (30 oktober 2019 - 2018.V6 en 2018.V9) geeft het Tuchtcollege in de overwegingen nummer 8 een aantal aanbevelingen voor de praktijk.

Wat daar ook van zij, de toekomst zal leren of de verandering met betrekking tot het doen van aanbevelingen of het concretiseren van de norm goed zeemanschap in de uitspraak voor de praktijk blijvend is, er werden in het afgelopen decennium ruim 70 uitspraken gedaan. De behandelde onderwerpen waren divers. De volgende opsomming is willekeurig in volgorde en niet volledig. Er waren gevallen waarin alcohol en/of medicijnen een rol speelde, maar ook een geval betreffende het ongemerkt vollopen van een lekke voorpijptank, vele grondingen, een met krabbend anker op drift geraken, het verlies van deklading, verscheidene aanvaringen, een verpappende lading, een oliemorsing, het niet varen overeenkomstig het verkeersscheidingsstelsel, dodelijke arbeidsongevallen, varen in verboden veiligheidszones, een schip op een sloopstrand varen, ontgassing perikelen en varen zonder de daarvoor benodigde certificaten. Alle zaken werden door de inspecteur ILT/Scheepvaart namens de Minister ingediend met uitzondering van een klacht in de zaak Tempest (15 januari 2013 - 2011.K1). Het College verklaarde de klacht ongegrond. Tegen de uitspraak van het Tuchtcollege werd beroep ingesteld door de klager bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB). Het CBB deed op 3 januari 2015 uitspraak en bevestigde het oordeel van het Tuchtcollege.

E.A. Bik was oud stuurman ter koopvaardij, oud advocaat te Rotterdam, voormalig plaatsvervangend voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart, voormalig plaatsvervangend voorzitter van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart en oud voorzitter van het Tuchtcollege van de Scheepvaart. Hij is thans op pensioen.

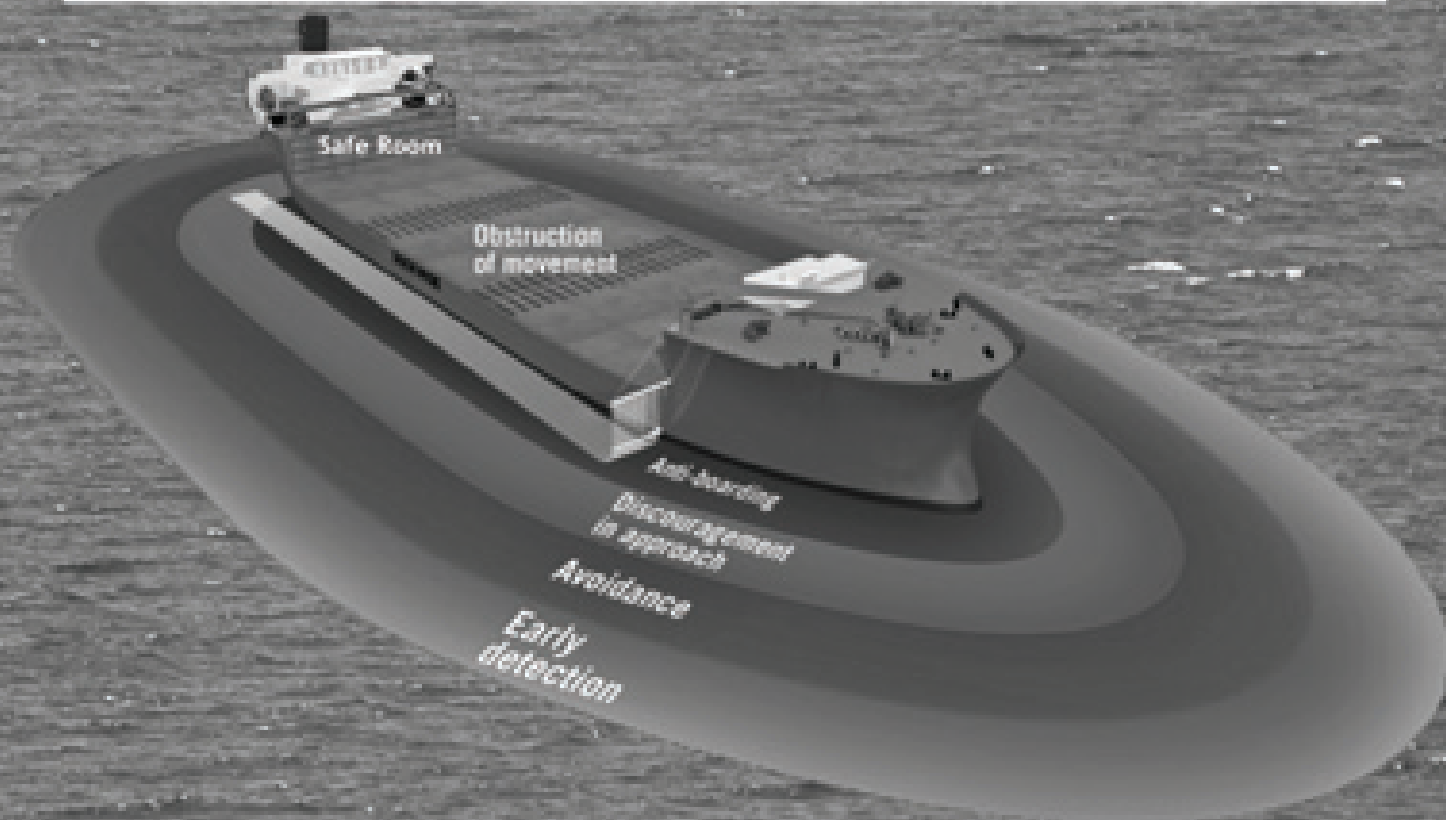




MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**HET MSA TEAM WENST ALLE KAPITEINS EN BEMANNING
EEN GEZONDE REIS 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>

STRAFVORDERING DOOR DE KAPITEIN

door Peter van der Kruit

Inleiding

In 2018 vroeg het ministerie van Justitie of de NVKK wilde medewerken aan een onderzoek naar strafvordering op zee. Ik heb als vertegenwoordiger van de NVKK plaats mogen nemen in de begeleidingscommissie van dit onderzoek dat werd uitgevoerd door Tilburg University afdeling Strafrecht. Enkele leden van de NVKK zijn geïnterviewd of hebben een enquête ingevuld voor dit onderzoek. Het onderzoek is medio juni 2019 gepubliceerd.

Dit onderzoek ging over opsporingsbevoegdheden en dwangmiddelen van, onder andere, de kapitein op zee. Deze bevoegdheden staan in Titel VIA van het Wetboek van Strafvordering. Een wetboek bestaat uit meerdere hoofdstukken en titels. Een titel is een onderverdeling binnen het Wetboek van Strafvordering. Het gaat hier dus over Titel VIA.

Een titel is weer onderverdeeld in artikelen, voor dit onderzoek zijn dat de artikelen 539a – 539w. In deze artikelen staan de bevoegdheden van o.a. de kapitein om op zee verdachten aan te houden, te fouilleren en te verhoren.

De onderstaande tekst komt voornamelijk uit het rapport zelf, maar is iets aangepast om het nog beter leesbaar te maken en om de positie van de kapitein te verduidelijken.

Onderzoek

Dit onderzoek gaat in op de vraag in hoeverre en op welke wijze Titel VIA (artikelen 539a-539w) Wetboek van Strafvordering aangepast dient te worden om eventuele belemmeringen, tekortkomingen en onduidelijkheden weg te nemen.

Titel VIA bevat bepalingen met betrekking tot de opsporing van en het onderzoek naar strafbare feiten buiten het rechtsgebied van een rechtbank (op zee). Deze titel schept een basis in het Nederlandse recht voor de uitoefening van bepaalde strafvorderlijke bevoegdheden in de (Nederlandse) territoriale zee en op volle zee, de lucht daarboven en de (kosmische) ruimte.

Nederlandse opsporingsambtenaren zullen doorgaans niet ter plaatse zijn op het moment dat zich op afgelegen locaties, zoals op zee of in de lucht, een strafbaar feit voltrekt.

Ook kan een verdachte niet zomaar voor een rechterlijke autoriteit worden geleid wanneer hij zich op een schip midden op de oceaan bevindt.

Bepaalde bevoegdheden die in het Wetboek van Strafvordering in beginsel zijn toegekend aan opsporingsambtenaren, kunnen in dit kader dan ook worden uitgeoefend door anderen, zoals commandanten van militaire schepen of luchtvaartuigen, kapiteins en gezagvoerders van luchtvaartuigen.

In beginsel mogen die functionarissen slechts optreden op aanwijzing van de officier van justitie, tenzij er sprake is van spoed.

Praktijk

Er is weinig bekend over de toepassing en interpretatie van Titel VIA. Hoewel er genoeg relevante wetenschappelijke literatuur bestaat met betrekking tot de

theoretische basis van Titel VIA, is onduidelijk of en op welke wijze Titel VIA in de praktijk wordt toegepast, of de titel bekend is bij kapiteins in de strafrechtspraktijk en of de titel in dat kader wellicht tot problemen leidt.

Met name vanwege deze leemte is bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid de behoefte ontstaan aan een onderzoek naar de ervaringen met en toepassing van Titel VIA. Dit onderzoek voorziet daarin.

Het gehele Wetboek van Strafvordering wordt momenteel gemoderniseerd en in het kader daarvan zal mogelijk ook de Titel VIA op een nieuwe wijze worden vormgegeven.

Conclusies en aanbevelingen

Hieronder zijn de voor de kapitein meest relevante conclusies en aanbevelingen van het rapport beschreven. Alle volledige conclusies en aanbevelingen zijn in het rapport te lezen.

Nut en noodzaak van Titel VIA in algemene zin

In algemene zin kan worden gezegd dat Titel VIA – dat in 1967 in werking is getreden en sindsdien nauwelijks is gewijzigd – anno 2019 dusdanig is verouderd dat deze de feitelijke problematiek van extraterritoriale strafvordering niet (meer) adequaat weerspiegelt.

De titel bevat een aantal bepalingen die geen gelijke tred hebben gehouden met onder andere technologische ontwikkelingen en, in samenhang daarmee, met de evolutie van de strafvordering voor zover deze betrekking heeft op het Nederlands grondgebied.

Toen Titel VIA tot stand kwam in 1967, was het vaak lastig voor kapiteins om snel contact te krijgen met de officier van justitie. De laatste decennia is dat door technologische veranderingen aanzienlijk gemakkelijker geworden.

Uit het rechtsvergelijkend onderzoek is naar voren gekomen dat de ons omringende landen geen algemene instructienorm als die in art. 539a Sv kennen voor optreden in het buitenland.

Taalgebruik

Wij hebben vastgesteld dat Titel VIA verouderd taalgebruik bevat. De benaming van de titel vormt daarvan een illustratie. Het verdient overweging om de benaming in het kader van de modernisering van het wetboek beter te laten aansluiten bij de inhoud van de regeling. Ook wat betreft de inhoud is het taalgebruik verouderd. De titel spreekt bijvoorbeeld van ‘schipper’, terwijl in de scheepvaartpraktijk enkel van een schipper gesproken wordt op het moment dat het gaat om binnenvaart en visserij. Buiten die gevallen wordt gesproken van een kapitein.

Bekendheid van Titel VIA in de praktijk

Kapiteins, maar ook commandanten van een oorlogsschip en gezagvoerders van luchtvaartuigen krijgen op grond van Titel VIA in zekere zin een functie als plaatsvervangend opsporingsambtenaar toebedeeld. Deze rol en de daarbij behorende bevoegdheden komen tijdens de opleiding (kort) aan bod.

Omdat hun primaire taken echter van een heel andere orde zijn dan deze opsporingsbevoegdheden én omdat de bevoegdheden slechts zelden gebruikt hoeven te worden, rijst de vraag of zij voldoende parate kennis hebben van de regelgeving op dit gebied. Dit leidt tot de volgende aanbevelingen:

Waar mogelijk verdient het aanbeveling *security officers* op te leiden om als buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) te fungeren.

In de kapiteinsopleiding voor zou meer aandacht kunnen worden besteed aan de bevoegdheden in de titel. Zou de titel worden herzien, dan zou het aanbevelenswaardig zijn dit moment aan te grijpen om de bekendheid daarmee verder in de opleiding te verankeren. Daarbij kunnen ook rederijen een rol spelen. Het verdient overweging om voor de verschillende beroepsgroepen laagdrempelig informatiemateriaal beschikbaar te stellen.

Moderne communicatiemiddelen en waarborging van fundamentele rechten
Titel VIA is niet aangepast aan de ontwikkelingen in de regeling van opsporingsbevoegdheden en de rechten van verdachten. De bijzondere dwangmiddelen in de titel moeten worden gezien als 'lex specialis' ten opzichte van de algemene regeling in het Wetboek van Strafvordering (en bijzondere wetten); voor zover in de titel niet anders is bepaald kunnen de algemene regels worden toegepast.

In veel bepalingen in Titel VIA met betrekking tot bijvoorbeeld verhoor, rechtsbijstand en het recht op informatie, is niets specifiek geregeld en dus moet ervan uit worden gegaan dat de 'gewone' regels in het Wetboek van Strafvordering van toepassing zijn.

In de praktijk wordt de conclusie breed gedragen dat het, gezien de beschikbare moderne communicatiemiddelen, niet langer verantwoord is om op zo'n vergaande wijze af te wijken van de strafvordering in het Wetboek van Strafvordering buiten deze titel. Dat geldt met name met betrekking tot het waarborgen van de rechten van verdachten, zoals consultatie van een raadsman bij het politieverhoor, dus ook indien de kapitein een verdachte verhoort.

Naast het ontbreken van een regeling over het consulteren van een advocaat bij het verhoor en de opname van de verhoren, werd het verhoor volgens respondenten soms afgenomen in het Engels ten overstaan van een niet 'native' Engels sprekende verdachte – na afloop van het verhoor kreeg de verdachte slechts een samenvatting in zijn eigen taal te lezen.

Als alternatief voor het fysiek bijstaan van een verdachte aan boord van een schip, kan tegenwoordig bijvoorbeeld een videoverbinding worden gebruikt. Het is van groot belang om de bepalingen van Titel VIA beter in overeenstemming te brengen met fundamentele rechten van verdachten – bijvoorbeeld het recht op rechtsbijstand – zoals die mettertijd in de strafvordering zijn geïmplementeerd.

Het is aan te bevelen om bij herziening van Titel VIA duidelijk te maken waar en hoe de regeling in het Wetboek van Strafvordering (en bijzondere wetten) buiten deze titel wordt gevolgd en waar daarvan wordt afgeweken. Zo kan bijvoorbeeld een regeling worden ontworpen voor toegang tot een advocaat, maar ook aan een videoverbinding voor getuigenverhoren. Daarbij moet overigens wel gezegd worden dat bij kleine schepen niet altijd mogelijk is wat op grote schepen kan. Toch blijkt dat, ondanks de verouderde wetgeving, de praktijk zich reeds aanpast op een aantal punten. Zo geeft het Openbaar Ministerie aan met betrekking tot incidenten aan boord van zeeschepen de verdachte per telefoon of marifoon wel degelijk te wijzen op het recht op consultatie van een raadsman voorafgaand aan het verhoor en bijstand tijdens verhoren.

Andere conclusies en aanbevelingen in dit kader zijn:

Het feit dat op een schip een vrijheidsbeneming van achttien dagen mogelijk is wanneer de officier van justitie niet kan worden bereikt, is in het licht van de huidige communicatiemogelijkheden niet langer nodig en gerechtvaardigd.

Wij bevelen aan om het Besluit in de zin van art. 539n Sv te herzien. Volgens dit nog steeds geldende besluit mag een aangehouden verdachte op een schip op water en brood worden gezet. Deze regeling vindt haar oorsprong in de Beginselenwet Gevangeniswezen zoals deze indertijd van kracht was. Het behoeft geen betoog dat ook deze regeling ruim vijftig jaar later aan heroverweging toe is.

Verschillen luchtvaart en scheepvaart

Er bestaan grote verschillen tussen de praktijk van de luchtvaart en scheepvaart terwijl de wettelijke regeling op veel punten gelijk is. De verschillen hebben onder meer betrekking op de reisduur, afstand en mogelijkheden tot communicatie. De gemiddelde duur van een vlucht sluit bijvoorbeeld niet goed aan bij de mogelijkheid van vrijheidsbeneming van achttien dagen, terwijl dit wel voorstelbaar zou kunnen zijn bij zeevaart.

In de luchtvaart lijken de bevoegdheden uit Titel VIA nog minder bekend en worden ze nog minder relevant geacht dan op zee. De vraag is daarom of het verdedigbaar is om dezelfde regels van toepassing te laten zijn op beide gebieden.

Meldingsverplichting

De meldingsverplichting in art. 539b Sv voor het gebruik van bevoegdheden geldt nu voor alle strafbare feiten. In de praktijk is het niet realistisch gebleken dat alle strafbare feiten worden gemeld en lost men dergelijke zaken soms informeel op. Dit zou aanleiding kunnen vormen om de meldingsverplichting nader te kwalificeren door deze bijvoorbeeld te beperken tot bepaalde misdrijven en/of bij het gebruik van specifieke bevoegdheden.

Kapitein als verdachte

Titel VIA laat een leemte bestaan ten aanzien van de mogelijkheid dat de kapitein zelf degene is die wordt verdacht van een strafbaar feit. Voor die situatie bestaat namelijk geen aanvullende regeling. Dat terwijl hij in de positie is om eventuele verslaglegging (bijvoorbeeld in het scheepsjournaal) naar zijn hand te zetten.

Met betrekking tot de kapitein, die een verdergaande meldingsplicht heeft, geldt bovendien dat de verhouding tussen zijn plichten en het *nemo tenetur*-beginsel¹ vragen kan oproepen. De situatie kan zich immers voordoen dat hij, wanneer hijzelf de dader/verdachte is, via de meldplicht ertoe wordt verplicht bewijs van een strafbaar feit tegen zichzelf te leveren.

Het is aan te bevelen een specifieke procedure te codificeren voor de situatie waarin de kapitein zelf verdachte is of wordt.

Concentratie van specialistische kennis

De expertise met betrekking tot strafvordering op zee is enerzijds geconcentreerd door de rol van de Noordzeeofficier – in feite een ‘maritiem officier van justitie’ – bij het Openbaar Ministerie. Anderzijds is specialistische kennis versnipperd in die zin dat de Rechtbank Rotterdam een speciale maritieme kamer kent, die echter geen strafzaken behandelt.

¹ Niemand is gehouden tegen zichzelf bewijs te leveren, ofwel niemand kan worden gedwongen aan zijn eigen veroordeling mee te werken. Een verdachte heeft daarom ook het zwijgrecht.

De wettelijke regeling zou duidelijk kunnen maken dat een melding bij een gespecialiseerde autoriteit dient te worden gedaan. Hoewel het bureau van de Noordzeeofficier 24 uur per dag en zeven dagen per week bereikbaar is, krijgen melders momenteel niet altijd op zeer korte termijn contact met een gespecialiseerde functionaris, dus met kennis van het maritieme recht. Het is aan te bevelen dat dit contact met een op het gebied van maritiem recht gespecialiseerde autoriteit beter wordt gefaciliteerd.

Ten slotte

Wat er verder met deze conclusies wordt gedaan en of alle aanbevelingen worden overgenomen is op dit moment nog niet bekend. Zal de kapitein minder bevoegdheden krijgen op zee? Ik denk dat dit wel meevalt, maar de beschreven titel en artikelen van het Wetboek van Strafvordering zullen de algemene schoonmaakactie van het ministerie niet ontlopen. De wat ouderwetse artikelen zullen hopelijk in een nieuw jasje worden gestoken, waarbij rekening wordt gehouden met de voortschrijdende technologieën. Tegen die tijd zal de kapitein weer worden geconsulteerd, via de NVKK.

Zie voor de volledig tekst van het rapport de gevoegde verwijzing. Vindplaats van het Onderzoek:

https://www.wodc.nl/binaries/2948%20-%20Eindrapport_tcm28-393461.pdf



Nog meer juridische zaken :

Strafvordering buiten het rechtsgebied van een rechtbank

Een rechtsvergelijkend onderzoek over de ervaringen met Titel VIA van Boek 4 van het Wetboek van Strafvordering:

<https://www.wodc.nl/onderzoeksdatabase/2948-extraterritoriale-opsporing-en-vervolgving.aspx>



MEDEDELING STICHTING KOOPVAARDIJPERSONEEL 1940-1945

De Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 – 1945 probeert op 25 augustus a.s. een herdenkings vaartocht te maken met de Smaragd. Indien er voldoende animo is en de covid-19 maatregelen zijn versoepeld, zou de vaartocht door kunnen gaan. De kosten zullen dan € 52,50 (incl. consumpties) bedragen.

Heeft u belangstelling, neem dan contact op met : marja.tromp@planet.nl of bel met haar: 06-1066 7317

NVKK-bezoek aan het KNMI in De Bilt, donderdag 5 maart 2020



Onder bezielende leiding van onze gids, de heer Dick Heijboer (oud scheepsrouteerder bij het KNMI en oud stuurman KHL) werd ons een mooi programma gepresenteerd.

Na een algemene introductie van de geschiedenis en de infrastructuur van het KNMI kregen we interessante presentaties over het weer, het klimaat en de klimaatverandering. Heel duidelijk werd hoezeer de mens van invloed is op de klimaatverandering. Het is verontrustend!

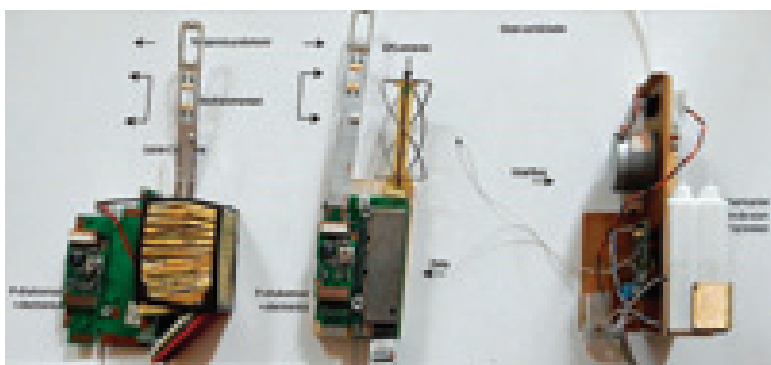
Na de lunch kregen we op het meetveld met een grootte van 2

voetbalvelden uitleg over de geavanceerde meetapparatuur die daar stond opgesteld en konden we de oploading van een weerballon met alle voorbereidingen daarvoor meemaken.



Tenslotte bekeken we het museum in de oude werkkamer van Buys Ballot, waarin ook nog zijn bureau en stoel van weleer stonden en waar heel veel oude instrumenten en meetapparatuur waren te bezichtigen (met daaronder de ons bekende droge- en natte bol slinger).

HALHN

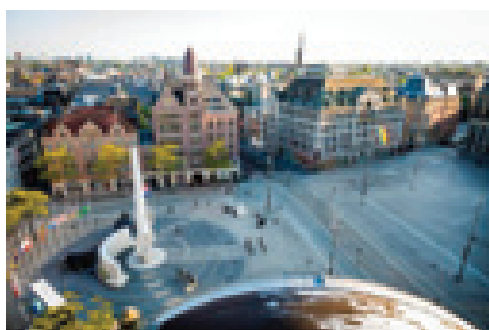


(foto's: L. v.d. Ende en H.A. L'Honoré Naber)



4 Mei 2020 herdenkingen

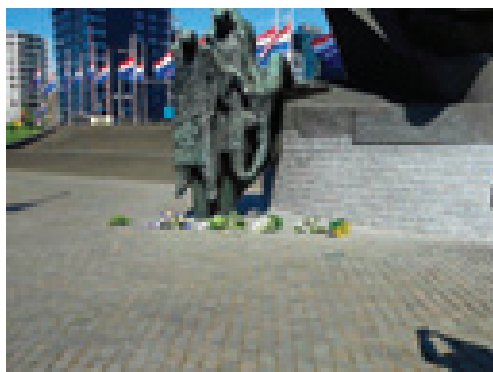
Tijdens sobere plechtigheden i.v.m. de corona crisis deed de NVKK kransen leggen op De Dam in Amsterdam en bij het monument 'Voor Hen die Vielen' in Den Helder. De NVKK was aanwezig bij De Boeg in Rotterdam.



Amsterdam



Den Helder



Rotterdam



Scheepsrampen en Jappenkampen

In juni 2020 verschijnt naar verwachting het boek 'Scheepsrampen en Jappenkampen', geschreven door Hendrik Boot. Hij beschrijft het ongelooflijke maar waargebeurde verhaal van zijn vader Cor Boot, zeeman op 'de grote vaart', dat hij reconstrueerde aan de hand van flarden uit de geschiedenis. Want erover praten, dat deed Cor vrijwel niet. Als 18-jarige gaat hij in 1937 varen. Een paar jaar later breekt de oorlog uit. Eerst met Duitsland als vijand, vervolgens met Japan. Een jarenlange overlevingsstrijd volgt.

Cor overleeft de oorlog op zee, bombardementen, torpederingen, vijftien Jappenkampen en de slopende werkzaamheden aan de 220 kilometer lange Pagan Baroe spoorlijn op Sumatra, ook wel de dodenspoorweg genoemd. Zelf vertelde hij, zoals vele lotgenoten, niet veel over de ontberingen en ellende die hij doorstond.

Daarom ging zijn zoon, Hendrik Boot, op zoek naar zijn verhaal.

Het resultaat is een bijna 400 pagina's tellend boek waarin hij de geschiedenis vertelt en in de context plaatst, voorzien van foto's en afbeeldingen uit die tijd. Een onvoorstelbaar relaas over overleven, veertig jaar varen en – tegen Cor's eigen verwachtingen in – toch oud worden. Hendrik: "Ik wilde mijn vaders verhaal vertellen, maar dat gaat natuurlijk niet. Veel van wat hij meemaakte zal nooit verteld worden. En dat is misschien maar goed ook. Mijn vader vocht voor zijn leven en ging door, om de volgende dag de zon weer te zien opkomen.

Eerbetoon

Het is nu 75 jaar geleden dat er een eind kwam aan deze ontberingen. De laatste getuigen sterven. Daarmee wordt een stuk geschiedenis afgesloten, maar niet uitgewist. Met het boek brengt Hendrik een eerbetoon aan de slachtoffers en overlevenden van het gruwelijke Japanse geweld in Azië. Een oorlog waar velen weinig van weten, maar die net als alle andere wrede heden uit die tijd niet vergeten mag worden.

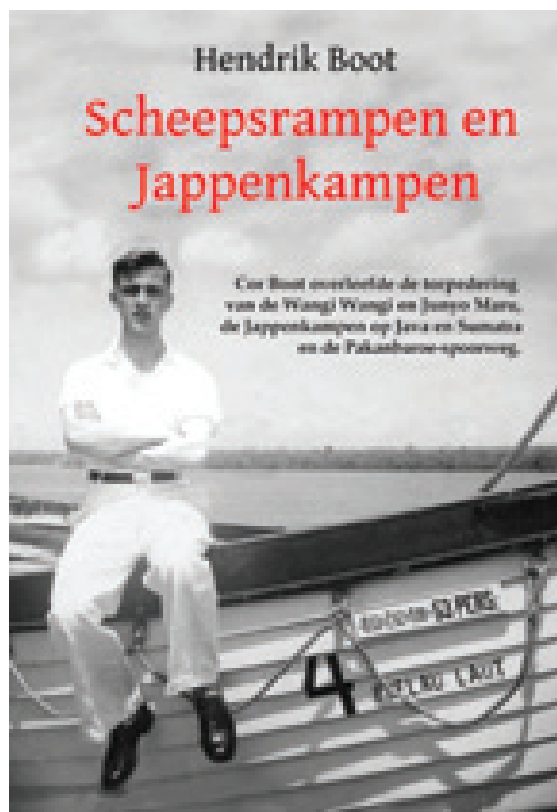
Voorinschrijving boek

'Scheepsrampen en Jappenkampen' verschijnt naar verwachting in juni 2020.

Er is een voorinschrijving gestart om de uitgave, in eigen beheer, mogelijk te maken. De prijs van het boek is €29,50. Voorinschrijvers krijgen korting en betalen €25,50 bij vooruitbetaling. Eventuele verzendkosten bedragen €6,25.

Bestellen kan door een bericht te sturen naar boek-boot@outlook.com.

U ontvangt dan het inschrijfformulier en de betaalgegevens. De voorinschrijving is definitief na ontvangst van de betaling



- ✳ **UN Secretary General calls on countries to facilitate crew changes as deadline is over.** The UN secretary general called on all countries to formally designate seafarers and other marine personnel as key workers: https://safety4sea.com/un-sec-gen-calls-on-countries-to-facilitate-crew-changes-as-deadline-is-over/?utm_source=noonreport&utm_medium=email&utm_campaign=major
- ✳ **Crisis looms for trapped crews warns IMO:** <https://container-news.com/crisis-looms-for-trapped-crews-warns-imo/>
- ✳ **Taking the personal view for crew working on container shipping:** <https://container-news.com/taking-the-personal-view-for-crew-working-on-container-shipping/>
- ✳ **Officer Shortage To Widen And Inflate Manning Costs:** <https://www.hellenicshippingnews.com/officer-shortage-to-widen-and-inflate-manning-costs-2/>
- ✳ **Singapore's First Full Crew Change Under New Protocol Performed:** https://www.marineinsight.com/shipping-news/singapores-first-full-crew-change-under-new-protocol-performed/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+MarineInsight+%28Marine+Insight%29
- ✳ **KVNR: Visas could be a bottleneck for crew changeovers:** https://www.swzmaritime.nl/news/2020/05/25/kvnr-visas-could-be-a-bottleneck-for-crew-changeovers/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202020-22
- ✳ **Suez Canal benefits from COVID-19 pandemic.** Transits through the Suez Canal stayed resilient with 6,166 transits and total transits of the three commercial shipping sectors which up 8% year-on-year: <https://safety4sea.com/suez-canal-benefits-from-covid-19-pandemic/>
- ✳ **Nearly half the major ports see drop in box ship calls: IAPH report:** <https://www.seanews.com.tr/nearly-half-the-major-ports-see-drop-in-box-ship-calls-iaph-report/186879/>
- ✳ **ESA project calls for terrestrial navigation systems to reduce risk – GPS World** <https://rntfnd.org/2020/06/04/esa-project-calls-for-terrestrial-navigation-systems-to-reduce-risk-gps-world/>
- ✳ **Seafarers Fatalities: Is the Maritime Industry Doing Enough For the Seafarers?:** <https://themaritimepost.com/2020/06/03/seafarers-fatalities-is-the-maritime-industry-doing-enough-for-the-seafarers/>
- ✳ **Fire rips through wooden dhows in Sharjah Creek:** <https://www.thenational.ae/uae/government/fire-rips-through-wooden-dhows-in-sharjah-creek-1.1033891>
- ✳ **Withdrawal of Inmarsat Fleet 77 Services on 1 December 2020 – download pdf:** https://info.lr.org/e/12702/4222-LR-Class-News-14-2020-pdf/953gxm/835950666?h=N_SswsblCE0Dp1I7IX3drWcTmWcQdVaMtIPdc5yBxLY
- ✳ **World's Largest Container Ship 'HMM Algeciras' -video:** https://youtu.be/k3DJ0c_94nI
- ✳ **An exhausted pilot finally made it on the skin of his teeth. Nerve breaking scene - video:** https://www.instagram.com/tv/B_YA3BxH06D/?igshid=5l02iv67i5y4

N.B. Om gemakkelijker de aangegeven links te kunnen gebruiken wordt verwezen naar de digitale editie van dit nummer op de NVKK-website.



Ingezonden brief vanuit Australië

Ik probeer uiteraard het nieuws in Nederland wat meer te volgen. Maar het is even zo belangrijk om er regelmatig van weg te lopen. Met alle 'experts', analyses en advies vervuult het het normale denken.

Australië zit in een bubbel. Het aantal Corona-gevallen is hier minimaal; een combinatie van geluk, eilandisolement en het voordeel van de tijd (we konden eerst wat bij andere landen afkijken). Je vraagt je wel af hoe lang dat houdbaar is, want politici raken nu al overstuur van een enkele casus.

Ik ben net weer onderweg naar huis, vanuit de Torres Strait. Tegen de verwachting in, aangezien het vluchtaanbod minimaal is. Net een beetje geluk gehad. Het inreizen naar het werk is eigenlijk het grootste probleem. De diverse staten, o.a. Queensland, hanteren allerlei reisbeperkingen. Daar zijn weer allerlei uitzonderingen op voor 'essential workers'. En dat zijn we gelukkig. Desondanks een hoop bureaucratie, papierwerk en praktische beperkingen. Ik bespeur ook meer en meer een kronkel bij het bestuursapparaat waarbij individuen zich steeds groter wanen in de 'politiestaat'. Enkele politici, overheidsbeambten en politieagenten die zich een rol aanmeten en ongekende bevoegdheden hebben onder de uitgeroepen noodtoestand. Voer voor psychologen dus.

Op het werk is de grootste zorg het beschermen van de inheemse bevolking (Aboriginal/Torres Strait Islanders). Met de transfer van/naar de schepen introduceren we natuurlijk enkele risico's en we kunnen het ons niet veroorloven dat we het virus in deze gemeenschappen door ons toedoen zouden introduceren. Onze 'social licence' om op de eilanden te mogen bivakkeren verplicht ons tot maximale inspanning. De schepen zijn ironisch genoeg momenteel de 'schoonste' plekken. De meeste schepen die hier arriveren hebben al een flink aantal dagen op zee gezeten. De bemanning is/wordt niet afgelost (een drama en schande).

Ik groet alle bekenden en wens hen goede gezondheid en sterkte met alle lokale beslommeringen.

Gerrit Jan Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot
Oud secretaris NVKK

Nieuwe leden: geen aanmeldingen**De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:**

05 maart	De Bilt	Rondleiding KNMI
06 maart	IJmuiden	KNRM-Radio Medische Dienst
11 maart	Den Haag	Overleg Min. I&W - Wet zeevarenden
29 april	*	Overleg herdenking 4 mei
30 april	*	Overleg Min I&W over situatie Golf van Guinee
04 mei	Rotterdam	Aangepaste herdenking 'De Boeg'
07 mei	*	Overleg KNRN-RMD
12 mei	*	Overleg KNRN-RMD
13 mei	*	Overleg KVRN-Nutilus Int.-NVKK met minister Grapperhaus over WbtK
20 mei	*	Webinar KVRN (Deze is nog terug te zien, zie onze website)

* Dit overleg heeft voornamelijk via teleconference of videobellen plaatsgevonden.

Geplande activiteiten 2020:

N.N.B.	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
17 mei	Den Haag	Bestuursvergadering
08 mei	Amsterdam	Symposium

De data zijn onder voorbehoud. Vanwege de huidige crisis zal de ALV op een nader te bepalen datum worden gehouden.

Overleden lid:

28 oktober 2019	M. Hus	Shell Tankers
-----------------	--------	---------------

*****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:

Heeft u iets interessants, leuks of opmerkelijks meegemaakt, dat u wilt delen met uw collega's, of wilt u uw mening over een onderwerp kwijt, neem dan contact op met de redactie. De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl. De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices.



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



Zouden ze naar elkaar gezwaaid hebben?



MARIBO MAERSK en MSC MINA, 399m en 400m
Foto : Leedert Muller, Terneuzen Port Service



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT