

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

In dit nummer o.a.:

Vijf visies op leven op zee

Kapitein en strafbaar feit

Radio medische Dienst

KVNR bestaat 25 jaar



NR 2 - JULI 2017



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

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

Kijk op www.loodsworden.nl

COLOFON

Notices to Master Mariners verschijnt 4 maal per jaar en is het officiële en onafhankelijke orgaan van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). De NVKK is opgericht in 1943 en aangesloten bij: IFSMA, International Federation of Shipmaster's Associations CESMA, Confederation of European Shipmaster's Associations.

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

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

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

L. van den Ende, voorzitter
Tel.: 06-83944694
J.P. Bosma, vice-voorzitter
Tel: 06-13827308
D. Roest, secretaris
Tel: 06-23850923
D.J. van Dijk, penningmeester
Tel: 06-51711102

Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:

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

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:

F.J. van Wijnen
Mr. Dr. Drs. P. van der Kruit
J.M. Kooijman
J.P. Bosma
J. Stokroos, KNRM
H. van der Laan
G.J. Hulsebos

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

Woensdag 6 september: Bestuursvergadering
Kantoor, Den Haag

Donderdag 12 oktober: **Symposium**
KCZ Zeemanshoop,
Amsterdam

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Kort Maritiem Nieuws	5
De kapitein en een strafbaar feit	7
Dodelijk ongeval met containers	8
EU en nationaal maritiem veiligheidsbeleid	9
Scam e-mail warning	9
Risk management op zee	10
CESMA Resolutions	12
Suicide biggest cause of death at sea	13
Column: De Loods	15
The Day of the Seafarer: visies	16
Het werk van de kapitein verandert	21
Publicaties	22
De Radio Medische Dienst	23
KVNR 25 jaar en afscheid Tineke Netelenbos	26
De poolreis van de Happy Rover (Big Lift)	27
NVKK- Symposium 2017	28
Secretariaatsmededelingen	29
Ingezonden e-mails	30

OP DE VOORPAGINA

De Rijnborg in de sluis bij Brunsbittel, oostgaand bij het ingaan van het Kieler kanaal op de Finlanddienst, elke week van Hamburg naar Finland op en neer.

(Foto's voor- en achterpagina:
Kapitein H. van der Laan)

QUOTE

"Gebruik, wat je redt nooit voor de pret"

(Peter R. de Vries in Jinek)



Geachte collegae,

We kijken terug op een goed bezochte Algemene Leden vergadering van 5 April jl. in Amsterdam waarin we afscheid hebben genomen van twee bestuursleden, een nieuw bestuurslid aangesteld en zowel het financieel jaarverslag 2016, begroting 2017 en nieuwe financiële commissie door de leden goedgekeurd.

Mijn uitnodiging in de vorige Notices om u aan te melden als bestuurslid staat nog steeds. Het is belangrijk dat het bestuur een goede afspiegeling blijft van de leden.

In dit nummer wilde ik u alvast herinneren aan het NVKK-symposium op 12 Oktober 2017 te Amsterdam met als onderwerp "De Noordelijke Doorvaart" Ik zou u willen adviseren om u tijdig op te geven want het belooft weer een interessant en drukbezocht symposium te worden met vooraanstaande sprekers.

Ook aandacht in dit nummer voor de Radio Medische Dienst van de KNRM. Deze zeer goed bekende 'Keten medische hulpverlening op zee' werd onderwerp van discussie na een incidenten rapport van de OVV. Het Ministerie heeft de KNRM gevraagd om de RMD te laten voldoen aan de norm en kwaliteit van de Nederlandse zorgketen. De NVKK speelt hier een belangrijke adviserende rol als afnemer van de dienst.

Tot slot weten we allemaal dat veiligheid op onze schepen de allerhoogste prioriteit is. Ik lees regelmatig de "Maritime Feedback" van het Engelse veiligheidsplatform "CHIRP" waar anoniem ingebrachte incidenten rapporten nader onderzocht en voorzien worden van aanbevelingen. De NVKK is ook actief in het Nederlandse "Platform Maritieme Veiligheid" waaruit onlangs het boekje "Dat is juist" werd gepubliceerd en naar alle schepen verstuurd. Via de NVKK web-mail kunt u natuurlijk ook altijd veiligheid issues en andere maritieme vraagstukken bespreekbaar maken.

U kunt de CHIRP Maritime Feedback editions makkelijk downloaden van de website;
<https://www.chirpmaritime.org/newsletters/>

Ik wens u allen het beste toe en de collegae op zee een veilige vaart.

Leen van den Ende

Voorzitter.



Drie grootste containerschepen ter wereld in Rotterdam



<< 19 mei j.l.:
 MOL Triumph, 20.170 TEU
 (foto YouTube)



23 juni j.l.: >>
 OOCL Hongkong 20.413 TEU
 (Foto MarineTraffic/Gary Lam)

<< 12 juni j.l.:
 Madrid Maersk, 20.568 TEU
 (Foto YouTube)



KORT MARITIEM NIEUWS

- Met de wijziging wet op de Europese ondernemingsraden, wordt de richtlijn zeevarenden omgezet in de Nederlandse wetgeving. De doelstelling van deze richtlijn is het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden, de informatie en raadpleging van de zeevarenden binnen een onderneming. Zo wordt gelijke behandeling van zeevarenden in alle Europese lidstaten bewerkstelligd en wordt de maritieme sector voor zeevarenden van de Europese Unie aantrekkelijker gemaakt. De richtlijn heeft alleen gevolgen voor de wettelijke regels inzake de overgang van een onderneming en de wet op de Europese ondernemingsraden, die een uitzondering kennen voor de bemanning van zeeschepen. Ze is in werking getreden op 9 oktober 2015 en dient uiterlijk 10 oktober 2017 opgenomen te zijn in de Nederlandse wetgeving.
- Volgens een woordvoerder van de UK P&I Club is zelfmoord de voornaamste oorzaak van slachtoffers op zee. Zo zou 15% van alle doden aan boord te wijten zijn aan zelfmoord. Vooral jongere opvarenden, zoals leerlingen, lopen een groot risico. Eenzaamheid en de impact van sociale media, werden als reden genoemd. Ook schijnen uren van werk en rust en stress tijdens het werk een rol te spelen.
- Oud-directeur Willem Scholten van het Havenbedrijf Rotterdam is op 73 jarige leeftijd overleden. Hij was de architect achter de aanleg van de Tweede Maasvlakte, de Betuwelijn en de Euromax Terminal. In 2004 kwam er een eind aan zijn loopbaan i.v.m. ontbreken van financiële garanties. De heer Scholten bezocht de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam en voer als stuurman bij de Rotterdamse Lloyd.
- Waarschijnlijk al gevolg van het recente vergaan van bulkcarriers, heeft IACS, (International Association of Classification Societies) minimum eisen gesteld voor de classificatie van huid verbanddelen van bulkcarriers en olietankers. Men maakt zich vooral zorgen over enkelwandige tankers die zijn omgebouwd tot bulkcarriers sinds enkelwandige tankers niet meer zijn toegestaan. Tijdens de CESMA AGA in Riga is hierover een resolutie aangenomen.
- In Italië is bij scheepswerf Fincantieri de kiel gelegd voor een nieuw cruise schip voor de Holland America Line (Carnival). De "Nieuw Statendam" is, evenals de "Koningsdam", een schip van de pinnacle class. Het komt in november 2018 in de vaart.
- Op 20 april j.l. organiseerde de Nederlandse afdeling van het Nautical Institute, in samenwerking met het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam, een lezing over het bestrijden van branden aan boord van zeeschepen. De heer Gertjan Langerak van de firma Falck, gevestigd in de Europoort en erkend expert op dit gebied, gaf een interessante lezing over dit onderwerp dat de laatste tijd veel in het nieuws is. Vooral op containerschepen hebben zich recent nogal wat branden voorgedaan. Zo'n 40 toehoorders beleefden een interessante middag met een aantal voorbeelden uit de praktijk.
- Het Maritiem Instituut "Willem Barentsz", op Terschelling, neemt deel aan het Europese Sea Traffic Management Validation (STM) project. Er wordt een model voor de "Maritime Safety Index" ontwikkeld. Deze index vraagt de expertise van (ex) zeevarenden zoals kapiteins, dek officieren, trainees, loodsen, instructeurs en leraren. De bedoeling van het onderzoek is om er achter te komen hoe de maritieme experts inschatten wat veilig is vanuit het perspectief van de navigator betreffende verkeerssituaties en situaties waarbij er gevaar is dat men aan de grond loopt. Ook het European Simulator Network (EMSN) speelt een rol in het project. 25-30 bemande gesimuleerde schepen zullen worden vergeleken met de analyse verkregen uit de "Maritime Safety Index" waarbij het "human element" een rol speelt. Ook CESMA is betrokken bij dit project.
- In de Tweede Kamer hebben de heren H. Ten Broeke (VVD) en R. Knops (CDA) een wetsvoorstel ingediend dat het mogelijk moet maken gebruik te kunnen maken van private beveiligers om koopvaardij schepen onder Nederlandse vlag te beschermen tegen piraterij. Men hoop deze wet aanpassing voor het zomer reces door de Tweede Kamer te loodsen.
- Ook in hoger beroep voor de hoogste rechtbank in Rome, is kapitein Francesco Schettino van het verloren gegane cruise schip "Costa Concordia" veroordeeld tot 16 jaar gevangenis straf. Aan zijn verweer dat ook de maatschappij Costa Crociere mede schuld heeft aan het ongeluk, als men de ISM code in aanmerking neemt, werd geen gehoor gegeven. Kapitein Schettino overweegt nu nog een verzoek aan het Europese Hof voor de Rechten van de Mens in Straatsburg te richten om de zaak opnieuw te beoordelen. Hij heeft zich na de rechtszaak zelf gemeld bij een gevangenis in Rome. Hij zal echter zijn straf uitzitten in een gevangenis in Napels, waar hij geboren is.



FvW

Wegens uitbreiding van onze activiteiten op het gebied van Noordzee beloodsing zijn wij continu op zoek naar nieuwe collega's.

Als Noordzee loods bent u de specialist op het gebied van de nautische bekendheid op de Noordzee, het Engelse Kanaal, de Ierse Zee en het Skagerrak. U adviseert de kapitein en het bridge team bij de veilige navigatie van het schip door een van de drukste zeeën ter wereld en communiceert met de plaatselijke VTS-stations en loodsposten. Naast Noordzee-loods wordt u ook ingezet als Offshore VTS Pilot.

Als Offshore VTS Pilot zorgt u voor een optimale en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer rondom een bepaald schip of platform in de Offshore industrie. U observeert het verkeersbeeld door middel van Radar / Arpa AIS, VHF en overige moderne navigatie apparatuur en werkt daarbij zeer nauw samen met guard-vessels ter plaatse. Hierbij onderkent u vroegtijdig mogelijke situaties die de veiligheid van het project en/of de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, zodat u deskundig actie kunt ondernemen ter voorkoming daarvan.

Gevraagd:

U bent minimaal 6 jaar in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships" en u heeft werkervaring als Kapitein of, u heeft minimaal 4 jaar werkervaring als Registerloods en u bent tevens in het bezit van het vaarbevoegdheidsbewijs "Master all Ships". U bent in staat om in een betrekkelijk korte tijd een goede relatie op te bouwen met het bridge team. U heeft het vermogen om onder alle omstandigheden de rust en het overzicht te bewaren en de juiste prioriteiten te stellen. U heeft een flexibele instelling met betrekking tot werktijden.

Geboden:

Een afwisselende en dynamische baan in de internationale scheepvaart, zonder de nadelen van een lange uitzendtermijn. Dienstverband vanaf 80 werkdagen per jaar behoort tot de mogelijkheden.

Het behalen van het, door de Nederlandse overheid, vereiste Certificaat "Noordzee loods" en het Offshore VTS Supplement Pilot, wordt in zijn geheel bekostigd door Dirkzwager.

Heeft u vragen dan kunt u terecht bij Martijn van der Vliet (operationeel manager DCP), tel. 010-5931600.

Spreekt deze vacature u aan, stuur uw sollicitatiebrief met CV naar:

Koninklijke Dirkzwager
T.a.v. afdeling personeelszaken
Postbus 14
3140 AA Maassluis
of per email naar: pz@dirkzwager.com

Overleg NVKK en het Openbaar Ministerie

door

Mr. Dr. Drs. P (Peter) van der Kruit

Inleiding

Het doel van dit artikel is om de kapitein van een advies te voorzien. Het gaat om de kapitein die een boete ontvangt voor een strafbaar feit dat hij niet heeft gepleegd. De laatste jaren hebben meerdere leden van de NVKK aangegeven dat zij zo'n boete hebben kregen. Het gaat dan vaak over scheepvaartverkeersovertredingen die gepleegd zijn door een stuurman die op dat moment het schip voer, terwijl de kapitein niet op de brug was. Denk hierbij aan het niet haaks oversteken van een verkeersscheidingsstelsel of het niet op tijd melden bij een *vessel traffic service* (VTS).¹ Maar het kan ook gaan over milieudelicten. Is de kapitein altijd verantwoordelijk voor de olie lekkages veroorzaakt door een WTK?

Ter verduidelijking

De kapitein is niet altijd en overal persoonlijk verantwoordelijk voor. Zie bijvoorbeeld artikel 61 Schepenbesluit 2004:

De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

In Hoofdstuk V SOLAS staat, onder andere, dat de kapitein moet zorgen voor een goede reisvoorbereiding, met behulp van de juiste nautische kaarten en publicaties. Hij hoeft dit niet allemaal zelf uit te voeren, maar de kapitein moet wel controleren of het correct gebeurd is. Hij doet dit voordat hij naar zee gaat, maar ook gedurende de reis.

Stel, dat een stuurman deze reisvoorbereiding (koerslijn) niet volgt, waardoor een verkeersscheidingsstelsel niet haaks wordt overgestoken. De kapitein is niet op de brug, omdat hij geniet van zijn verplichte rusturen en hij wordt ook niet ingelicht. De stuurman begaat dan een scheepvaartverkeersovertreding door het verkeersscheidingsstelsel niet haaks over te steken.

Een ander voorbeeld is een kapitein die in zijn schriftelijke orders (inclusief de nachtoorders) stelt dat er op een bepaalde tijd moet worden aangemeld bij een VTS, conform de geldende voorschriften. Hij zegt dit ook bijtijds mondeling tegen de stuurman tijdens diens wacht op de brug. Maar deze stuurman meldt het schip niet aan bij het VTS.

Voor beide gevallen geldt, dat de kapitein moet aantonen dat hij er alles aan heeft gedaan om zijn zorgplicht goed uit te voeren. Dan zal hij meestal geen boete krijgen. Dit is uiteraard ook afhankelijk van andere feiten en omstandigheden.

Ook de jurisprudentie is duidelijk op dit gebied. Het Gerechtshof Amsterdam stelt in een uitspraak dat de kapitein de taak heeft ervoor zorg te dragen dat voorschriften en verplichtingen gedurende de reis worden nageleefd. Indien de kapitein een ander lid van de bemanning, dat daartoe bevoegd is, (tijdelijk) belast met deze taak kan aan zijn zorgplicht zijn voldaan.

Sanctioneren

In dit artikel gaat het voornamelijk over het geval dat de kapitein het delict niet heeft gepleegd, maar wel zijn zorgplicht aantoonbaar goed heeft uitgevoerd.

De boetes gaan in Nederland meestal via het Openbaar Ministerie (OM). Het onderzoek wordt dan vaak verricht door het Team Maritieme Politie te Den Helder. Het lijkt erop dat dit team er soms voor koos om de kapitein direct als dader aan te wijzen, ook indien de kapitein bij het eerste contact met dit politieteam te kennen had gegeven dat niet hij maar een andere opvarende het strafbare feit had

¹ Zie voor een meer uitgebreid artikel over dit onderwerp: *Notices to Master Mariners*, nr. 4, december 2016, p.6-9.

begaan, en dat hij zijn zorgplicht goed had uitgevoerd. De kapitein was zelfs niet altijd op de hoogte van het gepleegde strafbare feit, totdat hij de boete ontving.

Overleg OM

De NVKK meende daarom contact op te moeten nemen met het OM om hier voor haar leden op te komen. Een overleg met de behandelend officier van justitie en een parketsecretaris was het gevolg. Hierbij werden de klachten van de NVKK uitgebreid besproken, meerdere voorbeelden passeerden de revue. Ook werden er afspraken gemaakt met het OM. Het OM instrueerde en instrueert de politieagenten die het proces-verbaal opmaken om altijd eerst de kapitein van het schip te horen. Deze instructies zal het OM nogmaals onder de aandacht brengen van de politieagenten.

Indien de kapitein bij het eerste contact met de politie kan aantonen dat hij het strafbare feit niet heeft gepleegd, is het aan de politie om uit te zoeken wie het wel heeft gedaan. Aantonen kan door de kapitein worden gedaan met behulp van journalen, werklijsten, wacht- en werkroosters, nachttorders, 'Master's Standing Orders', 'Call the Captain Orders' etc.

Advies

Indien u, als kapitein, door de politie wordt gehoord over een strafbaar feit gepleegd bij u aan boord en u heeft het niet zelf gedaan, dan is het advies van de NVKK om zo vroeg mogelijk aan de politie te vertellen dat u dit strafbare feit niet heeft gepleegd; u moet dit ook kunnen aantonen. Indien u toch een boete krijgt, kunt u dit aan de rechter voorleggen. Die neemt dan de beslissing of de boete terecht is.



Dodelijk ongeval door beknelling tussen twee containers

Op woensdag 18 mei 2016 kwam een bemanningslid aan boord van een containerschip om het leven tijdens het laden van containers. Het schip lag in de Centrale Insteekhaven van Moerdijk.

Tijdens de ladingswerkzaamheden klom het bemanningslid op het dak van een container terwijl een andere daar bovenop geplaatste container schuin omhoog werd getild. De bovenste container werd teruggeplaatst terwijl het bemanningslid zich nog op de onderste container bevond.

Het rapport van het ongeval is te lezen op: <https://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/1583/db98e8ba0831b-rapport-dood-door-beknelling-tussen-containers.pdf>

Het rapport beschrijft de toedracht van het fatale ongeval, alsmede de directe en achterliggende oorzaken ervan. Het rapport sluit af met conclusies die uit dit voorval naar voren komen.

Hoewel verantwoordelijk, wordt het de kapitein niet aangerekend, omdat hij van zijn verplichte rusturen genoot. Zie de pagina's 13, 15 en 16 voor de rol van de kapitein.

Ontwikkeling van Europees en nationaal beleid maritieme veiligheid



EU Maritime Security Strategy

De EU heeft onlangs een nieuwe maritieme veiligheidsstrategie gepubliceerd. De EU is van mening dat security van gezamenlijk belang is voor de welvaart en voorspoed van de EU-landen, maar ook voor rest van de wereld. Veiligheid en milieu maken onderdeel uit van de basis waarop onze samenleving is gebouwd. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om antwoorden te vinden op bedreigingen en daartoe slimme oplossingen te bedenken. Maritieme veiligheid is een vitaal onderdeel dat moet worden gestroomlijnd op alle politieke raakvlakken. Aan de hand van voorbeelden en graphics worden de maritieme belangen van de EU en de transnationale bedreigingen in kaart gebracht en wordt aangegeven op welke wijze activiteiten moeten worden ontwikkeld om de bedreigingen het hoofd te bieden.

De strategie is te downloaden in pdf via:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/leaflet-european-union-maritime-security-strategy_en.pdf

Ministerie van I&M ontwikkelt Strategisch beleidskader Security

Ook het ministerie van I&M is van mening dat maritieme security een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van alle spelers in de maritieme sector. Samenwerking op dit vlak is daarom nodig. In een aantal werkconferenties, waarbij ook de NVKK was betrokken, zijn met presentaties en paneldiscussies de doelen gedefinieerd, die verder zullen worden uitgewerkt in een draaiboek. Drie ministeries zullen een visie gaan formuleren: Buitenlandse Zaken schrijft een algemene visie, Defensie richt zich op Ship Security en Infrastructuur en Milieu op Port Security.



SCAM EMAIL WARNING

We have today been made aware of a scam email which is targeting vessel owners and charterers. The email purports to be from a law firm and claims that a lawsuit has been filed by a client as a result of overdue payment, and that legal steps will be taken to arrest the vessel. The attachment sent with the email is known to contain malware, including ransom-ware.

The text of the email is as follows:



Dear Sir,
We have been appointed to proceed with legal steps in arresting your vessel due to your inability to clear your long overdue payment with our client. Our client claims that several reminder has been sent to you on this subject matter without getting any response from you. Find attached lawsuit filed by our client including Court and lawyer cost. Kindly review and revert with your comment. Meanwhile, vessel will be arrested by the court till further notice.

Your urgent response will be appreciated.
THKS N B'RGDS

Anyone receiving unsolicited emails of this nature should treat them with caution and if in doubt as to their authenticity, should forward them on to their own IT support function before opening any attachments or links.

SOURCE: The Shipowners' Club

RISK MANAGEMENT OP ZEE.

Door

J.M. Kooijman

Bij het goed functioneren van een onderneming wordt steeds meer gebruik gemaakt van een modern middel, dat Risk Management wordt genoemd. Dit is het in kaart brengen van alle risico's op korte-, middellange- en lange termijn, die de stabiliteit van een onderneming kan bedreigen. Dit kunnen operationele-, maar ook financiële – en andere risico's van het bedrijfsgebeuren zijn. De afdeling Risk Management adviseert de Directie en het Hoofd van die afdeling dient een zeer brede kennis en ervaringsbasis te bezitten. Sommige Directies achten de Risk Manager een "pottenkijker", terwijl andere directies met name van sommige musea in het geheel niet aan Risk Management doen met als gevolg soms grote inbraakschades en het verdwijnen van kunstbezit.

Risk Management in de scheepvaart.

Het is voor velen onduidelijk in hoeverre Risk Management in de zeescheepvaart wordt toegepast. In het verleden voerde de Britse Scheepvaart Maatschappij Alfred Holt (Blue Funnel Lines) een uiterst precies operationeel beleid en derhalve werd de vloot niet verzekerd.

Thans lijkt het totale veiligheidsbeleid versnipperd, waarbij de assuradeuren een voortrekkers rol spelen door de risico's te verdelen in gewone operationele risico's en "war risk". Zulk een risico verdeling is ook van toepassing in luchtvaartverzekeringen. Maar vergeten wordt, dat bij elke verzekering de noodzaak van preventie en preparatie aanwezig moet zijn, teneinde de kans zo klein mogelijk te maken om op de verzekering een beroep te moeten doen en dit is o.a. een rol van Risk Management.

De IMO schrijft veel regels voor op het gebied van veiligheid aan boord en het zee milieu, door internationale verdragen te ontwerpen en door Regeringen te laten ratificeren. Er worden eisen gesteld aan het opleidingsniveau van officieren en minderen. Port State Control wordt veelvuldig aan boord van schepen gehouden en er moet voortdurend gezorgd worden, dat de vele certificaten geldig zijn. Is dat allemaal voldoende voor een veilige zeescheepvaart? Het antwoord is "neen".

Men kan de volgende bedrijfsrisico's onderkennen.

- 01) Bestaansmogelijkheid van de rederij: concurrentie, verkeerde investeringen, rederijstructuur en beleid, overheidsbeleid, marktschommelingen, brandstof prijzen, scheepshypotheken etc.
- 02) Arbeidsmarkt: In de nabije toekomst dienen wereldwijd 50.000 nieuwe officieren te worden aangetrokken. Zijn deze functies voldoende aantrekkelijk? In Nederland kennelijk niet, want er is suggestie voor groot beroep gedaan op officieren uit het voormalige Oostblok. Is er in Nederland sprake van "selectieve werkloosheid"?
- 03) Bemanningssamenstelling: Uit kostenoverwegingen zijn de bemanningen van zeeschepen tot een minimum teruggebracht. In tijden van onheil bijv. Brand, zeer zwaar weer etc. kan dit zeer nadelig werken om het schip te kunnen behouden. Op grote cruiseschepen zijn er gewoonlijk 50 verschillende nationaliteiten als bemanningsleden werkzaam. De vraag is hoe deze diverse culturen ten tijde van een noodgeval zich zullen gedragen?
- 04) Fatigue: Tengevolge van korte reizen, kort binnenliggen, naast de normale laad- en loswerkzaamheden, inspecties door ambtenaren en zoeklaarmaken, kunnen rusttijden ernstig in gevaar komen met als gevolg "fatigue". Aanvaringen en strandingen als gevolg van "fatigue" komen voor.
- 05) Zeemanschap: Soms kan men in de vakliteratuur lezen, dat sommige ervaren auteurs betwijfelen of de kennis van zeemanschap niet terugloopt. Regelmatig gebeuren er ernstige ongelukken met het beproeven van reddingssloepen en men kan zich afvragen of goed zeemanschap (waaronder onderhoud van reddingmiddelen) hierbij een rol hebben gespeeld. (suggestie: kijk eens op YouTube).

- 06) Technologie: De indruk bestaat, dat men te veel vertrouwen stelt in de moderne technologie. Kan men de situatie aan, indien zich een grote computerstoring aan boord van een schip voordoet? Ook is al het nodige gezegd en geschreven over de kwetsbaarheid van digitale verbindingen.
- 07) Schaalvergroting in de scheepvaart: Deze wordt gebaseerd op economische overwegingen, waarbij de vraag kan worden gesteld of de veiligheid hiermede gediend wordt. 18.000 TEU containerschepen zijn al in de vaart en het aantal cruiseschepen boven de 160.000 ton met 6.000+ opvarenden neemt in aantal toe.
- 08) Illegale immigratie en verstekelingen: Regelmatig komen zeeschepen in actie bij het redden van bootvluchtelingen. Thans op de Middellandse zee en lang geleden bij Vietnam. Verstekelingen kunnen een groot probleem zijn en hun eigen veiligheid en die van opvarenden in gevaar brengen,
- 09) Piraterij: Dit onderwerp treedt sterk op de voorgrond. Er wordt veel over geschreven en gedacht. De politiek, die zich normaal niet met de scheepvaart bezig houdt, gaat nu een rol spelen, zulks i.v.m. het mogelijke geweldspectrum. Alle oplossingen zijn kostbaar, behalve de modern ontwikkelde geweldloze beschermingsmiddelen voor schepen. Het gebruik hiervan vormt een punt van discussie.
- 10) Terrorisme: Deze zinloze geweldspiraal kan ook de scheepvaart bereiken en in het bijzonder de cruisevaart. Het feit, dat de terroristen land gebonden zijn en niets van de scheepvaart weten, heeft in het voordeel van de scheepvaart gewerkt, maar dit kan veranderen. Denk maar aan de aanslag in Aden vele jaren geleden met het tot ontploffing brengen van een kleine boot beladen met explosieven tegen de romp van de Amerikaanse destroyer USS Cole, waarbij 17 opvarenden om het leven kwamen en het schip zwaar werd beschadigd. Denkt u zich eens in, indien men een dergelijke aanslag op een cruiseschip zou plegen, wat de gevolgen kunnen zijn?
- 11) Oorlogsrisico: In deze tijd is dit het meest vergeten risico. Mensen richten hun aandacht meer op de lokale (dorps) politiek en voetbal, dan op de serieuze bedreigingen, die zich in de wereld voordoen. Noord Korea is met atoomproeven en lange afstands-raketten zeer gevaarlijk bezig. De Russische president Vladimir Putin streeft er naar om de gebiedsomvang van de oorspronkelijke USSR te herwinnen en is in 2014 begonnen met de bezetting van de Krim. Die leidde tot sancties en felle bewoordingen van West Europese landen, waaronder Nederland, waarvan nota bene vele koopvaardischepen met Russische officieren zijn bemand, die trouw zijn aan Moskou. Thans gaat de Russische aandacht uit naar de Balkan en de Baltische Staten schijnen ook hoog op het verlanglijstje te staan. Deze bedreigingen, w.o. ook in de Zuid Chinese zee, kunnen verergeren en een oorlogsdreiging lijkt reeel.
De grote vraag is nu? Wordt er net als in 1939 aan "Koopvaardijbescherming" gedaan? Is het zinvol om aan alle Nederlandse gezagvoerders een verzegelde instructiebrief te verstrekken? Hoe zou dit in de praktijk werken? Voor zover bekend, heeft de Koninklijke Marine geen reserve officieren meer, die voorheen van belang voor onze Defensie waren.

EPILOOG

Dit artikel pretendeert niet volledig te zijn, over dit onderwerp zou een lijvig boek kunnen worden geschreven. Het is echter de bedoeling om de lezer een inzicht te geven van de vele bedreigingen, waaraan een schip en haar opvarenden bloot kunnen staan. Niet genoemd zijn schepen, die samen met de bemanning door hun reder zijn verlaten, waar bij de bemanning soms een jaar gage te goed heeft en afhankelijk van liefdadigheid zijn om te kunnen blijven leven. In Nederland bestaan zulke reders gelukkig niet, maar in de minder ontwikkelde landen wel. Indien men de tijd daarvoor zou hebben, zouden gezagvoerders "scenario's" kunnen ontwikkelen over de meer op afstand aanwezige risico's.





RESOLUTIONS FROM 22nd CESMA AGA ON 12TH MAY 2017 AT THE RIGA PORT AUTHORITY PREMISES IN RIGA, LATVIA.



Resolution nr. 1: Criminalisation of seafarers.

The 22nd Annual General Assembly in Riga, again noted that the problem of criminalisation of seafarers and of shipmasters in particular, continues to be a matter of great concern. CESMA urgently requests ship owners and/or operators to always provide legal assistance for masters, serving on their ships, in case of an incident as a consequence of which they are detained by local authorities, until, at least, a verdict has been pronounced. Moreover masters are urgently advised to consider taking a risk insurance.

Resolution nr. 2: Piracy

The Assembly again discussed the problem of piracy against ships in various parts of the world, with attacks on ships in the West Africa area still frequent and violent, while piracy in seas around Somalia seems to increase lately. CESMA no longer resists the use of armed security teams, either military or private but also advocates the use of non-violent measures which become more and more sophisticated as an alternative, in combination with BMP 4 practices. Under all circumstances the authority of the master should be efficaciously maintained, except when fire-arms have to be used. CESMA also insists on exact rules of engagements to be observed under all circumstances.

Resolution nr. 3: Fatigue and safe manning.

The Assembly again discussed the problem of fatigue in the maritime industry. The requirement of a minimum of three certified bridge watch keepers, including the master, on each seagoing vessel of 500 GT and more, is still supported by CESMA, although we see improvement due to better controls by some flag states (Spain) and Port State Control officers. It continues to urge Port State Control officers to intensify verification of work and rest periods during shipboard inspections. CESMA supports the results of the Martha project.

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

The Assembly again discussed the safety of ro-ro and large passenger ships as well as car carriers. Disembarking a great number of passengers and crew in an emergency situation continues to be a great concern. Damage stability as a result of flooded decks and/or holds caused by an accident, is still not sufficiently observed, also with regard to new buildings. Recently ordered vessels seem to show improvements due to lessons learned from the "Costa Concordia" accident.

Resolution no. 5: Mooring accidents

The Assembly again expresses its concern about the increase of serious mooring accidents on board and ashore. Reasons discussed are the increase in sizes of vessels, lay-out of harbours, mooring equipment used and the ability and number of crew at the mooring stations. Another issue is disturbances in communication due to language problems.

Resolution nr. 6: Employment of EU seafarers

Following the growing shortage of EU officers, employed on EU flag ships, also due to complicated procedures by some administrations regarding training and certification, the Assembly again urges EU administrations to support their respective seafarers by recognizing certificates issued by all EU administrations and enforcing simpler issue/renewal procedures for certificates of EU officers.

CESMA again appeals to EU ship owners to create opportunities for young EU officers to complete their practical education and training and obtain their certificates. In this way maritime knowledge and experience within the EU maritime industry can be maintained. All efforts should be employed to interest young people in the EU to choose for a maritime career.

Resolution nr. 7: Illegal immigrants in the Mediterranean

The Assembly again noted with concern the situation in the Mediterranean where illegal immigrants try to reach Europe by using unseaworthy craft which sometimes, due to overcrowding and bad condition, require assistance from merchant navy vessels nearby. According to the SOLAS Convention, ships are obliged to render assistance and take the immigrants on board. This could lead to dangerous situations whereby the crew is outnumbered by the quantity of immigrants. Moreover their intentions and medical condition are unknown, as most ships have no professional medical staff on board. As a consequence, vessel and crew could be endangered. The Assembly again wants to convey its concern to the European Commission and Parliament, as well as the IMO, in this respect.

Resolution nr. 8: Future of simulator training in the EU maritime industry

The Assembly again underlines the importance of simulator training in the maritime industry. However it urges EU administrations to standardise exchanging of practical education and training periods by simulator training as "sea time equivalent".

Resolution nr. 9: Reduction of paperwork on board.

The Assembly urgently requests governments and authorities to intervene in reducing the many documents to be completed by vessels before and between entering ports, as they severely increase the working load on board, particularly of the master, who is primarily responsible for the safe navigation of the vessel, especially in confined waters.

Resolution nr. 10: Safe construction of Very Large Ore Carriers (VLOC's)

The Assembly, noting with concern the large number of seafarers missing at shipwrecks of VLOC's, asks international maritime authorities, including the European Union, to not close their eyes on a kind of fatality that could convict seafarers aboard this vessel type to death. It urgently requests the European Union and its member states to push the International Maritime Organisation (IMO) to create clear legislation on VLOC's. This includes the prohibition of conversion of Very Large Crude Carriers (VLCC's) into VLOC's, as well as their current operation.



Riga 12th May 2017

Suicide now seems to be the biggest cause of death at sea

Between 2001 and 2005, merchant seafarers scored the second highest level of suicides amongst all professions, after coal miners. Today, the rate of suicide for international seafarers is triple to that of shore workers, according to the IMO. Crew deaths attributed to suicide have increased from 4.4 percent in 2014-2015 to 15.3 percent in 2015-2016. Cadets appear to be the most vulnerable.

Machismo cultures, high levels of prejudice, financial issues, fatigue, long hours because of increasing demands on official visits and paperwork seem to be main causes, according to the UK P&I Club. Everyday stresses that may ordinarily be relieved by confiding in family and friends ashore can escalate at sea where seafarers are away from their social and support networks. Also clash of personality, language difficulties and culture types can be unavoidable. Furthermore, onboard Wi-Fi and handheld devices make seafarers increasingly spend time alone in their cabins, rather than socializing with one another. Increased automation on vessels has drastically reduced crew numbers, giving seafarers fewer people with whom to interact while at sea. Combined, these issues are isolating and mean that it may be difficult to keep tabs on how each person is doing.

ISWAN offers immediate response to seafarer calls via its 24-hour multilingual helpline, SeafarerHelp has recently been made available on mobile messaging service WhatsApp: <http://seafarerswelfare.org/what-we-do/seafarerhelp/seafarerhelp>

Source: UK Chamber of Shipping

More information at:

<https://www.ukchamberofshipping.com/latest/breaking-taboo-seafarer-mental-health/>





People
on demand

KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

TOS vaart wereldwijd voor diverse klanten schepen over. Wij zoeken voor deze gevarieerde en mooie reizen gemotiveerde zeevarenden. Iets voor jou?

TOS is een belangrijke speler op deze exclusieve markt. Onder TOS regie varen wij jaarlijks tientallen schepen, variërend van sleepboten tot vracht- en passagiersschepen, naar de gewenste bestemming. Wij hebben werk voor functies variërend van (ASD) kapitein of werktuigkundige tot kok of matroos.

Meld je aan!

TOS (Transport & Offshore Services)
Waalhaven O.Z. 77
3087 BM Rotterdam
T +31 10 436 62 93
E info@tos.nl
www.tos.nl



Maritime
Offshore
Onshore
Ship Delivery

ALLEMAAL VERSCHILLENDE LOODSEN

Na 25 jaar op de Noordzee vaart onze vicevoorzitter weer wereldwijd. Dan maak je heel andere belevenissen mee dan op een ferry.

Op ferries zijn kapiteins en eerste stuurlieden over het algemeen in bezit van Pilot Exemption Certificates voor de havens van de vaste route. Als gevolg daarvan wordt slechts zelden gebruik gemaakt van de diensten van een loods. Alleen bij examenreizen of een afwijking van de vaste route komt een loods aan boord.

Hoe anders is dat bij de wereldwijde vaart. Een kleine bloemlezing.



De Suezkanaal loods die zes uur lang in zijn mobiele telefoon zit te schreeuwen en, middenin het telefoongesprek, tussendoor wat roerorders naar de roerganger brult.

De Panamakanaal loods die, zo gauw hij op de brug is aangekomen, in de stoel ploft, zijn poten (excuus: voeten) in het raamkozijn legt en begint te WhatsAppen. Toen ik daar wat van zei, was direct de sfeer bepaald voor de komende vier uur....

De Italiaanse loods die bij vertrek op Oudejaarsavond met 5 kabels zicht drukker was met de Nieuwjaarswensen op WhatsApp dan met de navigatie. Die begreep de boodschap wel toen ik ook daar wat van zei.

De Hondurese loods die midden in de vertrekmanoeuvre ineens mokkend van de brugvleugel verdween en de brug op ging. Op mijn vraag wat er aan de hand was, bleek hij kwaad dat ik i.p.v. eerst de springen eerst de trossen los had laten gooien. Dit alles bij nul wind, nul stroom en twee verplichte enorme sleepboten vast.

Maar ook:

Een Engelse loods die ons, zonder sleepboot met een dikke stroom dwarsop, keurig rustig de sluis in voer. Ondertussen had het brugteam, inclusief de loods, ook nog tijd om op het gemak de zondagse koffie met appeltaart weg te werken.

Een Singaporese loods met prima situational awareness die al zijn acties keurig communiceerde naar het brugteam. Met recht de loods als onderdeel van het brugteam.

En verassend: een vrouwelijke leerling loods in Singapore die tot haar twaalfde in Groningen had gewoond en gewoon nog Nederlands sprak!

Allemaal ontmoetingen die, heen en weer varende op de Noordzee, nooit hadden plaats gevonden.



JPB



Seafarers Matter

This year, 25 June has marked the annual Day of the Seafarer (DotS). DotS was established in a resolution adopted by the 2010 Diplomatic Conference in Manila to adopt the revised STCW Convention. Its stated purpose is to recognize the unique contribution made by seafarers from all over the world to international seaborne trade, the world economy and civil society as a whole.

The resolution "encourages Governments, shipping organizations, companies, shipowners and all other parties concerned to duly and appropriately promote the Day of the Seafarer and take action to celebrate it meaningfully". This year the theme was: "Seafarers Matter".

There is a videomessage from IMO Secretary-General Kitack Lim which is to be seen at:

<https://www.youtube.com/watch?v=mVppbLS1rno>

and there are interviews of: Captain Kuba Szymanski, Secretary-General of Intermanager, Anita Oestmann, Global Head of Competence & Learning and Academy at DNV GL – Maritime, Captain Jeffrey W. Monroe, Director, Education and Training Programs at the International Association of Maritime and Port Executives, Claes Eek Thorstensen, President and CCO of the Thome Group, Drew Brandy, Senior Vice President, Market Strategy, Inmarsat, Captain Alan Loynd, Editor of CHIRP's Maritime FEEDBACK magazine, Andreas Nordseth, Director General, Danish Maritime Authority, Trevor Whitworth, Senior Vice President Sales & Marketing, Globecomm Asia, Christian Ioannou, Managing Director of Marine Catering Training Consultancy (MCTC) Marine.

Next: five essays about Seafarers Matters from The Maritime Executive:

Looking Forward to Going Ashore

By Manjit Handa

From the IMO website:

This year our theme is "Seafarers Matter." For 2017, we want to particularly engage ports and seafarer centers to demonstrate how much seafarers matter to them. The idea is for ports and seafarer centers to share and showcase best practices in seafarer support and welfare. We want them to organize special activities for seafarers on that Day, for example: social event organized in port to celebrate seafarers public open day at seafarer centers free wi-fi in port for a day etc.

As a seafarer, I cannot but shake my head in disbelief at the ability of the IMO to consistently avoid what is important. Ports might remove all the stops on June 25, but what about the rest of the year?

Ports avoid seafarers' welfare simply because it costs them dollars if they must give an expression to any altruistic tendencies that they might find within themselves. In fact, ports and terminals prefer using the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) to deny anything that makes seafarers' life more comfortable.

Thankfully, seafarers' centers are a different matter altogether.

These are very few, but where they do operate, (such as in Canada, Australia and South Africa, and some ports of the U.S.) they provide a great service that usually goes beyond anyone's expectations. It is amazing how these centers function purely on the volunteers' contribution of time, effort and money, even if they are always struggling to keep their heads above water. None have yet given up though.

Do seafarers deserve rest and recreation during port stay on a regular basis?

Let us look at this issue as a comparison between the life of a seafarer and a landlubber. On land, everyone goes through their daily grind in a kaleidoscope of interaction with men, women and children. By the end of the day, our senses have been filled with a variety of human contact.

We also enjoy the beauty of the nature through our view of the sky, the land and maybe water too. A seafarer on the other hand gets to see only water and sky, and the same 25 odd (mostly) men who are both his workmates and his social club; cooped up in a steel box suffering six degrees of motion.

The deprivation of this less-than-full sensory feed is corrosive to the human soul. (There are only two other confinements which could be worse, a jail or the International Space Station, but any astronaut at least gets to be a celebrity for the rest of his life.)

Every seafarer, therefore, looks forward to going ashore in port. The deprivation of this less-than-full sensory feed is corrosive to the human soul. (There are only two other confinements which could be worse, a jail or the International Space Station, but any astronaut at least gets to be a celebrity for the rest of his life.)

Every seafarer, therefore, looks forward to going ashore in port.

What happens when a ship docks in port? A crude oil tanker may never come alongside at all, loading/discharging at a single buoy mooring far removed from any city. Container vessels have such short port stays that the time in port is just a blur of activities. In China, a bulk carrier can be discharged in less than 18 hours when they put a slew of cranes that disgorge the cargo so fast that the crew doesn't have enough time to fill up the ballast. For the engineers, there are some maintenance activities possible only in port. Then the crew must keep time aside for inspections and audits too. Even if there is any time leftover to go ashore, one can frequently expect a denial of shore passes on the pretext of security.

Those lucky enough to get ashore will usually have to walk to the gate, hire a taxi (which in true international style is always a rip-off) and then hope to enjoy the local sights. Then back again quickly to return by taxi to the gate and walk back to the vessel.

All this only during a seafarer's own quota of rest hours, so usually he is back to work on arrival on board.

Because of these difficulties, some seafarers prefer not to go ashore at all. That has a detrimental effect on their mental health.

What can be done to ease up this aggravation of a seafarers' experience during port stays? Port authorities around the world need to adopt the good practices developed by seafarer's centers and provide free transportation from the vessel to the nearest high street and back, with a guide if possible. This single facility will go a long way towards resolving a whole lot of impediments.

In general, port authorities must accept the seafarers' desire to go ashore as an absolute necessity.

Captain Manjit Handa is a bulk carrier master.

The Top Three Day-To-Day Headaches for Crew and Managers

By Jens Meyering

The challenges for those serving at sea, as well as the shore based staff supporting them and managing their employment and deployment on board, are as diverse as shipping itself. I see three top day-to-day headaches for a crew manager and the crew on board:

Crew Certification and Licensing

The amount of certificates and licenses a seafarer has to obtain and that then, in many cases, get endorsed by flag states presents a major challenge and headache to the crew themselves and the crew managers in charge of making sure that all the necessary checks have been made. Of course nobody can object to the fact that the people serving in a high risk and international environment such as that of an internationally trading cargo ship have to be properly trained and certified. Yet in a world where digitalization and information technology are bringing people closer together and shortening ways and processes, the almost archaic and unconnected way that many certifying authorities and flag

states issue and endorse their documentation is, to put it mildly, irritating.

The troubles range from having to physically send hard copy documents around the world to obtain necessary approvals and endorsements, and then back to the seafarers within very limited amounts of time, through to E.U. and non-E.U. countries not automatically recognizing the certificates and documents issued by other IMO white list states.

The list of administrative burdens that both crew and crew managers have to overcome on a day-to-day basis could continue for quite some time, and the baffling fact is that by just using the advantages of modern communication technology, such as online databases and application and verification tools, many of these barriers could be overcome almost instantly. Add to that a more harmonized approach by flag states and issuing authorities and joint acceptance procedures within certain national and international organizations and groups, and the maritime industry could quickly make the leap into a better, quicker and easier future for maritime professionals.

Visas and Freedom of Travel

Being a seafarer brings along the need to travel...a lot! First there is signing on, then a prolonged spell on board, visiting many sometimes unwelcoming countries and finally there is the signing off and the journey home. Of course the need for clear travel documentation and controlled entry and exit procedures is something that in times of international terrorism and international embargoes nobody would deny. But again, the number of visas required in advance, the difficulties and time obtaining them, the sending back and forth of travel documents, and the personal appearances required at various embassies around the country of origin is something that could be made a lot easier if unified procedures and acceptance within certain international boundaries could be implemented.

Many crew managers strongly argue that the seafarer's card and passport along with the employment agreement should be sufficient to allow seafarers to board and leave ships upon sign on / off. Additionally standard visas are often impractical and in many cases expensive measures kick in.

One need only to look at the armed guards stationed at the gangway of a vessel calling

a U.S. port where one of the crew members on board does not hold a valid U.S. visa or the routes some seafarers need to take home due to missing approval to travel within, for example, the Schengen zone to understand this topic needs to be reconsidered.

Seafarers Criminalization

Much has been written on the subject of seafarer criminalization, yet unfortunately the subject remains as topical as ever. The tendency to blame and punish the, in many cases, weakest link in the chain is sadly as evident as ever before. The consequences range from seafarers being unable to go ashore even for an evening or an afternoon, to whole crews being detained for months and in some case years on end in the aftermath of an accident.

The topic is too extensive to cover here in detail, but it has to be clearly stated that the crews on board the commercial cargo vessels around the world are an important part in all our globalized lives, and they deserve to be treated with the same respect and have the same human rights that we all take for granted every day.

Jens Meyering is currently joint managing director at Marlow Navigation and soon to be Crew Director at Columbia Marlow.

Communication and the Need for Seaworthiness

By Ian Teare and Chris Grieveson

As internet packages for shipboard use become cheaper, it becomes easier to give seafarers the ability to remain in touch with their families on all manner of social media and online voice communications. While this obviously solves the age-old problem of seafarer-family contact, it has also a double-edged dilemma around crew wellness and seaworthiness.

Much has been recently written about access to online communications and entertainment resulting in individual crew members spending more time in his or her cabin, alone, rather than interacting with their colleagues. It is accepted that immediate knowledge of domestic issues which, once the internet exchange is complete, crew members can have no influence over, can cause great emotional stress – though it should be noted there is little research and associated data around this.

The possibilities for adverse mental health issues developing are clear, the answers probably less so. The challenge for the Master and other senior officers, of course, is whether their fellow seafarers are fit to function. Isolation of seafarers

is not a new phenomenon but the increasing access to internet communications may actually be making the Master's role, and responsibility to identify and rectify the problem, harder.

A less discussed issue around internet access is the issue of crew seaworthiness and crew awareness. The distractions of technology need not only occur in the private confines of a cabin. There are examples of vessels grounding because the crew decided to deviate from the passage plan and sail near the coast for TV reception/phone reception.

One can see it is only a matter of time before someone collides or has another form of casualty perhaps between two ships head-on in mid-ocean because the watch officers were absorbed in their phones rather than focussing on navigation and, in particular, keeping a good look out. This type of behavior is commonplace on the roads in most countries so it would be reasonable to anticipate that some seafarers might also be tempted to do the same at sea.

Time spent online potentially eats into the seafarer's off watch rest period – to the extent that while crew might not be working, nor will they be truly "resting."

There, no doubt, will be cases where officers go for their off watch period and spend most of that period on online and return to their next watch not rested and with

their heads full of concerns about what is going on at home.

This scenario is much harder to spot. One might also say: what is the difference to this happening at sea, it must happen all the time in shore jobs? To an extent, this last observation is no doubt true but there is a difference - at sea the effect will be magnified because of the long periods of isolation seafarers endure. The feeling of being unable to resolve any issues in person must surely heighten a seafarer's feeling of isolation whereas a shore based worker has the opportunity to fix problems at home in the evenings or weekends.

Also, a shore based worker is more likely to be working a conventional working day with a long period of unbroken sleep and will come back to a work place which is a familiar setting. A seafarer, on the other hand, will be on watch system and might, for example, come back to the bridge in a busy seaway in thick fog. One can think of any number of examples which highlight why this issue may be more of a challenge at sea than ashore.

At sea, of course, we must look at the consequences and impacts on seaworthiness - if an officer comes back to the bridge not fully

rested and also distracted by news from home etc. then his performance may be sufficiently impaired that he is not capable of functioning to a reasonable level even if he tries. In these circumstances, adverse legal consequences are likely to follow. Operationally, it will probably be a question as to how internet use is managed and also how bridge and engine room performance are monitored. Of course, performance should be managed anyway but internet distractions will no doubt make that job just a little bit harder. Legally, owners and managers have duties of care (regarding mental health and wellbeing on board) to their employees covered in employment contracts and various regulations. However, there are a range of risk management issues relating to seaworthiness which will likely only come to attention as a result of a major incident.

This is not to say seafarers should not have access to the internet or regular links to home. That is unrealistic and impractical. But owners and managers ignoring the connection between internet use, rest, wellbeing and seaworthiness could be a very costly oversight. Certainly crew education and Master training around issue identification should be a bare minimum.

Chris Grieveson is a Partner at Wikborg Rein London.

Ian Teare is a Partner at Wikborg Rein Singapore.

Recognizing this Special Profession

By Simon Bennett

It goes without saying that the success of the global shipping industry, and its facilitation of world trade and sustainable development, is very much dependent on the seafarers it employs, about 1.7 million of whom are currently working in international trades. To coin a phrase, seafarers "move the world," and in doing so they also make tremendous sacrifices, staying away from home and family for extended periods of time.

It also goes without saying that being a seafarer is special profession, although sadly this is something that may not always be fully appreciated by the wider society which shipping exists to serve. Collectively, we must do even more to promote public understanding of the vital role of seafaring and shipping in keeping the global economy moving.

The International Chamber of Shipping (ICS) is pleased to continue to work closely, with its social partner – the International Transport Workers' Federation (ITF), and its seafarer union affiliates – in order to ensure the worldwide

implementation of the ILO Maritime Labour Convention (MLC).

The ILO MLC is something about which we are all rightly proud, and it is truly unique to the shipping industry, demonstrating our commitment to the ILO concept of Decent Work, and the maintenance of a level playing field for employment standards, regardless of the seafarer's country of residence.

We are very pleased that the MLC has been now been ratified over 80 nations and now covers over 90 percent of the world merchant fleet. The ILO MLC is truly now the forth pillar of global maritime regulation, alongside the SOLAS, MARPOL and STCW Conventions adopted by the IMO.

With respect to IMO, the immediate challenge this year is to ensure that the industry and governments have fully implemented the Manila amendments to the IMO STCW Convention governing seafarer training standards, following the end of the transitional regime in January.

It is important that seafarers have completed any required updating training, and that administrations have ensured the issue of large numbers of required certificates and flag state endorsements, to the extent that this may not have been done already.

In addition to reiterating that seafarers keep the world moving, and are at the forefront of the industry's efforts to play its part in tackling climate change, they can also be called upon to take on other extraordinary tasks, beyond the call of normal duty. It is important to highlight the bravery and courage that is currently being displayed by so many seafarers, of all nationalities, with respect to the rescue at sea crisis that is still taking place in the Mediterranean.

The shipping industry fully accepts its humanitarian responsibility to come to the assistance of anyone in distress at sea. But one aspect of this terrible situation, which is often overlooked, is the effect that this is having on merchant seafarers.

Many seafarers have been involved in large-scale rescue operations, saving the lives of

tens thousands of people (but many of whom have suffered immensely). It has to be remembered that seafarers are civilians, they are not professional rescue personnel.

While the politics surrounding the migrant crisis are hugely complex, ICS will continue to argue that governments need to do even more.

Merchant ships, and the seafarers that serve on them, should not be expected to be routinely involved in such dangerous large scale rescue operations that are really the proper responsibility of governments.

But the Day of the Seafarer is a day of celebration. On behalf of ICS, and in co-operation with our colleagues from the seafarers' unions, we remain committed to promoting recognition of the extraordinary role of merchant seafarers and the important and vital work that they do for the global community.

Simon Bennett is Director of Policy and External Relations at the International Chamber of Shipping.

The New World of the Seafarer

By Frank Coles

On this day of recognition, I would like to celebrate the women and men who commit their careers and their lives to being at sea for extended periods of time.

The future facing the maritime industry today is a very different one from when I first went to sea in 1977. Back then the sextant was king. Today the people working at sea are aided by countless new technologies and digital innovations which have had a huge impact, improving both operations and safety.

In this new environment, manning and developing the potential of seafarers are as vital as ever. No-one knows quite how the job of seafarer is going to evolve as vessels become increasingly sophisticated and more automated. The appearance of remote-controlled, autonomous or even unmanned ships will transform the role of the seafarers immeasurably. But these developments should not be feared. The skill sets needed may be different, but such ships will still require support from competent and ingenious teams of engineers. As such they will give birth to exciting new roles and opportunities. Look at the aviation industry, where today planes more or less fly themselves and pilots are essentially system engineers, who carry out their role in close collaboration with

their air traffic control counterparts on land. There is no doubt in my mind that this is the direction in which the maritime industry is heading.

As technology advances, our role at Transas is to empower the seafarers. It is irrational to think that automation and technology alone will be enough solve all our problems. I firmly believe that our industry will continue to be built upon and depend upon people having the right skills and the right training so they can confront and overcome whatever challenges are thrown at them.

Smart technologies and improved connectivity have the potential to remove much of the drudgery that in recent years has crept on to the bridge and into the engine room, allowing it to be passed back to dedicated shore-based staff -- or perhaps even to intelligent algorithms. The crew will be able to focus instead on the tasks they know best -- namely, delivering the ship and its cargo safely from A to B.

Freeing the seafarers from unending paperwork will give them more opportunity to carry out proactive maintenance or devise creative solutions or procedures that will have a long-term positive impact on vessel efficiency and safety.

Our approach to training also needs to reflect this changing picture.

We would do well to embrace the potential of Virtual Reality, Augmented Reality, Artificial Intelligence and other such tools so that seafarers are as prepared as they can be. Needless to say, maritime academies will continue to play a critical role in providing competence and support for the emerging human factor requirements.

There is nothing preventing the innovations I've outlined here from developing independently along their own individual paths. But at Transas we believe that it is necessary to join the dots. The rewards and benefits will be so much greater if we can bring these vital parts of the modern maritime experience together.

That is why we are building a new platform based on technology, content and expertise, which will enable a richer exchange of information and experience among a broader range of stakeholders. It will enable us to make wiser decisions. Moreover, it will encourage new generations to join the maritime industry.

The new world is here already and we are here to help you embrace the change, because for us, seafarers matter.

Frank Coles is CEO of Transas.

Sources: IMO and The Maritime Executive.com



Het werk van de kapitein verandert

De wereld verandert, het denken over milieu en duurzaamheid verandert en de maritieme industrie verandert mee. Onderwerpen als klimaatverandering, ballast water en afval in zee vormen een sterke impuls voor verandering in de maritieme sector. Overheden, klanten en de maatschappij verwachten in toenemende mate meer van maritieme bedrijven op gebied van milieu en duurzaamheid, die op hun beurt meer van hun kapiteins verwachten. Wij horen van kapiteins dat dit veel extra tijd en energie kost en er nog veel onduidelijk is.

Stichting ProSea werkt aan kennisverspreiding op gebied van duurzaamheid in de maritieme sector. Door middel van cursussen, workshops, lesmateriaal en het onderhouden van contacten, werken wij aan bewustzijn van maritieme professionals: zij die hun brood verdienen op zee.

Als gratis dienst willen wij aanbieden om de kapiteins van de NVKK bij te staan met antwoorden op hun vragen omtrent de zee en duurzaamheid. Stuur een mail of bel ons op, we houden het graag simpel.

✉ Info@prosea.info

☎ 06 534 58 204 [Jerry Lust]



Deelnemers aan ProSea cursussen/workshops/trainingen zijn gevarieerd. Dit zijn kapiteins, SHEQ-managers, maar ook studenten en leraren van zeevaartscholen van binnen- en buitenland. Dit is een foto van het uniform van Filipijnse studenten, waar we in 2016 en 2017 een serie cursussen hebben gedaan.

Nieuwe scheepvaartroutes langs de Belgisch-Nederlandse Noordzeekust

Met ingang van 1 juni 2017 om 00.00 UTC (02.00 lokale tijd) gelden nieuwe scheepvaartroutes op het Belgische en het Nederlandse (zuidelijke) deel van de Noordzee. Deze nieuwe routes vergroten de veiligheid van het scheepvaartverkeer en beperken het risico op milieuverontreiniging. Ook zijn de havens hiermee veiliger en vlotter te bereiken en wordt de ruimte op de Noordzee zo efficiënt mogelijk gebruikt.

Meer informatie op:

<https://www.kustwacht.nl/nl/nieuwsbericht03052017.html>

Download de pdf-folder op:

https://www.kustwacht.nl/sites/default/files/Flyer_scheepvaartrouwing_2017.pdf



Safety First!

Al in december 2016 verschenen, maar toch de moeite waard om nog de aandacht op te vestigen: een geactualiseerde en geheel herziene druk als vervolg op de eerste druk uit 1986. Een uitgave die tot stand is gekomen in samenwerking met de Commissie Arbo & Veiligheid (CAV), Platform Maritiem.

Stichting Scheepvaart
Postbus 9138
1006 AC Amsterdam
Tel.: 020-586 66 66
e-mail: info@scheepvaartnet.nl
website: www.scheepvaartnet.nl



Juridisch Handboek Kapitein

En natuurlijk vestigen we ook nog even de aandacht op onze veel gekochte publicatie "Juridisch Handboek Kapitein", waarmee we duidelijk in een behoefte voorzien.

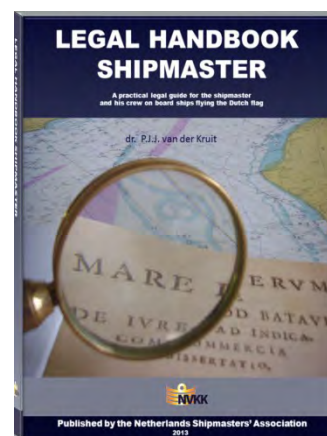
Deze publicatie van de NVKK is een praktische en overzichtelijke handleiding voor de kapitein, maar ook voor de maritieme opleidingen als studieboek.

Verkrijgbaar via: NVKK @ introweb.nl ; info@jnab.nl en bol.com

ISBN: 9789090288000

Prijs: NVKK-leden € 15,- excl. verzendkosten

Niet-leden € 24,50 excl. verzendkosten



De RMD-Commissie uitgelegd: Een reddingstation zonder boten?

Door Janneke Stokroos

Iedereen heeft een beeld bij een reddingstation. Vrijwilliger, boothuis, boot, truck. Maar hoe zit dat nu met de Radio Medische Dienst (RMD)? Hun 'reddingstation' huist op vijf huisartsenbureaus. Maar waar heeft de Plaatselijke Commissie dan zitting? En hoe werkt dat dan precies?

Binnen de KNRM is de RMD georganiseerd als een reddingstation waarbij de rol van de plaatselijke commissie is toegewezen aan de RMD-Commissie. Dat is meteen een nieuwtje: deze RMD-Commissie heette tot voor kort de Medische Commissie. De naam RMD-Commissie doet de nog jonge commissie meer eer aan. Secretaris **Walther Boon** (53): "We ondersteunen en faciliteren de RMD artsen en regelen dat zij hun werk kunnen doen. Een boothuis hebben we niet, maar je kunt de technische infrastructuur en de afspraken daaromheen wel zien als het gebouw. En waar de vrijwillige bemanning aan boord stapt, gebeurt de hulpverlening door de artsen virtueel op zee." Walther Boon is ook de arts die de cursussen aan eerste stuurlieden geeft



De samenstelling van de commissie is in de loop van 2016 volledig vernieuwd. Het initiatief van de vernieuwing van de commissieleden was al genomen, maar het verschijnen van het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV), naar aanleiding van een duikongeval dat plaatsvond op 11 juli 2015 op de Noordzee, onderstreepte de noodzaak. De onderzoeksbevindingen gaven aanleiding om ook onderzoek te doen naar de wijze waarop de medische hulpverlening op de Noordzee is georganiseerd. In de aanbevelingen wordt aangedrongen op verbetering van met name de regievoering op de hulpverlening en de onderlinge afstemming en communicatie tussen de betrokken partijen op zee en op de wal. De RMD is één van die partijen en wil voor alles goede, veilige en doeltreffende zorg bieden.

Normenset

Er was duidelijk werk aan de winkel voor de RMD-commissie. Op dit moment spelen er een drietal issues. Walther: "We willen de bestaande afspraken verbeteren. Het werkt al, maar we willen het veiliger en beter. Wat mogen wij verwachten van anderen en wat verwachten anderen van ons? Aan alleen maar sterke schakels heb je niks. Dus willen we voor de hele keten van zorg op zee naar de wal (helikopters, ambulance en kustwacht) komen tot normen en afspraken die gecertificeerd en gekwalificeerd kunnen worden. Voor de zomer moet er een concept liggen bij Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de gezondheidszorg (HKZ). De bedoeling is dat ze voor het einde van het jaar formeel zijn vastgelegd."

Daarnaast wil de commissie ook een slag naar binnen maken. "Onze artsen stappen dan wel niet in een geel autootje, maar in feite is het een maritieme huisartsenpost die we eenzelfde kwaliteitsborging willen geven als aan de wal. We moeten zelf de voorwaarden scheppen dat we die zorg kunnen leveren zodat ook extern aantoonbaar wordt dat de geleverde zorg voldoet aan alle daaraan te stellen eisen. En juist het maritieme aandeel in de huisartsenzorg is nog niet ontwikkeld omdat we anders zijn: de RMD artsen zijn huisartsen zonder patiënten in de wachtkamer. Zij zijn voor alle mensen op zee de huisarts en de RMD-commissie is de gebouwbeheerder."

Tot slot ligt er een grote uitdaging in de IT infrastructuur. Het RMA-systeem is betrouwbaar, maar moet blijven voldoen aan de snel veranderende eisen. "We moeten zorgen dat het instrument betrouwbaar is, goed werkt voor de artsen, veilig is en voldoet aan de steeds strenger wordende regelgeving rond privacy."

Kennis en ervaring

De eisen die vandaag de dag spelen, waren er twintig jaar geleden niet. De Medische Commissie van vroeger was vooral een groep medici en nu wordt van de leden verwacht dat ze weten hoe het werkt in de zorg en verstand hebt van besturen. De expertisegebieden van de leden verschillen. Zo heeft voorzitter **Willem Geerlings** (67) zijn sporen verdiend als medisch specialist en bestuurder in ziekenhuizen en was hij voorzitter van de voorloper van het Landelijk Netwerk Acute Zorg. "Ik heb me druk gemaakt over de acute zorg op het land en ken die wereld goed. Daarom vind ik het mooi dat ik nu een bijdrage mag leveren aan de KNRM. Ik denk dat we als RMD-Commissie de juiste route te pakken hebben."

Walther Boon is secretaris van de RMD-commissie en medisch adviseur van de KNRM. Hij is manager van ECMT, een bedrijf dat naast advies en consultancy projecten op medisch gebied ook opleidingen op het maritiem-medische vlak verzorgt voor zeevarenden. Verder is hij bekend met de maritiem medische wereld en in dienst bij de Veiligheidsregio Haaglanden.



Ook **Anky Atzema** (66) werd op basis van haar werkervaring gevraagd een bijdrage te leveren aan de professionaliseringsslag. "Nu ik niet meer fulltime werk, wil ik graag mijn kennis en passie gebruiken voor deze mooie vrijwilligersklus voor de betrokken en passievolle mensen van de KNRM." Anky heeft eveneens een medische achtergrond. Ze kende Willem en Walther al uit haar arbeidsverleden en kwam zodoende bij de RMD Commissie terecht. "Ik heb in het verleden veel ervaring opgedaan met het opstellen van certificatieschema's voor HKZ, dat ooit werd opgericht om zorginstellingen te certificeren.



Ik heb de normering in diverse organisaties toegepast. Ik kan die kennis en mijn ervaring als (interim)manager en bestuurder in de zorg nu goed inzetten."

Leen van der Ende (61) zit in de commissie als afnemer van de diensten van de RMD. "Ik vind het mooi dat ik de KNRM kan dienen als voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Koopvaardij Kapiteins (NVKK) omdat zij veel belang hebben bij de RMD. De kapiteins vormen het aanspreekpunt voor de RMD-artsen aan boord. Ik sta in directe verbinding met deze mensen. En daarnaast heb ik het contact met de RMD zelf als kapitein meegemaakt en het is heel prettig om een RMD-arts te kunnen spreken. Belangrijk is dat dit in de toekomst mogelijk blijft."



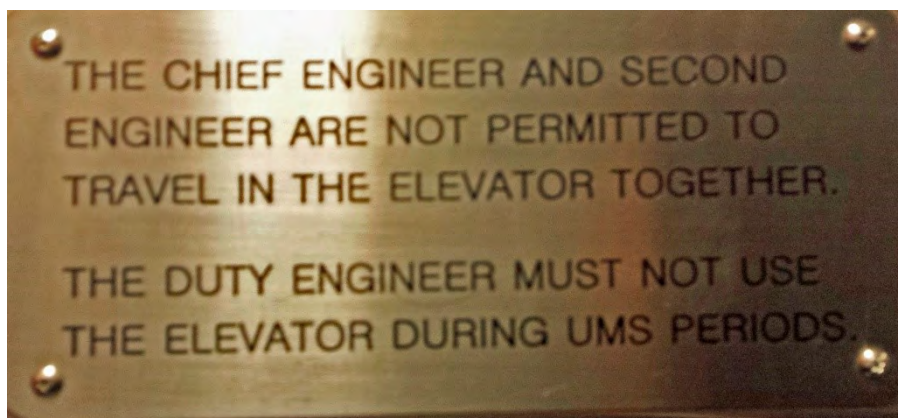
Op dit moment overleggen de leden van de commissie veelvuldig. Dat gaat, gezien de afstand en de drukke agenda's, geheel in stijl: virtueel via Skype. Want om een commissie en een reddingstation te vormen, ben je niet gebonden aan één plek.

RMD-artsen

Eén van de artsen van de RMD is benoemd tot eerste aanspreekpunt (Primus Inter Pares, PIP), vergelijkbaar met de schipper van een reddingboot. Op dit moment vervult Bart Huber deze rol. De andere artsen zijn Lucas Viruly, Ferry Wolfswinkel en Fulco van Leer. En Arend Jansen werd in mei in de gelederen opgenomen als RMD-arts.

In 2016 gaven de artsen van de RMD 804 consulten, waarvan 44 vervolggconsulten. Op advies van de arts werd 29 keer een medische evacuatie uitgevoerd met een helikopter, en 28 keer met een reddingboot van de KNRM.

Janneke Stokroos, KNRM



Great Barrier Reef Pilot en onze oud-secretaris, kapitein Gerrit-Jan Hulsebos komt op zijn reizen wel eens interessante zaken tegen, die hij voor ons vastlegt. Deze waarschuwing zag hij op een van zijn reizen.

MARITIME SECURITY ALLIANCE

SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

Experts in layered
defense protection
against piracy

www.maritimesecurityalliance.com



Early Detection



Avoidance



Discouragement
of Approach



Anti Boarding



Obstruction
of Movement



Safe Room



bestaat 25 jaar en neemt afscheid van voorzitter Tineke Netelenbos

Tijdens de jubileumbijeenkomst van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders aan boord van het s.s. Rotterdam heeft mevrouw Tineke Netelenbos op 29 juni j.l. afscheid als voorzitter genomen, een functie die zij sinds 2008 bekleedde. Als aftredend voorzitter was haar laatste actie de presentatie van het jubileumboek *"Dóór op vol vermogen!"*, waarvan Prinses Margriet uit haar handen het eerste exemplaar ontving. Na het afscheid van Tineke Netelenbos heeft de KVNR haar benoemd tot erelid als waardering voor haar grote verdienste voor de KVNR en haar leden. Zij wordt opgevolgd door twee voorzitters: de heer Sibrand Hassing, Director Fleet Operations Europe, HAL. Hij richt zich op de zaken in West Nederland. En voor de zaken in Oost Nederland mevrouw Karin Orsel, CEO MF Shipping Group. Ook de NVKK is mevrouw Netelenbos zeer erkentelijk voor de prettige samenwerking op velerlei gebied.



(Foto KVNR) Van links naar rechts: de heer Sibrand Hassing, Mevrouw Tineke Netelenbos (oud-voorzitter), Prinses Margriet en mevrouw Karin Orsel



MV Happy Rover schrijft geschiedenis

Eerste zware ladingschip ooit dat in één seizoen een ronde om de Noordpool heeft gemaakt



Amsterdam, 11 oktober 2016 – Met haar tocht door de Noordoostelijke Doorvaart en aansluitend de Noordwestelijke Doorvaart heeft BigLift Shipping's mv Happy Rover twee mijlpalen bereikt. Zij is het eerste zware ladingschip ooit dat deze twee routes in één seizoen heeft bevaren en daarnaast is zij het eerste schip ooit dat de kortste Noordwestelijke route via Fury & Hecla Strait als doorvoerroute tussen de Grote en Atlantische Oceaan heeft gebruikt.

Het avontuur begon op 11 augustus jl. toen mv Happy Rover vanuit Zeebrugge naar Sabetta in Rusland vertrok. Na een tussenstop in Sabetta is zij via de

Noordoostelijke Doorvaart doorgevaren naar Ulsan, Korea, waar zij modules heeft geladen. Via de Bering Strait en de Noordwestelijke Doorvaart via Fury & Hecla Strait heeft zij midden oktober de eindbestemming van haar reis – Burns Harbour, aan de Great Lakes in de USA – bereikt, alwaar zij de modules succesvol heeft gelost.

Noordwestelijke Doorvaart

De Noordwestelijke Doorvaart is een zeeroute van de Grote Oceaan naar de Atlantische Oceaan via de poolarchipel van Canada. Maar een paar weken per jaar is deze route begaanbaar voor schepen en Happy Rover is het eerste schip ooit dat de kortste route via Fury & Hecla Strait als doorvoerroute heeft gebruikt. De straten van de Canadese poolarchipel zijn vrij nauw, waardoor er veel ijs in blijft hangen. Een groot gedeelte van het ijs in dit gebied meerjarig en dat kenmerkt zich door een extra harde structuur. Alleen schepen met een hoge ijsklasse die zijn geprepareerd voor het varen door ijs en beschikken over een bemanning die voor ijsnavigatie is opgeleid, kunnen dit gebied betreden.

Mv Happy Rover is toegerust met Finnish Ice class 1A en zowel de bemanning als het schip zijn zorgvuldig voorbereid op deze reis, die in nauwe samenwerking met de "Transport Canada" en "Canadian Arctic experts Northwest Passage Marine" is gepland

Noordoostelijke Doorvaart

De Noordoostelijke Doorvaart is een scheepvaartroute van de Atlantische Oceaan door de Arctische Oceaan of Noordelijke

IJzee (Barentszee, Karazee, Laptevzee, Oost-Siberische Zee, Tsjoeeksjenzee en Beringzee) naar de Grote Oceaan langs de noordkust van Siberië. Ze vormt de kortste zeeverbinding tussen Europees Rusland en het Russische Verre Oosten. Het grootste deel ligt in Arctische wateren en sommige gedeelten zijn slechts 2 maanden per jaar vrij van ijs. Met behulp van onder andere atoomijsbrekers kan men echter langer doorvaren.

BigLift Shipping is er trots op deze mijlpalen te hebben bereikt en is ervan overtuigd dat er in de toekomst nog vele succesvolle reizen over de Noordoostelijke – en Noordwestelijke Doorvaart zullen volgen.



*** Symposium donderdag 12 oktober 2017 ***

De Noordelijke Doorvaart

Op 12 oktober a.s. organiseert de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) haar jaarlijkse symposium in de Backhuysen zaal van het Kon. College Zeemanshoop. Het thema dit jaar is: 'De noordelijke doorvaart'.

Eeuwenlang hebben zeevarenden gezocht naar deze zeeweg via de noordkust van Europa en Azië naar



het Verre Oosten waarbij de pogingen van Willem Barentsz in ons land de meeste bekendheid genieten. Op 3 juni 1594 voeren twee schepen uit voor de eerste expeditie. Zijn schip werd door pakijst tegen gehouden bij een poging om het eiland Nova Zembla te varen. De tweede reis in 1595 liep even eens uit op een mislukking. In 1596 vertrok Barentsz nogmaals, mede op indicatie van Petrus Plancius, predikant en cartograaf.

Op deze reis werd Bereneiland ontdekt. Het drama waarin deze reis eindigde is genoegzaam bekend via de 'Overwintering' en het 'Behouden huys'. Van de bemanningsleden van Barentsz' derde reis hebben slechts 12 man Nederland levend terugzien. Dat het nu heel anders gaat spreekt haast vanzelf.

↑ 15 augustus 1596 – Willem Barentz stuit op steeds meer ijs
Tekening: Arnold de Lange

Augustus 2016 - De grootste ijsbreker ter wereld: de Russische "50 Let Pobedy" (50 Years of Victory) ↓

De Noordelijke doorvaart blijft nog steeds problematisch al wordt een en ander wel vergemakkelijkt door de smelting van het poolijs. De Amsterdamse rederij Spliethoff heeft inmiddels ruime ervaring opgedaan in deze vaart en **kapitein Q.A. Hoogland** is dan ook een van de sprekers.



Verder geven **Jeroen de Jonge** moderator geopolitiek, **Eelco Leemans** milieuzaken en **Wibo Hofman** moderator Polar code aan de Maritieme Academie Willem Barentsz op Terschelling u hun visie over dit onderwerp.

De prijs voor deelname bedraagt slechts € 10,- p/p. Na ontvangst van dit bedrag op bankrekening NL 14 INGB 000246 53 14 t.n.v. NVKK is uw deelname definitief. De aanvangstijd is 13.30 uur, zaal open 13.00 uur. Koninklijk College Zeemanshoop, Muntplein 10, Amsterdam.

HET BESTUUR VERZOEKT U A.U.B. OP TIJD UW DEELNAME KENBAAR TE MAKEN, DIT OM TELEURSTELLING TE VOORKOMEN WANNEER DE ZAAL VOL IS.

Van het secretariaat**Nieuwe leden:**

C. Switijnk	Harlingen	Cito Shipping C.V.
G.E. Zijlstra	Dokkum	Wagenborg Shipping
P.J. Veenman	Maasdijk	Registerloods R'dam-Rijnmond
D. Venema	Maassluis	Noordzeeloods (Dirkzwager)

Overleden leden:

A. Kok Nijkerk

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

12-01-2017	Rotterdam	Nieuwjaarsreceptie NVKK
16-01-2017	Rotterdam	Overleg Loodspllicht Nieuwe Stijl
18-01-2017	Rotterdam	Nieuwjaarsreceptie KVNR
19-01-2017	Amsterdam	Bezoek rederij Spliethoff
18-01-2017	Rotterdam	Overleg KVNR
01-02-2017	Amsterdam	Mar. Werkconferentie (Min. I&M)
17-02-2017	Rotterdam	Bedrijfstakcie. STC
27-02-2017	Den Haag	Herdenking Slag om Javazee
01-03-2017	Houten	Overleg KNRM RMD
02-03-2017	Den Haag	Bestuursvergadering
12-03-2017	Den Haag	Bezoek VVD fractie inzake piraterij dossier
13-03-2017	Rotterdam	Overleg Nautilus International
14-03-2017	Rotterdam	TAZ Zeebenen in de klas
16-03-2017		Adviescie. Noordzeeloodsen
22-03-2017	Driebergen	Jubileumcommissie
29-03-2017	Amsterdam	Overleg Openbaar Ministerie
30-03-2017	Rotterdam	Bezoek Loodswezen
30-03-2017		Bestuursvergadering St. Ouderkerkfonds
05-04-2017	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
10-04-2017	Den Haag	Overleg Mar. Security (Min. I&M)
18-04-2017	Vlissingen	BVA platform
21-04-2017		Scheepvaart Adviesgroep Noordzee
01-05-2017		Overleg KNRM RMD
04-05-2017	Rotterdam	Herdenking Koopvaardijmonument De Boeg
04-05-2017	Amsterdam	Herdenking op de Dam
04-05-2017	Den Helder	Herdenking Koopvaardij
09-05-2017	Den Haag	Conferentie Mar. Security (Min. I&M)
10-05-2017	Riga	Council Meeting CESMA
11-05-2017	Riga	AGA CESMA
18-05-2017	Rotterdam	TAZ Zeebenen in de klas
18-05-2017	Rotterdam	Nederlandsche Anchorites
24-05-2017	Delft	Workshop KNRM RMD
29-06-2017	Rotterdam	25 jaar KVNR en afscheid mw. Tineke Netelenbos

NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2017:

06-09-2017	Den Haag	Bestuursvergadering (aanvang: 11:30 uur)
12-10-2017	Amsterdam	Symposium (zie nader bericht hieronder) K.C. Zeemanshoop

NVKK Vergader- en activiteitenkalender 2018:

12-04-2018	Rotterdam	Jubileum 75 jaar NVKK
------------	-----------	-----------------------

Sociale media:

Belangstellenden kunnen de vereniging volgen via @NVKKship. Vragen of opmerkingen kunnen ook worden gemeld via deze account. Uw secretaris zal deze ontvangen.

Kopij voor Notices:

De redactie ontvangt graag kopij voor de Notices. Heeft u iets meegemaakt of wilt u uw mening over een onderwerp geven, neem dan contact op met de redactie. De redactie is te bereiken via nvkk.notices@gmail.com of nvkk@introweb.nl.

Om dit blad nóg beter te kunnen maken verneemt de redactie graag uw mening



INGEZONDEN BRIEVEN

Even reageren op "de voorpagina" van Notices to Master Mariners, bladz.3:

Dit moet een Chinese Hongkong bemanning zijn !

Kan me de lucht van gedroogde vis goed herinneren bij het aflezen van de "LOG". 1954.!"



Hierbij foto, ms. Schouten, op weg van Kaapstad naar Singapore, was voor het "Container"-tijdperk. Vr.Groet, H.C. Meyer, Lid 2629



Goede Middag.

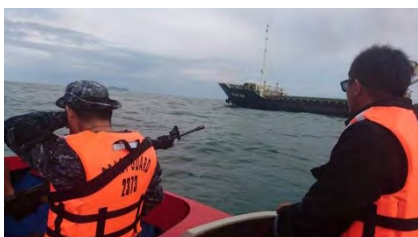
De nieuwe uitvoering van de 'Notices' ziet er prima en goed leesbaar uit. Ook het formaat is handzamer. Een goede beslissing.

In antwoord op uw oproep heb ik enkele foto's via 'we transfer' ingezonden. Wellicht zitten hier enkele plaatsbare bij.

Met vriendelijke groet,
Cornelius A. den Rooijen. Lid 2582.



I saw this on the BBC News App and thought you should see it:



Is this the most dangerous backwater in the world?

You may not have heard of the Sulu-Celebes sea, but piracy is on the rise there.

Disclaimer: The BBC is not responsible for the content of this email, and anything written in this email does not necessarily reflect the BBC's views or opinions. Please note that neither the email address nor name of the sender have been verified.

Verstuurd vanaf mijn iPad



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.

IN 2018 BESTAAT DE NVKK 75 JAAR

12 OKTOBER 2017

NVKK-SYMPOSIUM

“ DE NOORDELIJKE DOORVAART ”

