

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

EVER GIVEN SPECIAL



JURIDISCH HANDBOEK KAPITEIN STAAT ONLINE



NR 2 - JUNI 2021



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

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

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:

R. Ballieux
J. Boonstra
J.F. Krijt
G. Schütze

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

I.v.m. de corona maatregelen nog nader op te geven. Zie de Dgitale Nieuwsbrief en de NVKK-Website

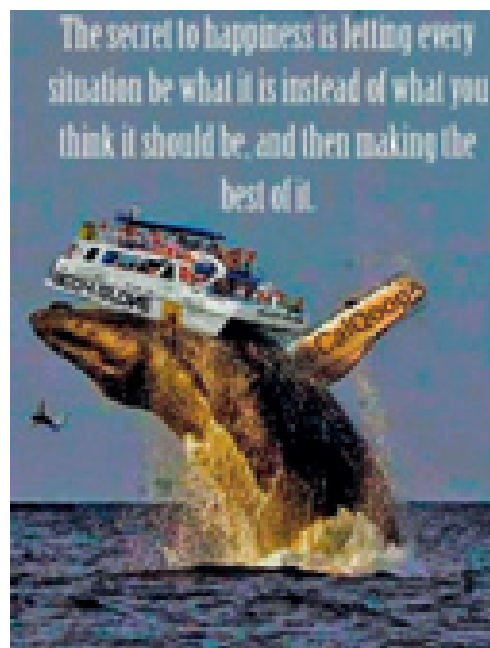
INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
IFSMA: Rechtspositie kapitein	5
Koninklijke Onderscheiding	6
Ever Given: Van de redactie	8
Ever Given: Internet links	9
Relatie loods-kapitein in Suez Kanaal	16
Suezkanaal geblokkeerd!	19
Ever Given: The Blame Game	28
NL-Vaccinatieprogramma zeevarenden	38
Stowaways Guidance & Checklist	39
Juridisch Handboek Kapitein	40
4 mei Kranslegging	41
Secretariaatsmededelingen	42

OP DE VOORPAGINA

De Ever Given wordt uitgegraven (foto SCA)

QUOTE



Bron: Pinterest



Geachte collegae,

Ik hoop dat u en u naasten gezond zijn. Momenteel krijgen gelukkig veel landen de coronapandemie langzaam onder controle en worden steeds meer mensen gevaccineerd. Wij zijn verheugd dat nu eindelijk ook voor zeelieden op Nederlandse vlag schepen sinds kort een vaccinatieprogramma is uitgerold waarbij eenieder het Janssen vaccin krijgt toegediend.

In dit nummer veel aandacht voor het incident met het containerschip Ever Given in het Suezkanaal en het varen met grote containerschepen door dit relatief smalle kanaal. De NVKK is hiervoor ook benaderd door radio en tv-programma's waarbij ons lid kapitein Roel Ballieux te zien was in het programma Beau.

Op 4 Mei jl. heeft de NVKK weer kransen gelegd bij Koopvaardij monument De Boeg in Rotterdam en het Marine en Koopvaardij monument te Den Helder. Op de Dam was dit jaar maar voor een beperkt aantal genodigden plaats en daardoor kon de NVKK niet fysiek deelnemen aan de plechtigheid maar we hebben op afstand de kranslegging voor defensie en koopvaardijpersoneel gadegeslagen.

Ondergetekende heeft samen met onze jurist Peter van der Kruit IFSMA vertegenwoordigd in de IMO Maritieme Safety Committee 103 van 6 tot 14 mei in de werkgroep voor de Golf van Guinee. Een totaal van 110 lidstaten en belangenorganisaties hebben met elkaar een resolutie geschreven waarin onmiddellijke aandacht en actie gevraagd wordt van alle lidstaten en omringende landen van de Golf van Guinee om de scheepvaart in dat gebied beter te beschermen, piraten te vervolgen en een Internationaal communicatieplatform op te zetten. Wij hebben in de vergadering speciale aandacht gevraagd voor de moeilijke positie van de kapitein in dit hoog risicogebied.

Op het gebied van zeevaartonderwijs heeft de vereniging op voorstel van ons lid Kapt. G.J Hulsebos een nieuw initiatief gelanceerd waarbij we studenten van maritieme opleidingen een kapitein/mentor aanbieden voor morele en/of praktische steun.

Betreffende de datum voor de ALV zullen we u zo spoedig mogelijk informeren en verder zullen we u via de Notices en de digitale nieuwsbrief die we regelmatig rondsturen op de hoogte houden.

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

Leen van den Ende
Voorzitter



NVKK PLEIT BIJ IFSMA VOOR VERBETERDE RECHTSPOSITIE KAPITEIN**MSC 103 working group 2 – Piracy and armed robbery against ships**

The MSC working group 2 on piracy in the Gulf of Guinea was attended by NVKK chairman Capt. Leen van den Ende and Peter van der Kruit representing IFSMA. The working-group was chaired by Captain Derrick Attachie from Ghana with and meetings took place from Monday May 10th till Thursday 13th with the attached TOR as agenda.

The total number participants of around 110 came from member-states, specialized agencies and non-governmental organizations in consultative status such as IFSMA. The first two topics on the TOR, MSC- and Assembly resolutions took two full days of intense discussions where the floor was mainly dominated by Argentina, Nigeria, Russia and China with additional contributions from France, UK, Germany and The Netherlands. From the non-governmental organizations mainly ICS, ICC, OCIMF, INTERTANKO, ITF and IFSMA took the floor.

In particular much time was put in the discussions around strengthening law enforcement, protection solutions, framework for regional maritime patrol and protection, and common platforms for communication.

Capt. L. van de Ende from IFSMA took the floor and encouraged The Organisation to call on member states to endorse and protect the function of shipmaster.

It is the shipmaster who must deal with the variety of legislations applying on board while sailing through different jurisdictions.

Not all Flag States allow all available protection systems including firearms and escort vessels.

Therefore, a shipmaster can be prosecuted by his Flag State if he embarks armed guards, however this may be his last option. On the other hand, the shipmaster can be arrested if he has armed guards on board and sails through the national waters of a Coastal state. Therefore, this Resolution might be a good instrument to call upon states to protect the function of shipmaster by adopting laws and regulations necessary to provide endorsement for the function of shipmaster. It is the shipmaster who must defend his crew, vessel and cargo.

During this discussion several Member States acknowledged the importance of the shipmaster however did not want to put the function by name in the document and rather wanted to use general terms as “seafarers” and “vessels”. In our opinion the reason for that was that could be that Member States were concerned to put an extra responsibility for the shipmaster upon them.

The remaining TOR items were handled on Wednesday and Thursday where much time and discussion went into prosecution of pirates, protection solutions and optimizing current incident reporting and response coordination.

Finally, the draft MSC report and resolutions were presented for comments.

IFSMA representatives

Leen van den Ende – NVKK Chairman

Peter van der Kruit- NVKK boardmember



Henk Hensen - Lid in de Orde van Oranje-Nassau



(foto WOS.nl)

Uit handen van de burgemeester van Midden-Delfland heeft ons lid Henk Hensen een Koninklijke onderscheiding ontvangen. Hij werd benoemd tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau. Naast zijn vrijwilligerswerk voor diverse organisaties in Maasland, noemde de burgemeester in zijn toespraak specifieke scheepvaartzaken die hebben bijgedragen aan deze Koninklijke onderscheiding. Tot zijn pensionering in 1990 was Henk werkzaam als Havenloods in Rotterdam. In deze functie droeg hij bij aan de aanscherping van de maritieme veiligheidseisen, onder meer met handleidingen en artikelen en boeken over de bouw en het gebruik van sleepboten. Hij schreef ondermeer het boek *'Tug use in Port, a practical guide'*. Deze gids wordt wereldwijd gebruikt door loodsen. Sinds 1995 is Henk schipper en mentor bij veer-/rondvaartboot *De Kwakel* tussen Maasland en Vlaardingen. Daarnaast verzorgt hij rondleidingen in het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis. In 2014 kreeg Henk de zilveren Erespeld voor zijn werk voor de orgelcommissie van de Nederlands Hervormde Kerk in Maasland. Het ontvangen van het Lintje betekent geenszins een afsluiting van zijn activiteiten. Hij werkt al weer hard aan een actualisatie van zijn sleepbootboek.

Het NVKK- bestuur feliciteert Henk van harte met zijn onderscheiding.



Elk jaar loodsen we zo'n tienduizenden schepen de Nederlandse havens en Vlaamse havens aan de Schelde in en uit. Aan boord is dan altijd één van onze 450 registerloodsen, omdat na het mijlenwerk op zee, het centimeterwerk in de haven volgt. Ja, de laatste 200 meter van een reis zijn vaak hachelijker dan 5000 mijl op zee. Want hoe loodst je een schip met een lengte van meer dan 300 meter veilig door een complex en druk

bevaren havengebied? Hoe manoeuvreer je in dichte mist of bij windkracht 7? Alleen een registerloods heeft hier de juiste kennis en ervaring voor. De registerloods adviseert de kapitein over de te voeren navigatie. Meer weten over het Loodswezen?

Kijk op www.loodsworden.nl

Van de redactie

Toen in maart j.l. het 20.388 TEU containerschip Ever Given van Evergreen in het Suezkanaal aan de grond liep, stortten de media zich op het voorval. In de kranten wisten talloze deskundigen al direct wat er was fout gegaan, nog vóór een diepgaand onderzoek had plaatsgevonden. Ook op TV waren iedere avond wel mensen te zien die er een visie over hadden. Meestal ging het over de financiële gevolgen voor de samenleving. Getroffen ondernemers vertelden dat ze hun zomerkleding niet op tijd hadden ontvangen of dat hun peperdure motorfietsen nog in de container op het schip zaten. Ons lid, Roel Ballieux werd in een praatprogramma overstemd door een econoom, die de schade voor Rotterdam had berekend. De voor onze doelgroep werkelijk interessante feiten werden niet belicht. De landelijke nieuwsbronnen brachten niet het nieuws dat ons als zeevarenden interesseerde.

En zo ontstond het idee, om in de Notices wat nader in te gaan op zaken die de lezer wellicht interesseren. De redactie heeft 3 thema's gekozen en die aan auteurs voorgelegd, die ervaring hebben met grote containerschepen in dergelijke omstandigheden. Roel Ballieux met jarenlange ervaring als kapitein op grote containerschepen, schrijft over de interactie kapitein-loods in het Suezkanaal.

Jan Krijt gaat in op het manoeuvreren met grote schepen in nauw vaarwater. Als simulator-instructeur bij het MARIN kan hij als geen ander ons de technische kant van het manoeuvreren uitleggen. Iemand die zich minutieus verdiept in de procedures die gaan volgen en daarover via diverse mediakanalen publiceert, is kapitein Gunter Schütze. Hij gaat uitgebreid in op 'The Blame Game' die nu speelt en nog jaren kan duren.

Ondertussen ligt het schip 'aan de ketting' in de Bittermeren.

De redactie heeft veel tijd besteed om voor u een uitgebreide samenvatting te maken van relevante nieuwssites, die de moeite waard zijn om te bezoeken. Het is een keuze van websites, die veel aanvullende en interessante informatie geven en waarop interessante filmpjes, diagrammen en foto's zijn te vinden.

Neemt u daarvoor de tijd om het te lezen.



U wordt geadviseerd om hiervoor op de website van de NVKK de digitale versie van het juninummer van de Notices to Master Mariners op te zoeken, waarop u met één muisklik direct de juiste website krijgt. Alle links zijn gecontroleerd en zijn van betrouwbare bronnen.



Selectie uit het nieuws over de Ever Given vanaf 24 maart 2021

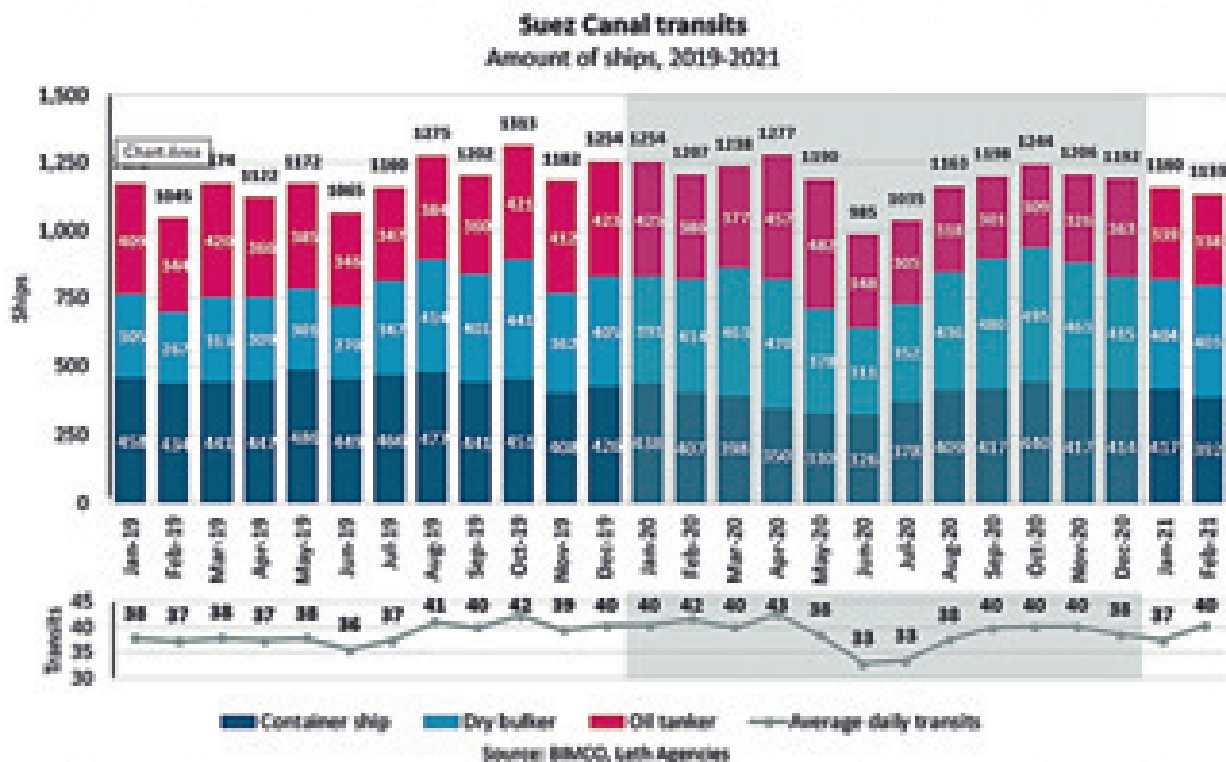
📍 **Live map ten tijde van de stranding (Marine Traffic):**

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/shipid:5630138/zoom:10>

24 maart:

A large backlog of ships is now massing on either side of the waterway, waiting to go through. An Egyptian official who spoke to the *Associated Press* confirmed that efforts to remove the ship would take at least two days and blamed a strong 50 km/h gust of wind for the accident. (Splash 247)

🌐 <https://splash247.com/suez-canal-blocked-by-stranded-evergreen-boxship/>



EVER GIVEN: SELECTIE INTERNET INFO

26 maart:

✳ **Studio Schuttevaer: Hoe kon het zo misgaan op het Suezkanaal? (Schuttevaer Livestream):**

In deze uitzending praten Diederik-Jan Antvelink, algemeen directeur van NEDCARGO, en kapitein Kees Wiersum (Zware Kees) en kapitein Ruud Behrend over hoe het zo faliekant mis kon gaan met de Ever Given.

Klik op onderstaande link:

[Studio Schuttevaer: Hoe kon het zo misgaan op het Suezkanaal? | Schuttevaer](#)

✳ **Vesselfinder updates on Suez Canal Blockade (Vesselfinder):**

1. [UPDATE 1: Suez Canal Blocked by Huge container ship; The first attempt to refloat the vessel - unsuccessful](#)
2. [UPDATE 2: Suez Canal Blocked by Huge container ship; Video simulation of the controversial track](#)
3. [UPDATE 3 on Suez Canal Blocked by Ever Given - Photos and Videos](#)
4. [UPDATE 4 on Suez Canal Blocked by Ever Given - Japanese owner apologises, Refloating efforts Continue](#)
5. [UPDATE 5 on Suez Canal Blocked by Ever Given - Steps to free the Ever Given?](#)
6. <https://www.vesselfinder.com/news/20486-UPDATE-6-on-Suez-Canal-Blocked-by-Ever-Given-Refloating-attempts-continue>

27 maart:

✳ **Alle ogen zijn gericht op Boskalis en het schip in het Suezkanaal (Financieel Dagblad):**

https://fd.nl/economie-politiek/1378288/blokkade-suezkanaal-kan-tot-maandag-duren-ozc1ca0HKmZP?utm_medium=email&utm_source=nieuwsbrief&utm_campaign=fd-ochtendniewsbrief&utm_content=1352426_45026_20210326

29 maart:

✳ **Suez Canal Video (Suez Canal Authority):**

[https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/NavigationSimulation.aspx?utm_source=salesforce_mc&utm_medium=email&utm_campaign=M_5D9731B5422DC_605F4D3972095&utm_term=M_5D9731B5422DC_605F4D3972095+official+Suez+Canal+Authority+\(SCA\)&utm_content=B267763D-2C7A-48FA-8595-0423ED49FDA1&utm_id=65118&sfmc_id=18148436](https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/NavigationSimulation.aspx?utm_source=salesforce_mc&utm_medium=email&utm_campaign=M_5D9731B5422DC_605F4D3972095&utm_term=M_5D9731B5422DC_605F4D3972095+official+Suez+Canal+Authority+(SCA)&utm_content=B267763D-2C7A-48FA-8595-0423ED49FDA1&utm_id=65118&sfmc_id=18148436)

29 maart:

✳ **Suez canal grounding of M/V Ever Given – Insurance and Legal Implications (Maritime Cyprus):**

<https://maritimecyprus.com/2021/03/29/suez-canal-grounding-of-m-v-ever-given-insurance-and-legal-implications/>

29 maart:

✳ **Video:** CEO Captain [John Konrad](#) discusses the successful refloating of the MV Ever Given to [unblock the Suez Canal](#): <https://youtu.be/Rga9FOe40KQ>

30 maart:

✳ **Link to: Concerns Ever Given seafarers to face legal action (Seatrade Maritime):**

[Concerns Ever Given seafarers likely to face legal action \(seatrade-maritime.com\)](https://seatrade-maritime.com/news/ever-given-seafarers-likely-to-face-legal-action)

31 maart:

✳ **Suez Canal: Egypt begins inquiry into cargo ship's grounding (BBC):**

<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56588496>

31 maart:

✳ **Suez-crisis noopt Maersk tot boekingsstop spotlading (Nieuwsblad Transport):**

In de nasleep van de Suez-crisis stopt Maersk tijdelijk met het boeken van spotlading voor een groot deel van zijn netwerk omdat de rederij de komende tijd 20 tot 30% minder capaciteit beschikbaar heeft:

Klik op: [Suez-crisis noopt Maersk tot boekingsstop spotlading | Nieuwsblad Transport](https://nieuwsbladtransport.nl/maersk-boekingsstop-spotlading)

2 april:

✳ **Lengthy wait for cargo as Ever Given owner declares General Average (The Loadstar):**

<https://theloadstar.com/lengthy-wait-for-cargo-as-ever-given-owner-declares-general-average/>

5 april:

✳ **Asian cargo faces logjams in Europe after Suez blockage (Nikkei Asia):**

<https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/Asian-cargo-faces-logjams-in-Europe-after-Suez-blockage>

6 april:

✳ **Suez Canal must upgrade quickly to avoid future disruption (International Shipping News):**

<https://www.hellenicshippingnews.com/suez-canal-must-upgrade-quickly-to-avoid-future-disruption-shipping-sources-5/>

6 april:

✳ **Two Aframax tankers ran aground in Suez Canal (Maritime Bulletin):**

<http://www.maritimebulletin.net/2021/04/06/two-afamax-tankers-ran-aground-in-suez-canal/>

6 april:

✳ **The lull before the 'post-Suez storm' of vessel arrivals at North Europe ports (The Loadstar):**

<https://theloadstar.com/the-lull-before-the-post-suez-storm-of-vessel-arrivals-at-north-europe-ports/>

8 april:

✳ **De chaos van het verstopte Suezkanaal dreigt over te slaan naar de binnenvaart (NRC):**

https://www.newslocker.com/nl-nl/branche/transport_logistiek/de-chaos-van-het-verstopte-suezkanaal-dreigt-over-te-slaan-naar-de-binnenvaart-nrc/view/

11 april:

✳ **Eigenaren vracht op Ever Given draaien deels op voor bergingskosten (Financieel Dagblad):**

https://fd.nl/ondernemen/1379500/eigenaren-vracht-op-ever-given-draaien-deels-op-voor-bergingkosten-kld1cah3LjPt?utm_medium=email&utm_source=nieuwsbrief&utm_campaign=fd-htendnieuwsbrieft&utm_content=1352426_45665_20210412

11 april:

✳ **Suez Canal and the MV Ever Given - impact on the maritime and oil/gas sector (Maritime Cyprus):**

<https://maritimecyprus.com/2021/04/11/suez-canal-and-the-mv-ever-given-impact-on-the-maritime-and-oil-gas-sector/>

11 april:

✳ **SCA: Egypt Will Hold Ever Given Until Damage Claim is Resolved (The Maritime Executive):**

<https://www.maritime-executive.com/article/sca-egypt-will-hold-ever-given-until-damage-claim-is-resolved>

GENERAL:

✳ **Increased Limits Of Liability For Maritime Claims Enter Into Force (IMO and Marine Insight):**

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/24-LLMC-limits.aspx>

<https://www.marineinsight.com/shipping-news/increased-limits-of-liability-for-maritime-claims-enter-into-force/>

11 april:

✳ **Suez Canal chief suggests 'mistake' by captain in ship's stranding (Japan Times):**

<https://www.japantimes.co.jp/news/2021/04/11/business/suez-canal-fault/#:~:text=Suez%20Canal%20chief%20suggests%20'mistake'%20by%20captain%20in%20ship's%20stranding,-Sorry%2C%20but%20your&text=Ismailia%2C%20Egypt%20%E2%80%93%20The%20chairman%20of,international%20waterway%20in%20late%20March.>

13 april:

✳ **Het bedrijf achter de Ever Given is 28% meer waard op de beurs sinds de Suezblokkade – hoe kan dat? (Business Insider):**

<https://www.businessinsider.nl/ever-given-suezkanaal-blokkade/>

14 april:

✳ **Marine insurers dismayed by \$1bn claim for Suez Canal block and seizure of vessel (Lloyd's List):**

[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136469/Marine-insurers-dismayed-by-\\$1bn-claim-for-Suez-Canal-block-and-seizure-of-vessel](https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1136469/Marine-insurers-dismayed-by-$1bn-claim-for-Suez-Canal-block-and-seizure-of-vessel)

15 april:

✿ **Ever Given ship manager opposes Egypt's seizure of vessel (Middle East Monitor):**

<https://www.middleeastmonitor.com/20210415-ever-given-ship-manager-opposes-egypts-seizure-of-vessel/>

16 april:

✿ **Suez Canal Authorities Releases Two Ever Crew Members for 'Urgent Personal' Reasons (Marine Insight):**

<https://www.marineinsight.com/shipping-news/2-ever-given-crew-members-secure-approval-to-go-home-from-suez-canal-authorities/>

16 april:

✿ **Taiwan's Evergreen was operating the vessel on a long-term charter from ship owner Shoei Kisen when the Ever Given ran aground (Wall Street Journal en Bloomberg):**

<https://www.wsj.com/articles/evergreen-looks-at-moving-cargo-from-seized-suez-ship-11618591720>

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-01/charterer-says-it-s-not-responsible-for-ever-given-cargo-delays>

19 april:

✿ **Ever Given: arrest and GA – what happens to vessel and cargo next? (The Loadstar):**

<https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/>

19 april:

✿ **Ever Given crew fear joining ranks of seafarers stranded on ships for years (The Guardian):**

<https://www.theguardian.com/environment/2021/apr/19/ever-given-crew-fear-joining-ranks-of-seafarers-stranded-on-ships-for-years>

23 april:

✿ **Crew van Ever Given niet meteen naar huis: kan nog jaren duren (Business AM):**

<https://businessam.be/crew-van-ever-given-niet-meteen-naar-huis-kan-nog-jaren-duren/>

23 april:

✿ **Ever Given Insurer Appeals Detention by Egypt (Reuters):**

<https://www.reuters.com/business/energy/insurer-suez-grounded-ship-appeals-detention-by-egypt-2021-04-23/>

5 mei:

✳ **Egypt court upholds seizure of Ever Given as compensation negotiations continue (Middle East Monitor):**

<https://www.middleeastmonitor.com/20210505-egypt-court-upholds-seizure-of-ever-given-as-compensation-negotiations-continue/>

11 mei

✳ **Suez Canal Chief Says Southern Stretch to Be Expanded (Reuters):**

<https://www.reuters.com/world/suez-canal-chief-says-southern-stretch-be-expanded-2021-05-11/>

23 mei:

✳ **The owner of Ever Given claims that the Suez Canal Authority is to blame for the grounding of the ship, thus disputing the vessel's detention and a compensation claim (Safety4Sea an Reuters):**

<https://safety4sea.com/ever-given-shipowner-blames-suez-canal-for-grounding/>

<https://www.reuters.com/world/ship-owner-says-suez-canal-was-fault-over-ever-given-grounding-lawyer-2021-05-22/>

24 mei:

✳ **Egyptian Court Denies Owner's Appeal to Release the Ever Given (Insurance Journal):**

<https://www.insurancejournal.com/news/international/2021/05/24/615611.htm>

26 mei:

✳ **Suez Canal Chairman Hits Back Over Ever Given Blame (The Loadstar):**

<https://theloadstar.com/suez-canal-chairman-hits-back-over-ever-given-blame-and-claim/>

28 mei:

✳ **Maersk Emerald briefly grounds in Suez Canal (News2Sea)**

<https://news2sea.com/maersk-emerald-briefly-grounds-in-suez-canal-triggering-flashbacks-of-ever-given/>

29 mei:

✳ **Hoorzitting over schadevergoeding rond containerschip dat Suezkanaal blokkeerde uitgesteld tot 29 juni (Financieel Dagblad):**

https://fd.nl/economie-politiek/1385635/hoorzitting-over-schadevergoeding-rond-containerschip-dat-suezkanaal-blokkeerde-uitgesteld-i3e1cadqxmr9?utm_medium=email&utm_source=nieuwsbrief&utm_campaign=fd-ochtendnieuwsbrief&utm_content=1352426_45665_20210530





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

#weareallinthisogether #stayconnected #TOSjobs

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

www.tos.nl/jobs



De bijzondere relatie tussen loods en kapitein, vooral in het Suezkanaal.

R. Ballieux



Zoals bij de meeste lezers wel bekend, is een loods de adviseur van de kapitein bij het aanlopen van een haven, het meren, het ontmeren en bij een passage door een kanaal of over een rivier. In de praktijk bespreekt de loods het plan met de kapitein, en neemt vervolgens de navigatie over.

Als kapitein monitor je dan of alles naar wens verloopt. Dat de roer en machine orders goed opgevolgd worden. Dat het schip het geplande pad volgt. Pas als je als kapitein denkt dat het niet goed gaat, grijp je in. Of geef je de loods een suggestie hoe je denkt dat het anders of beter moet.

Meestal gaat dat allemaal in een gemoedelijke en professionele sfeer.

In het Suez kanaal kan dat nog wel eens iets moeizamer gaan.

Daar zijn in mijn beleving 2 hoofd redenen voor:

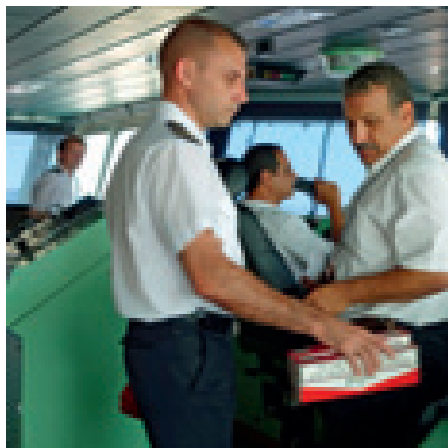
Tijdens een passage van het kanaal heb je normaal gesproken 3x een loods wissel.

Dus 4 loodsen per passage hebben hun inbreng. Op grote schepen heb je op de 2 langere loodstrajecten zelfs meestal 2 loodsen tegelijk aan boord. Tot in de jaren 90 moest iedere loods een fles whiskey en minimaal 1 slof Marlboro sigaretten krijgen. Trouwens de Suez Canal inspector, Customs, Immigration en Quarantine officer wilde meestal ook wel een kadootje. Vandaar dat het kanaal bij de zeevarenden veelal bekend staat als het "Marlboro Channel".

Voor vele kapiteins was de arrogantie en ondankbaarheid van de ontvangers een tenenkrommende aangelegenheid. Na 2000 begonnen de rederijen dit af te bouwen in het kader van anti corruption en anti facilitation gifts policies. Dat leek een goede weg, maar maakte het voor een kapitein eigenlijk nog moeilijker.

De sfeer werd zienderogen slechter. Gefrusteerde loodsen, schreeuwpartijen en onredelijk gedrag. Soms dreigt een loods het schip ten anker te leggen in de Bittermeren en dan te vertrekken. Dat leidt dan tot oponthoud voor het schip. Veel duurder dan die paar sloffen sigaretten.

Het was zeker ook wel mogelijk een goede passage te hebben, ik heb zelfs loodsen meegemaakt die niet eens om een slof sigaretten vroegen, of zelfs al meteen mededeelden dat ze daar niet om gingen vragen. Maar af en toe leverde de strijd om het niet-uitdelen van sigaretten echt onmogelijke taferelen op. En dat komt dan de concentratie en de focus op de passage niet ten goede.



Het bekende ritueel



Slof sigaretten te water geraakt

Tweede probleem is dat de meeste loodsen vrij oud zijn en zichzelf zeer ervaren en onfeilbaar vinden. Op de grote container schepen, 400 meter lang, 60 meter breed en een diepgang van 14-16 meter gelden andere hydrodynamische wetten dan op de kleinere schepen. Daarover kunt u in het artikel van Jan Krijt lezen.

Als je dan een loods treft die die zaken niet onder de knie heeft, is het als kapitein zaak scherp te blijven op het gedrag van het schip, en de reactie van de loods erop. Op het moment dat het schip besturings- problemen krijgt door wind, zuiging, een stuurfout van de roerganger of een foute order van de loods, heb je als kapitein heel weinig tijd om te corrigeren.

Met meestal een hoop geschreeuw van de loods tot gevolg. Want die doet uiteraard nooit iets fout.

Daar kunnen cultuurverschillen bij de Egyptische loodsen ook nog een rol spelen. De kapitein en bemanning van de Ever Given zijn uit India. Dat maakt het respect van de loodsen voor de kapitein misschien nog minder dan dat het ten opzichte van een Nederlandse kapitein zou zijn.

Nu was ik natuurlijk niet aan boord van de Ever Given toen het fout ging. Op de AIS track is wel duidelijk te zien dat het schip met 9 knopen (eigenlijk de maximale snelheid volgens de regels in het Suez kanaal) meteen in het begin van het kanaal al wat problemen kreeg en bij de westelijke oever belandde.

De reden kan zijn dat er wind was, of dat er niet goed gestuurd werd. Wat ook kan zijn is dat de eerste loods (die alleen maar van de anchorage naar de kanaal ingang vaart) zijn aflossende loods gelijk heeft doorgegeven dat je van deze kapitein geen sigaretten hoeft te verwachten. Dan beginnen ze al op de verkeerde voet en doen ze met opzet een beetje slordig. Om vervolgens te schelden op de roerganger. Vaak meegemaakt.

Wat de reden ook was, de vaart is vervolgens verhoogd. Dit doen ouderwetse loodsen vaak omdat schepen in principe beter gaan sturen met meer roerdruk. Zoals gezegd, geldt dit niet voor deze grote schepen.

SUEZ KANAAL: RELATIE LOODS – KAPITEIN

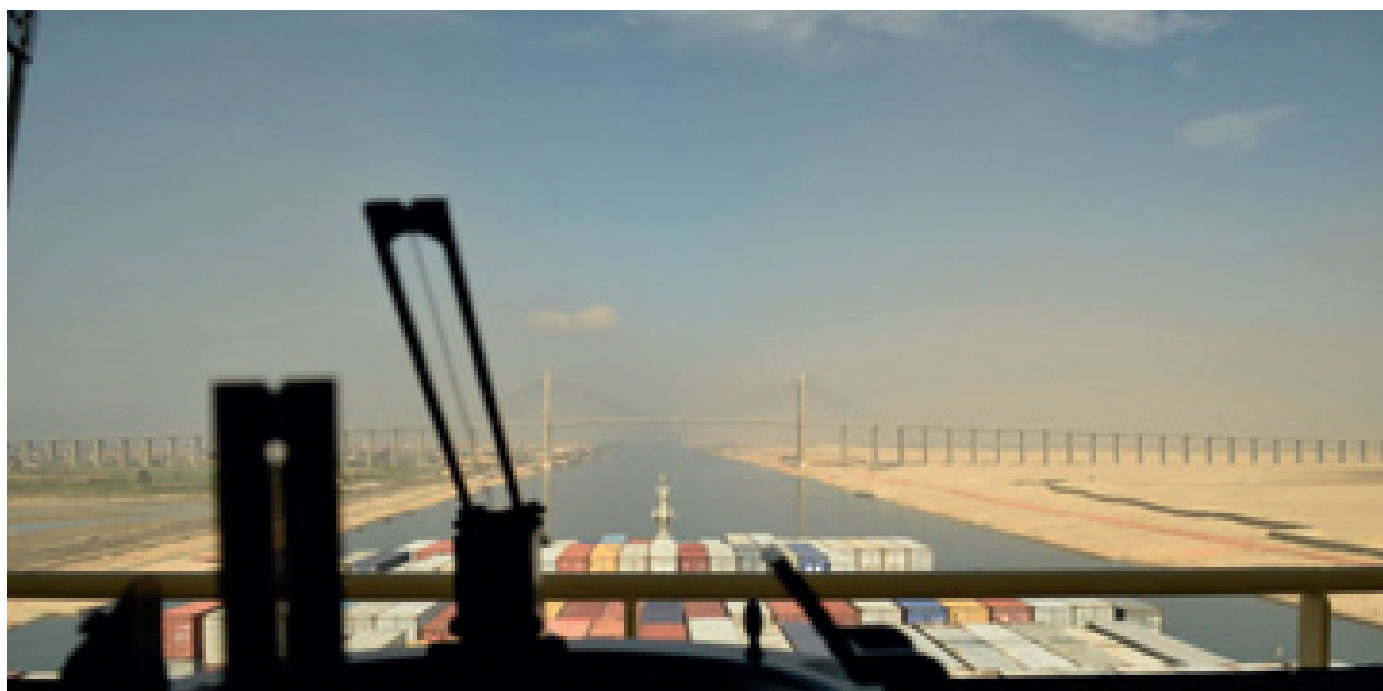
Op dat moment is het aan de kapitein om gas terug te nemen, en te hopen dat je met sturen en eventueel hulp van de boegschroef het schip weer in het midden in

lijn krijgt. In dit geval is het opbouwen van snelheid nog wel even doorgegaan. Waardoor het sturen dus steeds moeilijker werd.

De Voyage Data Recorder registreert alles wat er op de brug gezegd wordt. Naast gegevens van vaart, koers, positie, machine order, toerental, roer order, roer stand etc. Uit de voice opname zal blijken wat er allemaal gezegd is, en hoe de sfeer was. En verder is terug te halen wat de manoeuvres geweest zijn.

In Nederland wordt veel geïnvesteerd in cursussen “Bridge Recourse Management”, maar vaak is met een ouderwetse loods in het Suezkanaal deze samenwerking moeilijk te realiseren.

Ik kijk er naar uit om het rapport te lezen. Ik weet zeker dat vele kapiteins die door het kanaal geweest zijn zich dan zullen herkennen in de situatie. Communicatie master-pilot in het Suezkanaal. Ik zou het een challenge willen noemen. En voorlopig zou ik de kapitein van de Ever Given het voordeel van de twijfel willen geven. Dat ontbreekt er in de media nog wel eens aan.



Foto's: Roel Ballieux



Roel Ballieux heeft 30 jaren gevaren op containerschepen, waarvan de laatste 12 jaren als kapitein. Hij is in 2016 gestopt en is nu freelance inspecteur, voornamelijk om toezicht te houden op het verantwoord recyclen van schepen.

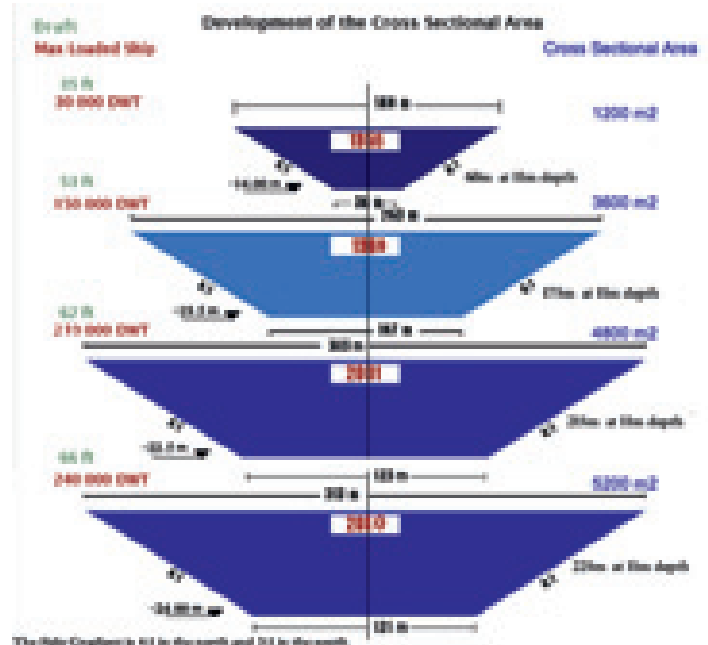


Suezkanaal geblokkeerd !

J.F. Krijt

Afgelopen maanden is het Suezkanaal behoorlijk in het nieuws geweest en dat eigenlijk alleen maar door een incident dat op de hele wereldeconomie een enorme impact had. Het omhooglopen in het Suezkanaal van het containerschip "Ever Given" (op weg naar RTM) was de oorzaak voor al deze consternatie. Gelukkig was na een week het grootste leed (de stremming) geleden, maar de juridische gevechten en gevolgen zullen vermoedelijk nog vele jaren voortduren.

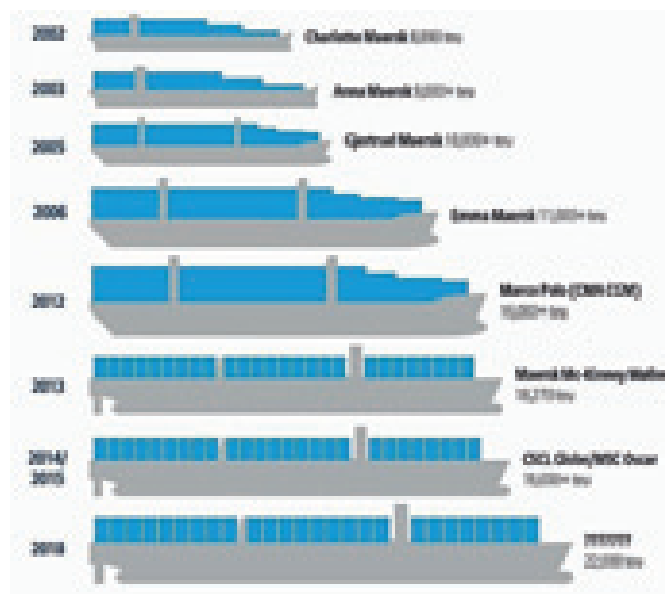
Voordat we ingaan op het varen/manoeuvreren in het Suezkanaal even wat cijfers en gegevens zodat we alles een beetje in perspectief kunnen zien.



Duidelijk is te zien dat in 1980 het kanaal 263 mtr breed was en centraal in de geul 19.5 mtr diep. In die tijd was Panamax (32 mtr breed) de gangbare maat voor veel schepen en had men voor tankers de Suezmax (48 mtr breed) als maat geïntroduceerd.

In het begin van deze eeuw is het kanaal verbreedt naar 303 mtr en 10 jaar later werd tijdens het verdiepen tot 24 mtr de breedte op 313 mtr gebracht, slechts 50 mtr breder dan in 1980.

Het is tevens duidelijk dat, door het zich aan weerszijden onderwater aanwezige talud, de beschikbare ruimte voor veilig varen met grote diepgang veel minder is. Het kanaal van bijna 200 km lang, voornamelijk in één richting te bevaren, kreeg er in 2015 gedeeltelijk een kanaal naast, waardoor over een lengte van ruim 70 km in 2 richtingen gevaren kan worden (inclusief de vaart door de Bittermeren), zodat de capaciteit van doorvaarten werd verhoogd.



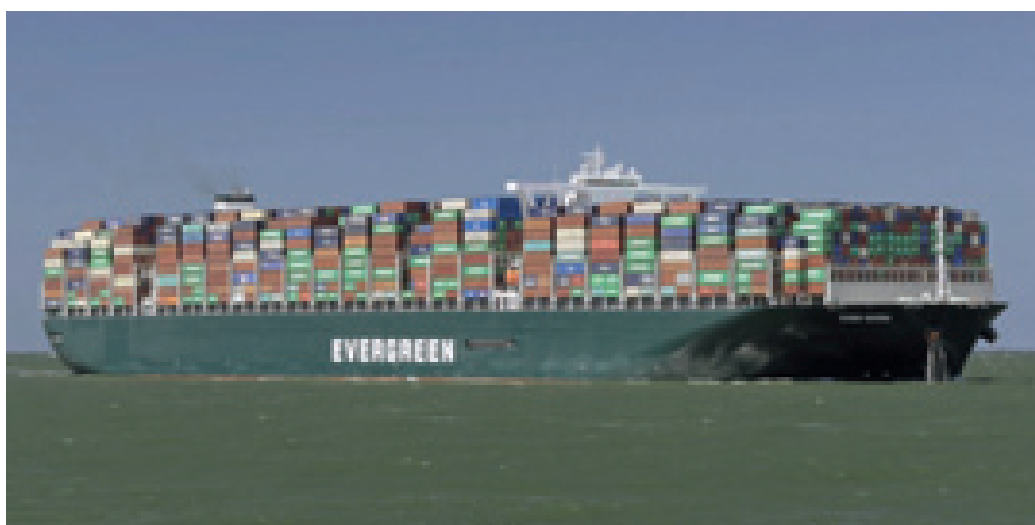
Met de komst van de 400 mtr lange Emma Maersk (2006) werd het startsein gegeven voor het almaar groter worden van de containerschepen tot ULCC's (Ultra Large Container Carrier). Bij de containerschepen van 400 mtr lang werd allereerst met een breedte van 54 mtr gevaren. Daarna 59 mtr breed, maar door ze 62 mtr breed te maken kwam er over de volle lengte van het schip weer één container positie bij en voilà, weer 2000 containers meer aan boord.

Was de maximale diepgang van dit soort schepen aanvankelijk 15.5 mtr, tegenwoordig is 17.0 mtr niet ongebruikelijk.

Ook het aantal gestapelde containers aan dek ging omhoog door het toepassen van steeds hogere "lashing bridges", 11 containers hoog is niet ongebruikelijk.

Op dergelijke vol beladen schepen is 40% van het schip onder water en steekt 60 % inclusief lading boven water. Ooghoogte brug is 63 mtr boven de kiel, bij een diepgang van 15 mtr is dat 48 mtr boven water en dat is weer de hoogte van een flatgebouw van 16 verdiepingen.

Voor de navigatiebrug bevindt zich ongeveer 100 mtr schip en erachter 300 mtr. Dat zijn cijfers die nauwelijks zijn te bevatten en roept de vraag op: "kan dat wel allemaal veilig?"

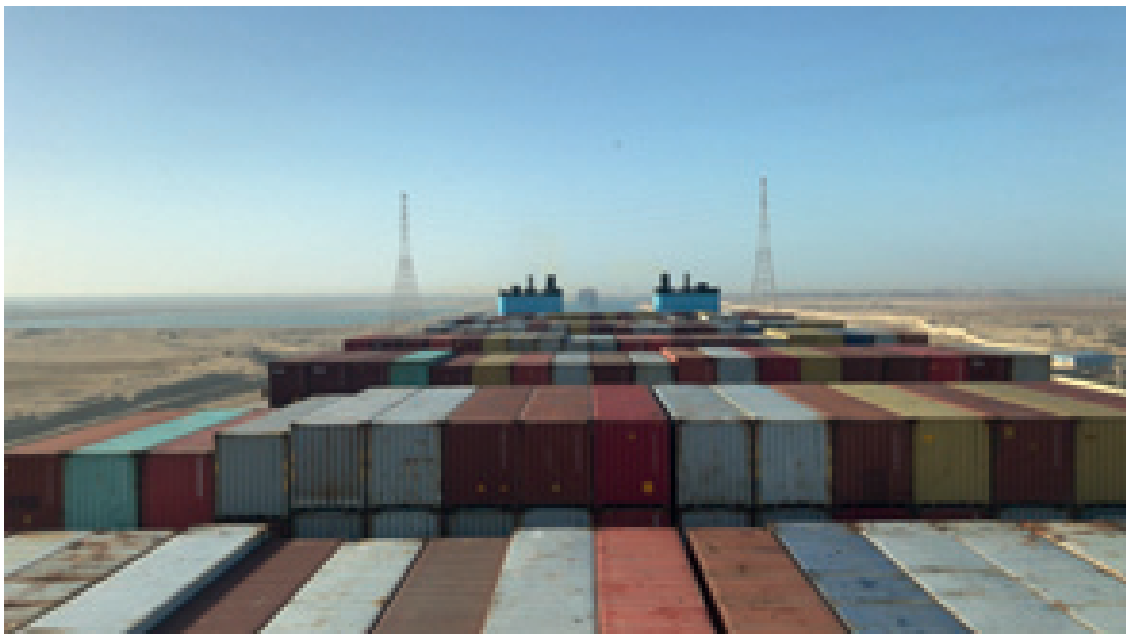


Volledigheidshalve: in het Panamakanaal is de grootte van de sluizen bepalend voor de scheepsmaat. Maximale maat voor containerschepen is daar nu: lengte 366 mtr en breedte 52 mtr.

Voor elk schip dat door een kanaal vaart, is het zaak om rekening te houden met de opbouw van het kanaal, de wind, stroom, diepgang en de hydrodynamische krachten die om de hoek komen kijken als de vaarwegen ondiep en nauw zijn. Voor kleinere schepen zal dat varen in het Suez- kanaal gemakkelijker zijn dan voor een ULCC. Je hebt immers ruimte, je kent je positie in het kanaal en optredende krachten zijn vele malen kleiner dan van een groot schip en..... je hebt meer tijd en ruimte om te corrigeren.



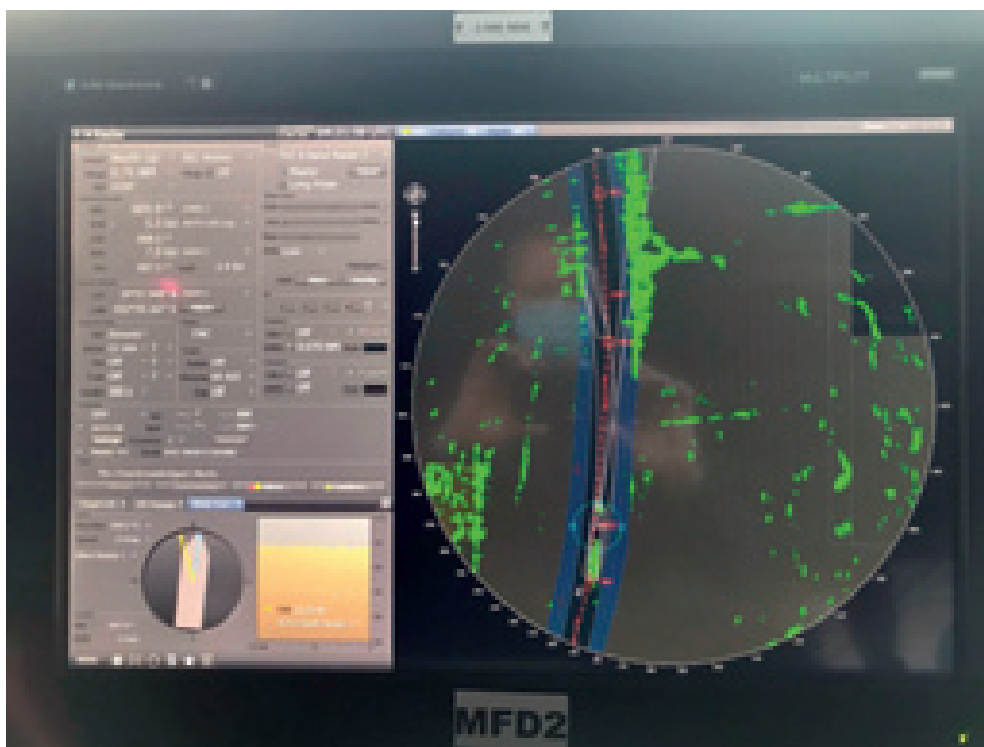
Zicht vooruit



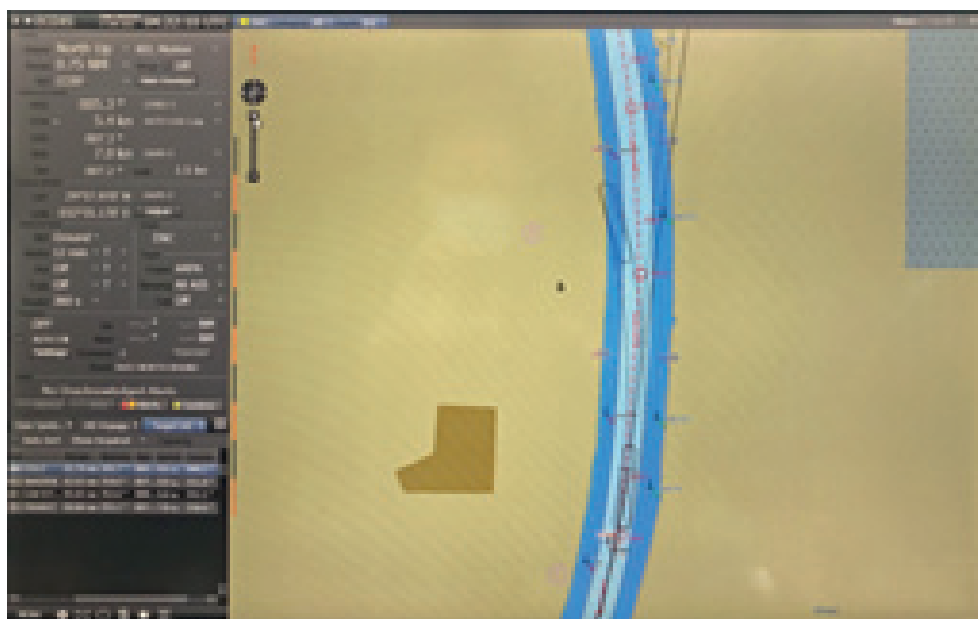
Zicht naar achteren

MANOEUVREREN IN HET SUEZKANAAL

Op een ULCC, hoog boven het water, is de scheepspositie in het kanaal vaak moeilijk in te schatten. De oevers van het kanaal zijn nauwelijks zichtbaar als je midden op de brug staat. Verder permanent de vraag “wat is de positie van mijn achterschip in het kanaal”. Gelukkig is er radar (afstandscirkel op de oevers vanuit midscheeps positie) en de laatste 20 jaar is er de elektronische kaart (ECDIS) met scheepscontour en “prediction”! Dit helpt en de beschikking over die instrumenten/informatie is onontbeerlijk.



Radarbeeld



Ecdis

Wind is één van de factoren die bepalend kan zijn voor een veilige vaart door een kanaal. U kunt zich voorstellen dat bij dwarswind er grote krachten op het schip worden uitgeoefend. Die krachten kunnen, afhankelijk van de windsnelheid, in de honderden tonnen lopen. Een schip zal deze dwarskracht moeten compenseren door onder een drifthoek te gaan varen. Een drifthoek vergroot haar "swept path" en vergroot de ruimte die het schip in het kanaal inneemt. Voor ULCC's kunnen de drifthoeken oplopen tot wel 10 graden. Hierdoor wordt haar "swept path" verdubbeld en heeft dan een breedte van meer dan 120 mtr ($2 \times B$) en brengt boeg en hek boven het onderwater liggende ondiepere talud.

Het zal duidelijk zijn dat varen in een kanaal onder een drifthoek visueel een uitdaging is, je vaart immers met een koers richting de oever. Bij te harde wind zullen dit soort schepen het kanaal ook niet ingaan.

Een ander fenomeen door de wind veroorzaakt, is het afnemen van koersstabiliteit van sommige schepen als de wind meer achterlijker dan dwars inkomt. Het vergt constant en nauwkeurig sturen (met grotere roerhoeken) teneinde het schip op de juiste koers te houden. terwijl een koersstabiel schip makkelijker op haar koers is te houden. Bij het breder maken van schepen zonder de lengte te vergroten levert een schip in op koersstabiliteit

De nabijheid van het talud en de oever zal het sturen uitdagend maken en vereist concentratie.

1. De normale snelheid voor dit soort schepen is vastgesteld op 16 km/uur = 8.5 kn. Deze snelheid zal in een nauw kanaal een "squat" (diepgangsvermeerdering) realiseren van 1 mtr. Bij een snelheid van bijv. 13 kn. gaat de "squat" richting 2 mtr. Die significante diepgangsvermeerdering komt de manoeuvreereigenschappen niet ten goede en ze worden zeker minder voorspelbaar in het ondiepere water.
2. "Bank-effect" treedt op zodra een schip zich niet meer in het midden van het vaarwater beweegt, maar dicht bij één van de oevers. Het opgestuwde water tussen boeg en oever duwt de boeg van de oever weg. Het dicht langs de oever varen veroorzaakt ter hoogte van de midscheeps en verder naar achteren een "bank suction" effect, als gevolg van het snelstromende water tussen schip en oever. Het achterschip wordt richting oever gezogen en creëert tevens een moment. Deze effecten worden vaak het "Cushion-Suction" effect genoemd.



MANOEUVREREN IN HET SUEZKANAAL

Met het roer zal het moment gecompenseerd moeten worden. Bij lage snelheden lukt dat, maar indien men de snelheid laat oplopen nemen deze zuigende krachten kwadratisch toe en zijn de corrigerende roerkrachten mogelijk onvoldoende en niet meer effectief. (Er zijn schepen die om die reden het roeroppervlak hebben laten vergroten).

De beste maatregel om uit een bank-suction situatie te komen is verminderen van vaart waardoor de stroomsnelheid daalt en zuigkracht flink afneemt. Dat is op enkelschroef-schepen de gebruikelijke methode die wordt toegepast.

Op dubbelschroefschepen heeft men de "luxé" om de vaarsnelheid (de stroomsnelheid) te verlagen door het vermogen te verminderen op de schroef aan de "suction" zijde en op de andere schroef het vermogen iets op te voeren.

Permanente monitoring is vereist.

Voor velen van ons is bovenstaande bekend en het zal duidelijk zijn dat het verstoren van de normale manoeuvreereigenschappen het koershouden uiterst gecompliceerd maakt, vooral voor dit soort grote schepen.

Bij stormachtig weer (zandstorm) of incidenten komt het voor dat de voortgang van het konvooi wordt gestopt en de schepen aan lijzijde tegen het talud afmeren. Na het opheffen van de stremming kunnen de schepen met behulp van sleepboot en boegschroef ontmeren en hun reis weer voortzetten. Trouwens, die boegschroef staat bij een ULCC gedurende de passage van het SC uit voorzorg permanent bij, ook al zal bij hogere snelheid het effect daarvan minimaal zijn, maar toch!



Afgemeerd tegen het talud

Buiten het ontmeren na een incident/stremming wordt er in het kanaal geen gebruik gemaakt van sleepboten. Er varen wel enkele sleepboten mee in het konvooi, maar deze zijn niet vastgemaakt en het vermogen van deze sleepboten is dermate laag dat, in geval van een calamiteit, daarvan niet veel assistentie valt te verwachten.

De reis van 12 tot 16 uur vraagt de volle aandacht en concentratie van allen en kan worden aangemerkt als een van de meest stressvolle gedeeltes van een reis van/naar het Verre Oosten. Er wordt dan ook een zucht van verlichting geslaakt bij het veilig uitvaren van het kanaal met open water voor je.

De Rotterdamse haven is, ter vergelijking, vele malen beter uitgerust voor de ontvangst van deze gigantische schepen. Altijd voldoende vastgemaakte sterke sleepboten, bijna 2 x zo brede vaarwegen, lage vaarsnelheid met goed getrainde loodsen en bij harde wind komen deze schepen daar niet binnen en het manoeuvreren duurt maar max 3 uur!

Door het ontbreken van exacte gegevens betreffende het incident dat de Ever Given overkwam zal hieronder een minimale toelichting gegeven worden over wat op de AIS track te zien is.

AIS Track "Ever Given: <https://www.youtube.com/watch?v=lbSxxOCHUkg>

Op het moment dat de Ever Given (diepgang 15.7 mtr) het kanaal invaart stond er een zuidelijke wind Bf 4/5 . Tevens liep er een niet ongebruikelijke noordgaande stroom. Echte data ontbreekt.

Volgens de AIS track vaart het schip met de juiste snelheid van 8.5 kn en 4 graden drifthoek het kanaal in.

Bij het invaren van het kanaal gaat de zeeloods van boord en komen 2 kanaalloodsen aan boord. Loods wisselingen blijven altijd momenten die extra aandacht en concentratie vragen, zeker varende in een nauw kanaal. De kapitein moet voorkomen dat er een lacune in de commando-voering optreedt.

Het volgen van de track met data laat zien dat het schip moeite heeft om het midden van het kanaal te houden, kennelijk niet meer volledig onder controle is en men er alles aan doet om haar weer onder controle te krijgen.

Hoge snelheid en relatief forse ROT (draaisnelheid) van meer dan 5 graden maakt dat onder controle krijgen bijzonder lastig, tijd en ruimte is wat je nodig hebt en het is er beiden niet!

We kunnen slechts gissen wat hier allemaal speelde en wat de oorzaak van dit alles was, maar een catastrofe is in de maak.

De Ever Given komt nog een keer nabij SB-oever om vervolgens weer met snelheden boven de 13 kn naar BB-oever te scheren, om daarna met een snelheid van 12 kn omhoog te lopen op de oostelijke oever: de blokkade is een feit. Sinds de loodswissel werd in krap 30 minuten ongeveer 5 mijl afgelegd.

Saillant detail: Dit schip is in 2019 op de Elbe met harde wind al een keer de oever op gewaaid. Kan het mogelijk een moeilijk sturend schip zijn?



De blokkade

MANOEUVREREN IN HET SUEZKANAAL

De AIS track van de schepen die vóór en achter de Ever Given in het konvooi voeren vertonen geen bijzonderheden en varen keurig met 9 kn in het midden van het kanaal, wat de vraag op roept: “wat is er aan de hand geweest op de Ever Given”. Een onderzoek zal zeker plaatsvinden en zal ons op termijn duidelijk kunnen maken hoe het zo ver kon komen en ten gevolge waarvan.



Aan de ketting

Afsluitend nog de vraag: kan het weer gebeuren?

De vraag stellen is hem beantwoorden en dit wordt door Murphy's Law ondersteund.

Afgelopen jaren zijn er vele honderden ULCC's door het Suezkanaal gevaren en vast niet allemaal vlekkeloos, maar van een lange blokkade was nooit sprake. De realiteit leert ons dat dat kennelijk geen garantie is.

De SC autoriteiten spraken van een technische of menselijk fout. Dit is een te verwachte reactie want aan het Suezkanaal mag en kan het volgens de SCA niet liggen. De loodsens worden bij voorbaat niet als mogelijke schuldigen aangemerkt, want tenslotte is de kapitein de eindverantwoordelijke.

PS.

Mocht u denken dat Nederland een speler is in deze tak van sport van het varen met dit soort grote schepen, dan moet ik u teleurstellen. Ons “zeevarende landje” bezit geen schepen van deze grootte.

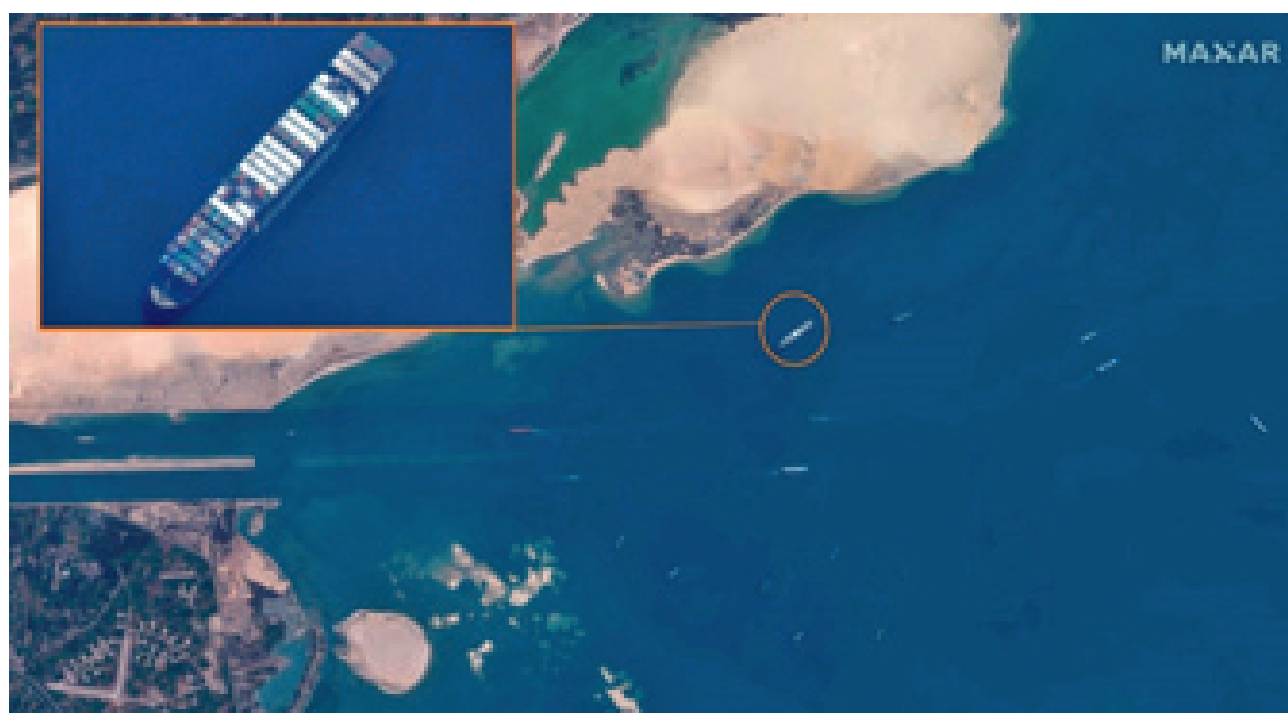
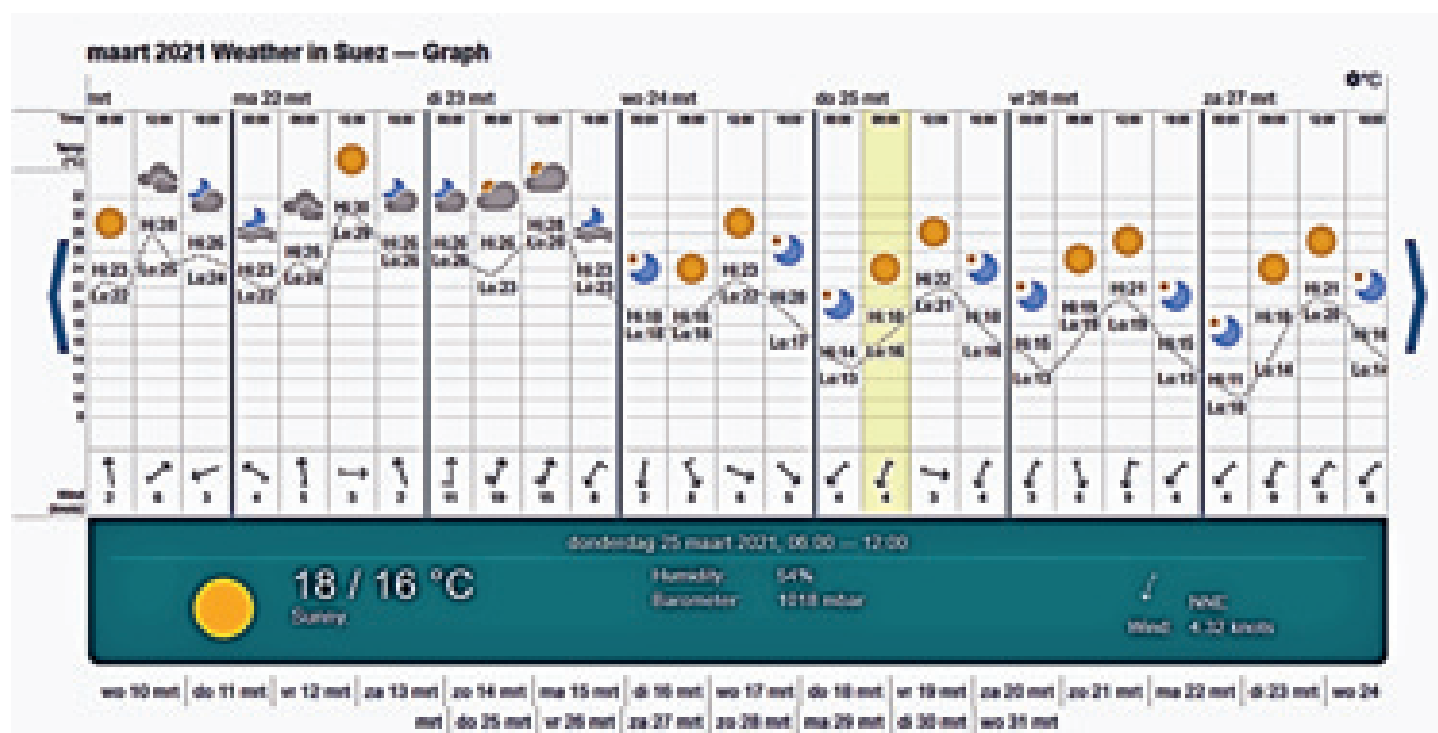
Het aantal Nederlandse Gezagvoerders dat nog op een ULCC vaart is op de vingers van één hand te tellen. Jammer, maar het is niet anders.

Afbeeldingen: Jan Krijt



*Jan F. Krijt
Oud Gezagvoerder P&O Nedlloyd
Voormalig bestuurslid NVKK
Simulator Instructeur Marin*





Locatie Ever Given in de Bittermeren (foto Maxar)



Ever Given: “The Blame Game”

The twilight of the search for debt and claims after damages that have arisen

Gunter Schütze

The "Ever Given" incident in the Suez Canal on May 23, 2021 expectedly caused waves around the world, especially within the shipping industry. The immense rescue effort to get the ship afloat, obviously raises the question again: “who is to blame for this incident”.

For the Suez Canal Authority, the culprit has already been found: The Indian captain of the "Ever Given".

In the meantime, despite the (still unclear) cause of the accident which is still under investigation, the Chairman of the Suez Canal Authority (SCA), Admiral Rabie has announced that the SCA, its controllers and pilots cannot be accused of any errors or offenses. A clear judgment that anticipates the investigation report.

Welcome to the national glasses. But it was to be expected, however not otherwise.

Facts and objectivity

To obtain a clear judgement, of course, we also have to deal with the role of pilots in the Suez Canal:

1. Pilots in the Suez Canal are advisory pilots, they are not allowed to intervene in the ship's command. They only give recommendations;
2. Prior to the incident, the “Ever Given” was tracked in the AIS at 13.5 kt, which is well above the recommended speed of **16 km / h (8.6 kt)**, specified in the

SCA Navigation Rule. [SCA Navigation Rules, Chapter III, Section II, Article 64 (2)];

3. According to the AIS information the ship drove into the embankment at 12 kt, i.e. almost unbraked.

The recommendation must therefore have been made by the pilots. The captain executed this recommendation, probably without being aware of the huge risks involved. It would also be a sign that this practice, as seems recommended by the pilots, would be by no means an isolated case. The master has the right to reject such a pilot recommendation. The question arises why he didn't reject it. Especially from the point of view that pilots in the Suez Canal get a *carte blanche*. As evidenced in next chapter.

The sea/harbor pilot in Egyptian jurisdiction

When answering the question of the responsibility and liability of Egyptian pilots, next is the really interesting part. It is necessary to be aware that the Suez Canal is Egyptian territory and is therefore subject to Egyptian jurisdiction.

Referring to *UNCLOS, Part II Territorial Sea and Contiguous Zone, Section 1, article 2 (1) and Section 2, article 8 - Internal waters*, it is important to observe how this is reflected in Egyptian law.

On April 22, 1990, the *Egyptian Maritime Code No. 8*, also known as *Law 8 or EML (1990)*, came into force.

Article 279 states, and case law is upheld by the Supreme Court of Egypt: "... the responsibility for pilotage operation in Port and in the Suez Canal lies entirely with the Master of the guided vessel, even in case of the pilot's error". This means nothing less than that the associated consequences are solely the responsibility and liability of the captain, no matter what mistake the pilot makes. This legal rule is also clearly formulated in the *SCA Navigation Rules* for the canal pilots who work on behalf of the SCA. Why would it be any different, if the high court confirmed the legality of Article 279 of the *Egyptian Maritime Code No. 8 (EML 1990)*? Without exception.

Part 1 – Navigation / Generalities / Art., 4 - Responsibilities of the SCA - Navigation Regulation (Edition December 2020) reads in para (7) as follows:

"The principals of vessels or floating units bind themselves responsible for any mistakes resulting from pilot's advice or arise by SCA personnel."

With this paragraph, which has been changed compared to the version of August 2015, the meaning of the word "principal" had been extended, i.e. the ship owner/charterer/managing owner, is fully responsible.

Section II - Pilotage of the *SCA Navigation Rules* specifies who is solely responsible in the event of an accident.

It says in *Section II – Pilotage / Art., 11 – Pilotage / A - General*:

"Masters are held solely responsible for all damages or accidents of whatever kind resulting from navigation or handling of their vessels directly or indirectly by day or night."

The pilot is not held responsible for any damages sustained during transit owing to his advices since the master or his deputy is the sole responsible for the ship".



This is exactly where we find the passage stipulated in *Article 279* of the *Egyptian Maritime Code (EML 1990)*.

Regardless of what happens by whom on board during the CHANNEL passage and on the approaches, the captain and the shipowner are ALWAYS responsible and the canal pilots are exempt from it.

As a result, no claims can be made against the canal authority or against the pilots, at least externally.

The extent to which the Egyptian authorities and SCA internally, in the event of misconduct by the pilots, hold the SCA pilots accountable and sanction them, can't be verified externally and has no influence on the clarification of the blame question. Interpreted according to the Egyptian legal regulation.

What sanctions may the captain expect?

Basically, first of all, it should be noted:

According to the *IMO Casualty Investigation Code, Chapter 25, Paragraph 25.4*, the marine casualty investigation does not determine a personal question of guilt. It is even explicitly stated that one should avoid using the final report as an evidence for disciplinary measures, criminal convictions and civil liability.

Investigation is carried out in cooperation with the accident investigation authorities of the flag state and coastal state in which the accident occurred, in order to primarily determine the cause and course of the accident and draw conclusions from it. Maritime Casualty investigation is based on the following IMO principles, which must be converted into national law too:

- *SOLAS Chapter XI-I; Regulation 6; (IMO Resolution MSC 257 (84))*
- *IMO Casualty Investigation Code; (IMO MSC.255 (84))*
- *Guidelines to assist investigators in the implementation of the casualty investigation code (IMO Res. A.1075 (28))*
- *Guideline on fair treatment of seafarers in the event of maritime accident (IMO Res. A.987 (24) / IMO Res. A.1056 (27) / Rev. 1)*

In "*UNLOS / Part II - Territorial Sea and Contiguous Zone, Section 3, Subsection B, Article 27 - Criminal Jurisdiction on board a foreign ship/article 28 Civilian Jurisdiction in relation to foreign ships*", the legal possibilities of a coastal state vis-à-vis foreign ships are described, i.e. both criminal and civil law enforcement.

The legal steps taken against the captain by the flag state depend on the flag state's legislation. It should also be taken into account that, in the event of a judicial clarification of his question of blame, in the event of a verdict for guilt, his flag state Certificate of Competency (endorsement) may be withdrawn.

In justified cases, the authorities of the captain's country of origin - in this case India - can initiate legal proceedings against him. With the consequence that, if there is evidence of grossly negligent or intentional guilt, the national CoC could also be withdrawn by a corresponding court order.

I don't want to speculate about the consequences under labor law that his employer/crewing agency can bring against him. Today's international employment contracts are usually temporary employment contracts. Important here are the regulations for contract termination and/or criminal offenses/penalties and the corresponding administrative sanctions in the employment contract.

I consider liability claims from the Egyptian side against the captain to be unlikely, because they would not be expedient. The captain would never be able to comply with such demands. I think that's why the clear wording in the EML (1990), that the owner is liable under civil law, is used. More on this in the next chapter.

What liability claims does the shipowner have to face?

The accident of the "Ever Given" will put the owner and his insurer P & I-UK to an enormous financial challenge.

According to EML 1990, "***the shipowner shall be civilly liable for the acts of the master, seamen, pilot and any other person serving on the ship when such act is committed in the course, or because, of their duties***".

This suggests that the Egyptian authorities of course primarily approach the shipowner with their claims for damages.

In EML (1990) Article 81, possibilities are listed for ***limitation of liability of the owner*** for damage caused by ships.

However, in EML (1990) Article 82, six exclusions are formulated for limitation of liability.

Two exclusions are irrelevant for the "Ever Given"-case, but four could be used:

- *Floating a sunken or stranded or deserted ship, lifting wrecks, cargo, and objects found on it;*
- *Salvaging the ship;*
- *Participating in General Average;*
- *The rights of the ship's master, crew and all other subordinates to the shipowner working on the ship or whose job is related to serving the ship. Such right is also determined for the successors and heirs of the said persons.*

These exclusions are not exclusive determinations of the Egyptian legislature, but are based on the

"Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims" of November 1976, valid since 1986. And the exclusions for limitation of liability of maritime claims listed in Article 3 of the Convention: "***CLAIMS EXCEPTED FROM LIMITATION***". These exclusions in the EML (1990) were modified for Egyptian conditions.

SCA's liability claims

With regard to the claims of the SCA, Chairman Admiral Rabie confirmed on March 27, 2021 that the SCA alone raised the claim against the ship owners for damages to

EVER GIVEN: THE BLAME GAME

US \$ 916 million. To my opinion this is an inappropriate claim, especially from the point of view that there was no environmental pollution by oil or personal injury.

Broken down into **US \$ 300 million** for **"Salvage bonus"**, the basis for salvage and determination of the salvage fee, provided by the **"IMO International Convention on Salvage"** from 1989, a salvage contract is usually concluded for this in the **Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement**. Also known as **Lloyds Open Form (LOF)**, a standard contract stating that **English law applies** and that an arbitration tribunal will determine and clarify the salvage wages and which party involved in the accident, is liable to what extent. If no LOF or any other salvage contract is used, then the salvage is a legal debtor relationship. This is regulated in the **"Salvage Convention"**, an international law agreement that is recognized worldwide and is reflected in the national legislation of the respective states that have acceded to the convention.

US \$ 300 million for **"loss of reputation"**, this seems quite an extraordinary demand;

US \$ 316 million for which at least no clear claim sources are defined, nor how they are allocated.

So we do not know which further claims will be included in this amount.

The application of SCA of a court arrest of the "Ever Given" on April 13, 2021, in order to emphasize their liability claim, is a sign of an agreement that is not yet in sight. On April 22nd, the owners appealed against this decision to the court in Ismailia, stating that the SCA's liability claims regarding the validity of the arrest, the cargo as well as the lack of evidence from the SCA, were illegal. A hearing in front of the court on May 4th, 2021 confirmed the court order of arrest for the "Ever Given" of April 13th, 2021. Nothing else was to be expected.



In the meantime, a press release from **"Egypt Today"**, dated May 8th 2021, announced that: **"Admiral Osama Rabie, Chairman and Managing Director of the Suez Canal Authority (SCA) informed on May 7th 2021, that the SCA have reduced their former liability claim to the Japanese shipowners to **US\$ 600 million**".** The shipowner and insurer UK P&I again rejected this reduced claim as unjustified and inadequate evidenced justification, what in my view is understandable. According to unofficial information from the

SCA, a hearing in front of an Egyptian Economic Court will be scheduled on May 22, 2021 to review the SCA's claims in court.

What is the basis of the arrest of the Ever Given by the Egyptian authorities?

For better understanding it must be sent in advance. Arresting a ship doesn't mean that the crew is arrested. There is always the possibility of partly crewchange.

The arrest of the Ever Given is not an arbitrary act of the Egyptian court, but refers to *Article 60 of the EML (1990)*, which in turn refers to *Article (1) of the:*

"International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships" from 1952 and the revised one

"International Convention on Arrest of Ships" from 1999, into force since 2011.

Article 1 of the Convention clearly defines the criteria for arresting a ship. Egypt is a signatory to the 1952 Convention and has ratified it and Egypt is a signatory of the final act of the 1999 Convention.

Who will be involved in the liability compensation of the SCA's claims

P&I Insurance (Protection and Indemnity), a liability insurance, is responsible for damage caused by the ship.

For example to the canal and its equipment. The extent to which the P & I insurance will also cover the costs for lost passenger fees is a big question mark and depends on the terms of the contract. The owner's comprehensive insurance, *H&M Versicherung*, is responsible for the salvage costs. However, in all cases the *"paytobepaid"* -rule applies. Which means nothing else than that the damage must be paid first and then the insurance company pays the compensation.

"Ever Given" - A Case for the "General Average"?

On April 1st, 2021 the owners of the "Ever Given" declared the case as *"General Average"*. The internationally renowned Adjustor, Richard Hogg Lindley, was appointed to handle this very complicated procedure.

What does "General Average" mean?

"General Average" is a legal principle of the law of the sea and requires:

"that all cargo owners on a ship contribute to the cost of loss, even if their cargo is undamaged".

The *York-Antwerp Rules*, which serve as the basis for the "Maritime General Average" procedure, must be used for this purpose. It can be assumed that thousands of parties are involved in this ship, due to the cargo situation.

"General Average" is supposed to solve the charge more quickly. But it must be made clear that it may take weeks, months, even years until the interests of all parties are settled.

York-Antwerp-Rules (YAR), a short review

Details to Maritime "General Average" are regulated in the *York – Antwerp - Rules 2004*.

The modern origins can be found in 1890. The core idea since 1890 has been:

1. *The danger to the ship must be common and imminent;*
2. *There must be a voluntary jettison of a portion of the ship's cargo in order to save the whole;*
3. *The attempt to avoid the danger must be successful.*

EVER GIVEN: THE BLAME GAME

In spite of all the revisions and adjustments to present day, this has essentially not changed since the introduction of the York-Antwerp Rules in 1890.

The associated immense recovery costs and follow-up costs of the "Ever Given" qualify for the "General Average".

Every standard marine insurance policy includes "General Average" losses. If there is insurance, the cargo owner can receive a "General Average" guarantee. If there is no insurance, the cargo owner needs a cash deposit to receive the goods.

What are the costs for the charterer "Evergreen Marine Corp." ?

Evergreen Marine Corp. president Eric Hsieh told Taiwan reporters in an interview that Evergreen's financial risk is very low: *"Our risk exposure from the Ever Given incident is very low - even if there are damages, it will be covered by insurance, Evergreen is free of responsibility from cargo delays [under the terms of carriage]."*

How high should the costs of the "Ever Given" accident be estimated?

Personally, I assume that the costs for owners and insurers will exceed all previous cases in their dimensions. And this without oil pollution or personal injury. So damage cases that may cause enormous costs. In my view a novelty. It is quite conceivable that the ICS, FIATA, the maritime insurance industry and also the IMO will find themselves forced by the liability dimensions of this case, to seriously reconsider the existing claims settlement mechanisms. Because it cannot be overlooked that the damage dimensions of large container ships with up to 20.000 TEU and more cargo capacity can put the maritime insurance industry in serious risk.

Final remarks

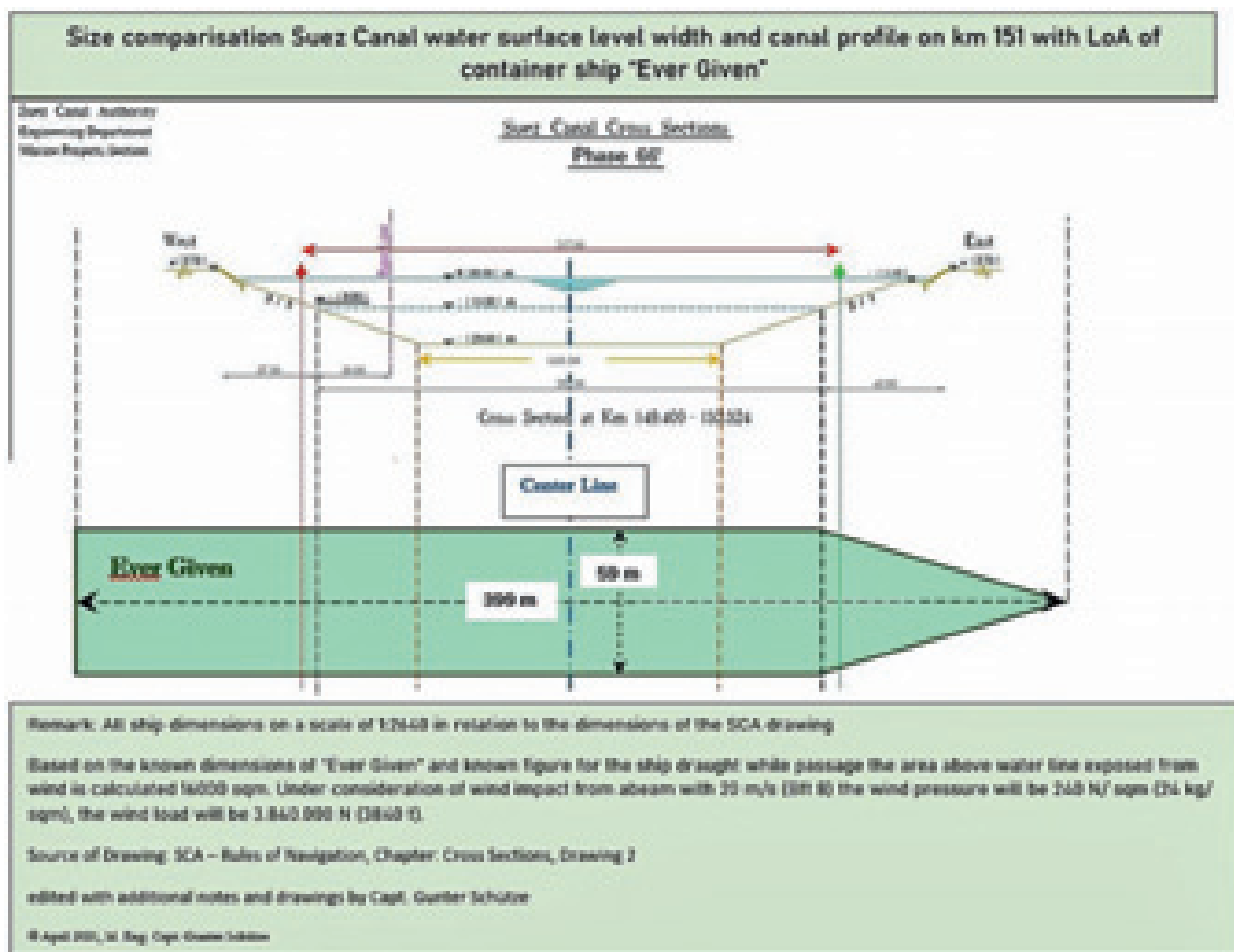
The "Ever Given" case is a very complicated case in terms of the legal aspects of the question of blame and claims for damages/cargo. As a result, very extensive researches are required to do justice to this topic. Of course, it is not possible to adequately deal with all criteria in this limited article. They can only be touched upon. It is not possible to go into all aspects of insurance law. I would just like to briefly refer to the application of the Hague-Visby or Hamburg Rules, depending on the cargo owner's existing insurance contracts, which should be important in the case of General Average. It is beyond the scope of this article to examine these rules in more detail.

I hope that I have been able to contribute some considerations that enabled a somewhat deeper understanding of this case and point to some national Egyptian and international legal bases. From my point of view and from the perspective of a captain, the demands of the SCA are exaggerated, especially since they are not really adequately substantiated. But I'm not an insurance expert. I can only understand to a limited extent the huge amount for salvage costs. And I don't understand what "reputation" was lost. I even go one step further and formulate it to the effect that the reputation of the SCA pilots will be washed clean, with US \$ 300 million. Because the question arises: *"is the pilot's recommendation to increase the speed 40 % above the regular speed limit only to be regarded as an individual case or as a possible common practice to increase the ship's throughput?"*

EVER GIVEN: THE BLAME GAME

For captains, only one absolutely priority must be valid: “Follow the SCA Navigation rules and understand the basics of bank effects and squat, and not only in Suez Canal”. There seem to exist deficits in the nautical knowledge base in understanding of physical principals of hydrodynamic and ship dynamic. The question raises: “How come?”

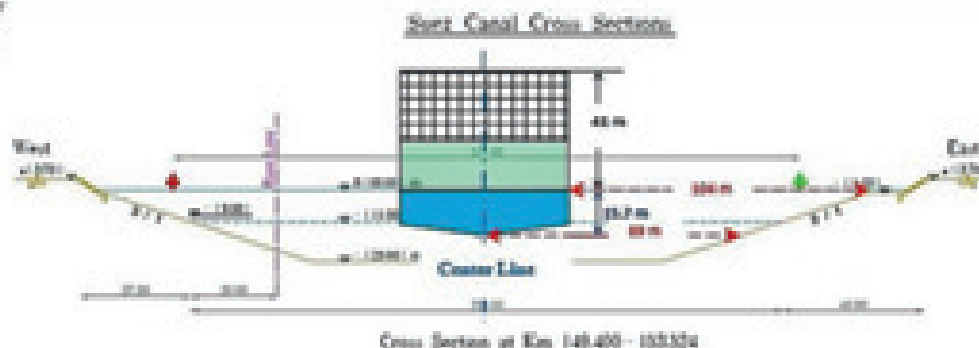
So, there is a lot of room for discussion. It is also my intention to open a substantiated and competent discussion in order to such further incidents might be avoided in the future.



EVER GIVEN: THE BLAME GAME

Size comparison Suez Canal surface level width and depth and canal profile on km 151 with width and draft of container ship "Ever Given" and space to embankment in surface level and draft 15,7 m in reference to canal center line

Suez Canal Authority
Engineering Department
Marine Projects Section



Remark: All ship dimensions on a scale of 1:2640 in relation to the dimensions of the SCA drawing, tidal influences are not considered

Based on the known dimensions of "Ever Given" and known figure for the ship draught while passage the area above water line exposed from wind is calculated 14000 sqm. Under consideration of wind impact from abeam with 20 m/s (Bft 8) the wind pressure will be 240 N/ sqm (24 kg/ sqm), the wind load will be 3.840.000 N (3840 t).

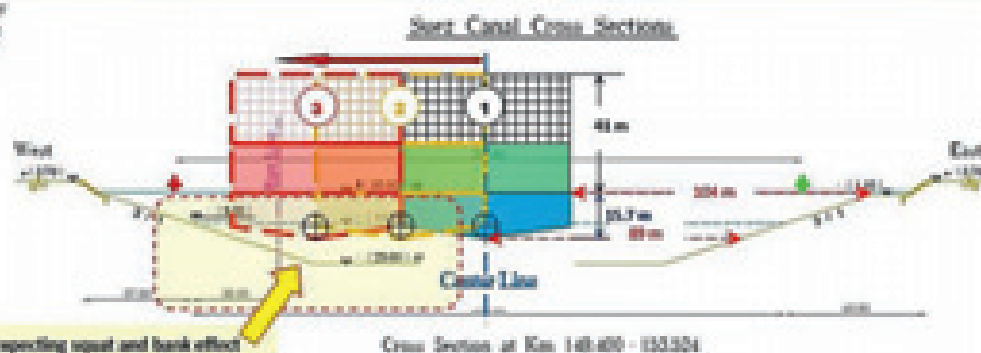
Source of Drawing: SCA - Rules of Navigation, Chapter: Cross Sections, Drawing 2

edited with additional notes and drawings by Capt. Gunter Schütze

9 April 2021, 1st. Edg. Capt. Gunter Schütze

Suez Canal Profile - demonstration of container ship "Ever Given" about space to embankment if vessel is drifting from canal centerline close to embankment and resulting consequences with inappropriate speed

Suez Canal Authority
Engineering Department
Marine Projects Section



Remark: All ship dimensions on a scale of 1:2640 in relation to the dimensions of the SCA drawing, tidal influences are not considered

Based on the known dimensions of "Ever Given" and known figure for the ship draught while passage the area above water line exposed from wind is calculated 14000 sqm. Under consideration of wind impact from abeam with 20 m/s (Bft 8) the wind pressure will be 240 N/ sqm (24 kg/ sqm), the wind load will be 3.840.000 N (3840 t).

Source of Drawing: SCA - Rules of Navigation, Chapter: Cross Sections, Drawing 2

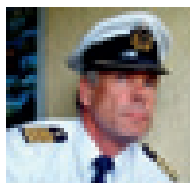
edited with additional notes and drawings by Capt. Gunter Schütze

9 April 2021, 1st. Edg. Capt. Gunter Schütze

Sources:

All for this case relevant IMO conventions, resolutions and their amendments

[https://eams.gov.eg/Content/PDF/laws/ل 90 لسنة 8 رقم قانون \(Egypt Merchant Shipping Law #8/1990\)](https://eams.gov.eg/Content/PDF/laws/ل 90 لسنة 8 رقم قانون (Egypt Merchant Shipping Law #8/1990))
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Pages/Cir.8-2020.aspx>
[https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Documents/Cir.8-2020/SC-Rules-of-Navigation\(Cir.8.2020\).pdf](https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Documents/Cir.8-2020/SC-Rules-of-Navigation(Cir.8.2020).pdf)
<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given-grounding-in-suez-canal/>
https://www.evergreen-marine.com/tbn1/jsp/TBN1_NewsListOverview.jsp?newsType=G2
<http://maatisaal.com/2018/10/09/shipowners-limitation-of-liability-for-maritime-claims-under-egyptian-maritime-law/>
<https://ehkelna.com/2018/10/09/shipowners-limitation-of-liability-for-maritime-claims-under-egyptian-maritime-law/>
<https://youssrysaleh.com/blog/egypt-liability-of-the-shipowner/>
<http://www.eldibadvocates.com/shipowners-limitation-of-liability-for-maritime-claims-under-egyptian-maritime-law/>
<http://eldibpandi.com/eldib-pandi-arrest-article-dec-2016/>
[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)
<https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>
https://www.avalonrisk.com/GeneralAverageDeclaredEverGiven_040221.html
<https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/Ever-Given-vessel-owner-declares-general-average/78806.htm>
https://fiata.com/fileadmin/user_upload/2021_documents/General_Average_MV_Ever_Given.pdf
<https://www.freightright.com/news/ever-given-owner-announces-general-average>
<https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/ever-given-suezkanal-havarie-wer-zahlt-haftet-eigner-charterer-versicherungen-schaden/>
<https://www.egypttoday.com/Article/1/102719/Egypt-reduces-compensation-required-from-Ever-Given-owners-to-600M>



Gunter Schütze graduated at the German Navy University at Stralsund as a Dipl. Ing. für Schiffsführung (M. Eng. Ship Guidance). Then he joined the German Navy and studied German National Economy at the University of Rostock. He ended his naval career on frigates as a LtCdr and then switched to the merchant navy, where he served with different German, and Greek companies on large containerships and bulkcarriers. As a captain he has build up an extensive experience and knowledge of all aspects of modern shipping. Now he is author of maritime articles and works as a freelance consultant on scientific projects.



Nederland start programma voor vaccinatie zeevarenden

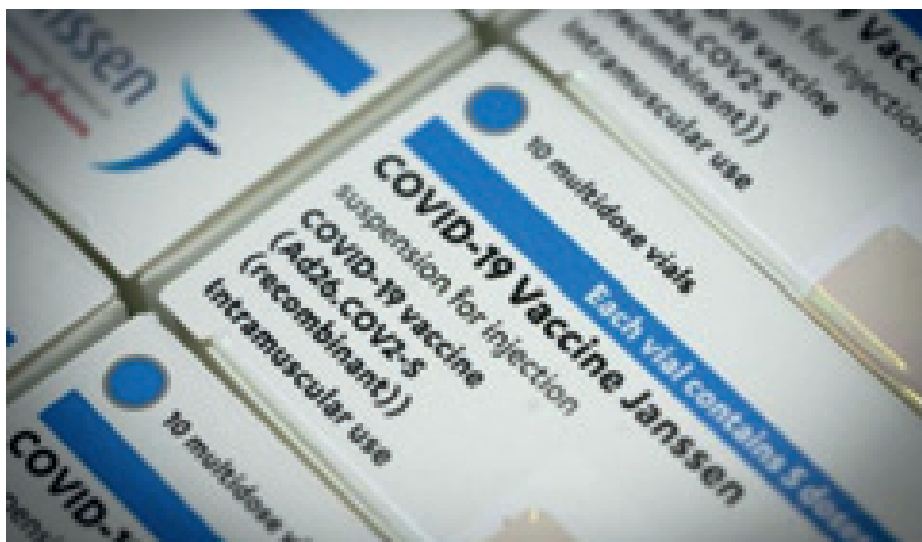


Foto: © RIVM Met het Janssen-vaccin kan met één inenting per zeevarende worden volstaan.

Al sinds januari 2020 staan zeevarenden voor flinke uitdagingen om hun werk te doen. Ze konden vaak maandenlang niet worden afgelost. En van internationale reisbeperkingen die van land tot land verschillen zijn ze nog steeds de dupe. Onder regie van het RIVM is de afgelopen maanden onderzocht in hoeverre zeevarenden gebruik kunnen maken van de reguliere nationale vaccinatiestrategie. Daaruit bleek dat voor hen een aparte aanpak nodig is, onder meer vanwege het wereldwijde werkteerrein. Dat zeevarenden nu kunnen worden gevaccineerd, ongeacht hun nationaliteit, stelt rederijen onder meer in staat om te voldoen aan hun zorgplicht, stelt de KVNR.

Ongeveer 49.000 Janssen-vaccins worden vanaf medio juni, in termijnen, beschikbaar gesteld. Daarvan is maar één vaccinatie nodig. Dat is belangrijk, want zeevarenden brengen tijdens het verlof of om naar huis of naar een schip te reizen vaak slechts korte tijd door in Nederland. De vaccinatie zal daarom ook over de komende maanden worden uitgespreid. De KVNR gaat een centrale rol spelen in de logistieke uitwerking van de vaccinatie-aanpak. Inenting gebeurt in een aantal grotere havens en op Schiphol.

Meer lezen? Kijk op:

<https://www.kvnr.nl/persbericht/nederland-start-vaccinatieprogramma-voor-zeevarenden>

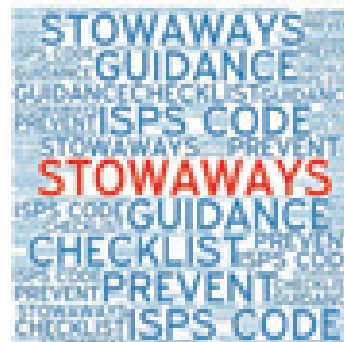
<https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2381746-vaccinatievoorrang-voor-zeevarenden-het-schip-lijkt-soms-een-drijvende-gevangenis>

<https://www.maritiemnederland.com/nieuws/nederland-start-vaccinatieprogramma-voor-zeevarenden>



Ship Stowaways: Guidance and Checklists

The UK P&I Club as well as North Of England P&I club have issued stowaways checklist to provide guidance and steps for preventing and dealing with stowaways.



According to the UK P&I club checklist, the following steps are recommended:

- Prior to and during a ship's call at any port, it will be necessary to ensure all relevant sections of the ISPS Code are implemented particularly regarding the ship's gangway and dock areas. All access points should be secured.
- Ensure there is always a member of the ship's crew manning the gangway who is closely monitoring all persons embarking and disembarking. Additional precautions such as CCTV should also be used where available.
- On ro-ro vessels the ramp should be monitored at all times and any access points on deck should be locked so that the vessel cannot be penetrated.
- Agents should obtain and provide the ship with a list from the stevedore company that clearly identifies the number of stevedores working on the ship. It is essential that stevedores only embark and disembark by the ship's gangway and their movements are constantly monitored whilst onboard.
- All visitors that are expected on the ship should be known to the ship's master, the crew member assigned to gangway watch duty and the agents, with their expected time of arrival and clear details of their intended business onboard. All visitors should be instructed to report to the crew member assigned to gangway watch duties in the first instance.
- Be vigilant for any persons who may be trying to board the ship by mooring ropes or small boats at the waters edge. This is particularly important when the ship is berthed at night.
- It is essential that the ship is searched prior to departure, including all dark and difficult to access areas. This should include areas that are thought to be locked/secured. Empty bays on container vessels and empty holds on bulk/general cargo vessels should be searched. In some circumstances it may be prudent to engage an external search company to assist with a search prior to the ship's departure.

In case a stowaway is found onboard, The Club recommends briefly to take the following measures:

- Once the presence of a stowaway has been detected it is important to inform the owners and the port agents.
- It is the responsibility of the agent to advise the local authorities of the stowaway's presence
- It can be very useful to search the area where the stowaway was found
- Ensure that the stowaway's clothing has been searched
- The stowaway must be photographed and interviewed
- Once the above information has been obtained, it should be reported to the Club and/or the local correspondent

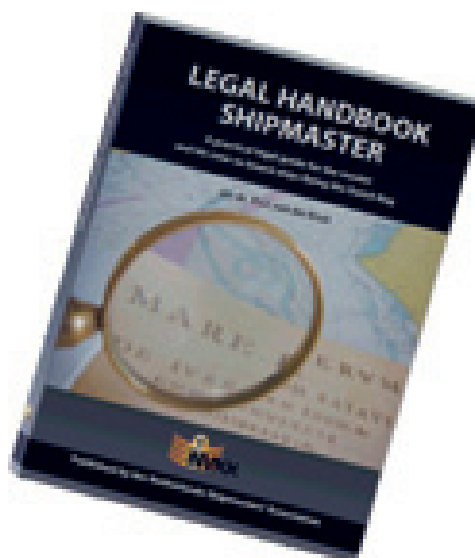
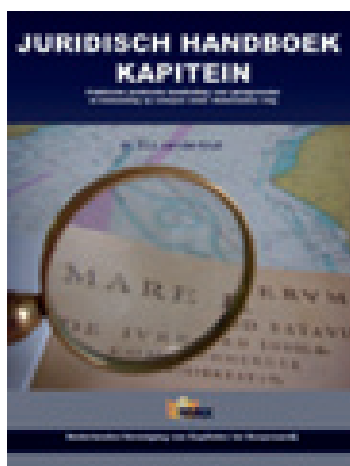
- While the stowaway remains onboard, he should be fed and allowed access to basic items such as bed and toilet
- It will be necessary for the stowaway to be kept secure at all times

De UK P&I Stowaways checklist is te downloaden op:

https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2015/10/uk_club-stowaways_checklist_2015-1.pdf



Juridisch Handboek Kapitein en Legal Handbook Shipmaster Gratis online



Als geste van de NVKK aan de Nederlandse maritieme sector is de Nederlandse versie van het Juridisch Handboek Kapitein gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK.

Het Handboek is bestemd voor alle belangstellenden, dus ook onderwijs, rederijen en overheid.

De NVKK is gestopt met de gedrukte boekvorm en is overgaan tot de eenvoudig bereikbare digitale versie. Deze versie kan nu ook door iedereen geprint worden.

De link om dit boek gratis te downloaden

is: https://www.nvkk.nl/files/1116/1996/2043/JHK_2021digitaal_.pdf

Het Engelstalige *Legal Handbook Shipmaster* blijft ook gratis te downloaden van de website van de NVKK: Zie de

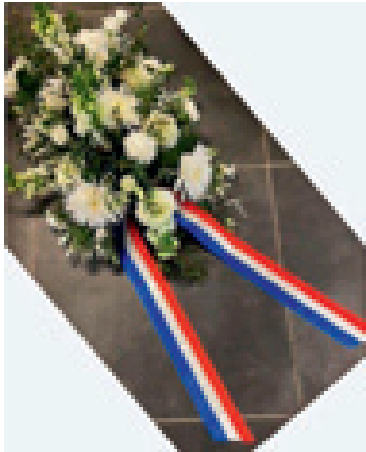
link: <https://www.nvkk.nl/files/7415/8875/9330/LHS2020Digital2.0.pdf>



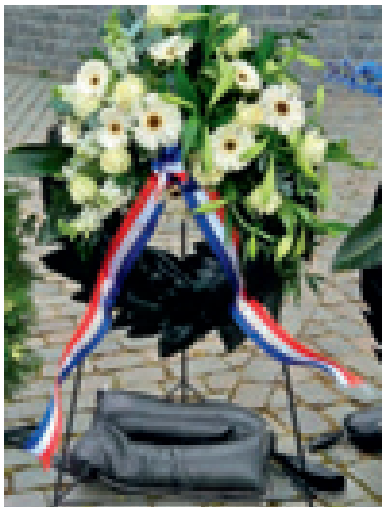
NVKK- Kranslegging op 4 mei

I.v.m. de covid-19 maatregelen was de kranslegging op 4 mei ter nagedachtenis van de omgekomen zeevarenden bescheiden van opzet. In **Den Helder** legde de Koninklijke Marine namens de NVKK een bloemstuk.

Een filmverslag is te bekijken op: <https://youtu.be/pvDBTXy2-TE>



In **Rotterdam** werd een bloemstuk gelegd door onze penningmeester Joost Boonstra. Hij schrijft:



‘Bij de Boeg hadden we overwegend droog weer met af en toe een drizzle buitje. De beperkte ceremonie, zonder voor- en na-bijeenkomst begon klokslag 10:00 uur. De Last Post werd door de Koninklijke Marine verzorgd. De muziek kwam van de kopersectie van het douane orkest. Het Wilhelmus mocht niet meegezongen worden. Korte toespraken van burgemeester Ahmed Aboutaleb en koopvaardijpredikant Helen Perfors. alle kransen stonden al opgesteld. De aanwezige organisaties werden een voor een afgeroepen en een bode stond bij de krans van de betreffende organisatie.

De hoogwaardigheidsbekleders knikten bij de krans. En voor de overige deelnemers mocht na oplezen van de organisatie, vanaf de stoel, (wij nr. 11), het eerbetoon met een knik/nijging van het bovenlijf, op afstand plaatsvinden’. De korte plechtigheid was om 10:30 uur over.



Op de Dam in **Amsterdam** werd namens de NVKK (we waren uitgeloot) een bloemetje gelegd.



Nieuwe leden:

A. Musch

Scheepvaartbedrijf Van Dam

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

30 maart	*	Stakeholders Loodsplicht Nieuwe Stijl
6 april	*	Commissie Arbo en Veiligheid
13 april	*	Stuurgroep bemanningswetgeving
29 april	*	Overleg piraterij GoG
4 mei	Rotterdam	Nationale herdenking 'De Boeg'
	Den Helder	Herdenking verzorgd door Kon. Marine
5-14 mei	*	IMO MSC vergadering namens IFSMA
19 mei	*	Startbijeenkomst Maatregelen Scheepvaartveiligheid
		Windenergie op zee
20 mei	*	Communicatievergadering WtBK
21 mei	*	Scheepvaart Adviesgroep Noordzee
2 juni	*	Overleg Tuchtcollege voor de scheepvaart
7 juni	*	Overleg NVKK-Commissie Piraterij

* Overleg heeft voornamelijk telefonisch of door middel van videobellen plaatsgevonden.

Activiteitenkalender 2021:

Activiteiten zullen bekend worden gemaakt op onze website.

[Data onder voorbehoud].

Overleden leden:

W. Visser

10-05-2021

Deze Notices:

De redactie ontvangt graag reacties op de Notices in het algemeen en over deze 'All Given-special' in het bijzonder. Zijn de opgegeven internet-links een welkome aanvulling?

Met uw suggesties kunnen we streven naar een optimale afstemming met de lezer.

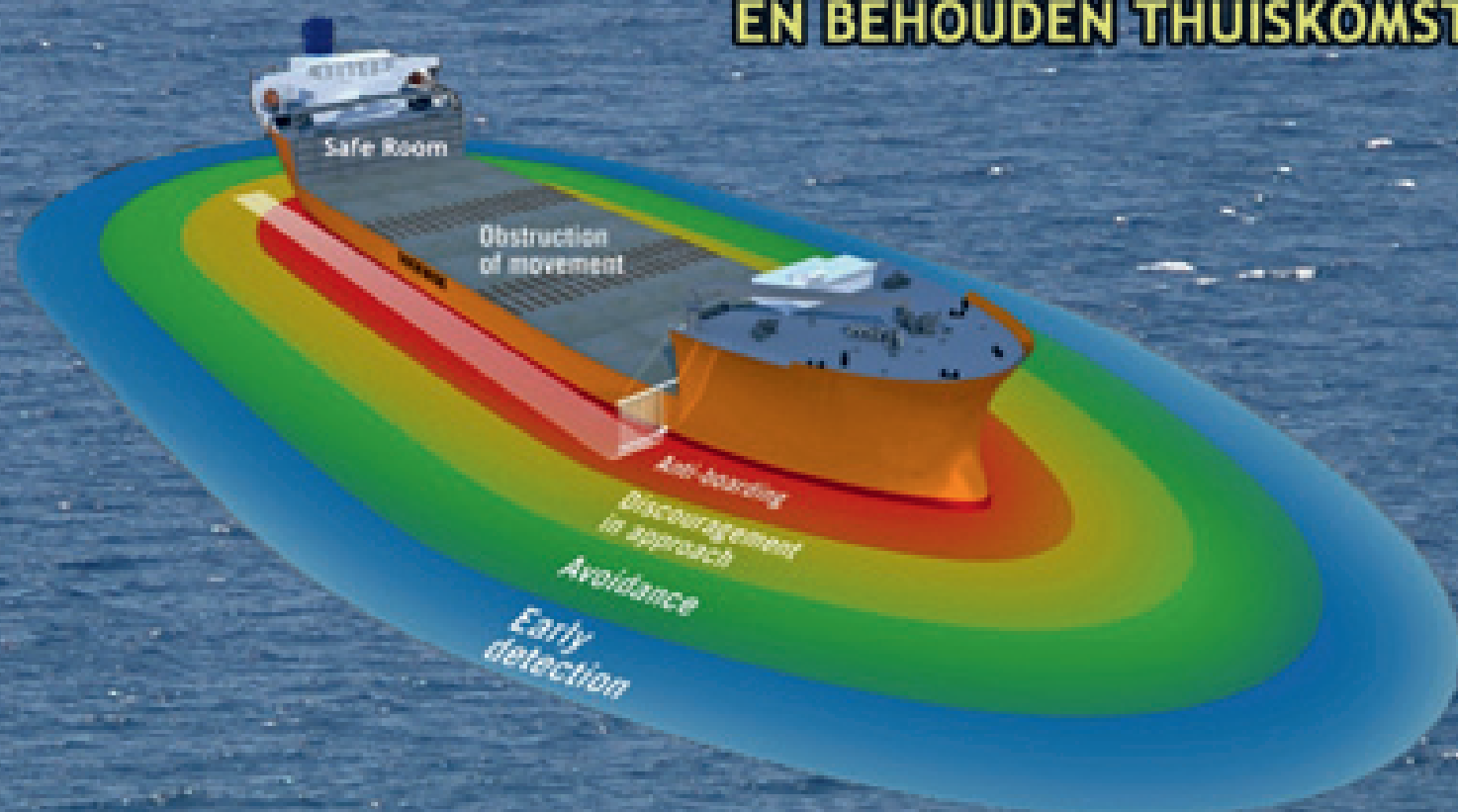
Kopij

De redactie ontvangt ook graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt of wilt u uw mening over een onderwerp geven, stuur dan een e-mail aan de redactie. De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl.



MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

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



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

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

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



NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

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

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

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

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

Samenwerking met Nautilus, KVNR en Nautical Institute NL.

Betrokken bij Zeemanshuizen, koopvaardijpredikanten en herdenkingen.

WE HEBBEN ONZE CONTRIBUTIE STERK VERLAAGD:

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

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

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



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT