

# Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ



**IN DIT NUMMER o.a.:**

**Risicoanalyse veiligheid Noordzee**

**De kapitein en gewapende beveiliging**

**Ship Energy Efficiency Management Plan**

**De Costa Concordia- en Prestige- processen**





## NA HET MIJLENWERK OP ZEE, VOLGT HET CENTIMETERWERK IN DE HAVEN.

De laatste 500 meter naar de kade zijn vaak hachelijker dan 500 mijl op volle zee. Als registerloods zorg je ervoor dat schepen veilig en vlot in en uit de haven geloodst worden. Over soms moeilijk bevaarbare waterwegen, op elk mogelijk tijdstip en onder alle weersomstandigheden. Je vaart niet op één maar op vele honderden schepen. Je adviseert kapiteins

uit de hele wereld. Voordat je dit beroep kunt uitoefenen, volg je een intensieve opleiding die slechts is weggelegd voor ervaren stuurlieden en kapiteins. Uitdagend en afwisselend werk, een onafhankelijk beroep, uitstekende voorwaarden en je werkplek op rijafstand van huis. Ben jij toe aan een uitdaging? Kijk op [www.loodsworden.nl](http://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:**

A.van Binsbergen, voorzitter

Tel: 06-20611420

J.P. Bosma, vice-voorzitter

Tel: 06-13827308

G.J.Hulsebos, secretaris

Tel: 06-42224904

D.J. van Dijk, penningmeester

Tel: 06-51711102

#### **Regio Noord vertegenwoordiger v.h. bestuur:**

L.J.H.Geenevasen

Tel: 0512-510528

#### **Betalingen:**

T.n.v. Penningmeester NVKK

Rotterdam

Bankrekening

ING 24 65 314

#### **Redactie:**

H.A. L'Honoré Naber,

J.C.Ulrich

J.P.Bosma

C.J.W.Herfst

#### **Redactieadres:**

via postadres NVKK of

e-Mail: nvkk.notices@gmail.com

#### **Informatie over contributie, betalingen, lidmaatschap, SWZ/MARITIME, CESMA, IFSMA:**

Zie website: www.nvkk.nl

#### **Advertentieacquisitie:**

Via Secretaris NVKK

#### **Productie:**

Editoo

Schaapsdrift 49

6824 GP Arnhem

www.editoo.nl

ISSN 1571-9111.

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

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

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

## Ledenvergadering:

Woensdag 12 december om 13:00

Wassenaarseweg 2

Den Haag

## Nieuwjaarsreceptie:

Woensdag 16 januari van 11:00 – 15:00

Van der Valk Hotel Breukelen

Naast NS station Breukelen.

## Bij de voorpagina:

*De 'Polaris' is het nieuwste loodsvaartuig van het Loodswezen, en de eerste in een reeks van drie nieuwe schepen. Zij ligt straks permanent op zee en is de spil in het logistieke proces van het aan boord brengen en afhalen van de registerloodsen.*

*De 'Polaris' is speciaal ontworpen voor het grillige golfpatroon van de Noordzee en kan ook tijdens zware weersomstandigheden vier weken onafgebroken buitengaats blijven. De hutten en de verblijven in het schip zijn centraal geplaatst om het verblijf op zee voor registerloodsen en debemanning zo aangenaam mogelijk te maken.*

## QUOTE

A clever person solves a problem,  
a wise person avoids it.

A. Einstein

### "The Master's Voice"

Beste collega's,



Allereerst wil ik u en de uwen namens het bestuur prettige kerstdagen en een goed en gezond 2013 toewensen. Het is een goed verenigingsjaar geweest waarin we onze collega's kapiteins op vele fronten hebben kunnen ondersteunen. We hebben nieuwe leden mogen verwelkomen maar we hebben helaas ook door overlijden afscheid moeten nemen van trouwe leden.

Er wordt wel eens gesproken over de toegevoegde waarde van het lidmaatschap van de NVKK. De NVKK neemt deel aan vele klankbordgroepen en overlegorganen. Het afgelopen jaar is veel tijd besteed aan deelname aan het STCW-overleg, waarbij voornamelijk gesproken werd over de implementatie van de *Manila Amendments*. Ook heeft de NVKK deelgenomen aan het overleg over veiligheid op de Noordzee. In deze Notices kunt u meer lezen over de *Risicoanalyse Noordzee*.

Eveneens neemt de NVKK al vele jaren deel aan het Breed Maritiem Onderwijs overleg (BMO). Aan dit overleg namen ook onderwijsinstellingen, sociale partners, Koninklijke Marine en de

overheid deel. De overheid heeft nu aangegeven niet meer te kunnen deelnemen vanwege tekort aan menskracht. Daarom is besloten het BMO-overleg (dat al vele jaren bestond) te beëindigen. Deelname door de overheid was zo belangrijk omdat hier op informele wijze van gedachten gewisseld kon worden over onderwijs gerelateerde onderwerpen. De NVKK heeft aangegeven wél nauw betrokken te willen blijven bij het zeevaartonderwijs. Wij zullen daarom voortaan uitgenodigd worden bij het cluster-overleg van het HBO en het MBO. Dat is een goede zaak. Zo kunnen wij de meningen en ideeën van de bij ons aangesloten kapiteins tóch voor het voetlicht brengen. Ook hebben wij met HBO en MBO afgesproken dat, zodra kapiteins opmerkingen over stagiaires en of beginnende officieren hebben, wij deze kapiteins direct in contact zullen brengen met het betreffende nautische instituut dat deze officier heeft opgeleid.

Wij zijn van mening dat deelname aan klankbordgroepen van toegevoegde waarde is voor onze leden. Immers, deze deelname moet de veiligheid op zee en aan boord bevorderen en dat is een van de statutaire doelstellingen van onze vereniging.

Wij danken u voor uw steun in het afgelopen jaar.

Alex van Binsbergen

## INHOUDSOPGAVE

Colofon en mededelingen	3
Ledenvergadering	5
Risicoanalyse veiligheid Noordzee	6
Proces Costa Concordia	8
Proces Prestige	9
De kapitein en gewapende beveiliging	10
Maritiem Arbeidsverdrag	14
De Zeevarende	16
Kort Maritiem Nieuws	17
Boekbespreking Walvisvaart	19
Maritieme risico's	20
Ship Energy Efficiency Management Plan	22
Newsbulletins	23
Maritieme opleiding: JR MasterClass	25
Ingezonden brief	27
Mededelingen van het secretariaat	29
Activiteitenkalender 2013	30

## LEDENVERGADERING

**Datum: 12 december 2012**

**Aanvang 13.00**

**Locatie: Den Haag, Wassenaarseweg 2**

## AGENDA

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Opening</b></li> <li>2. <b>Notulen 4 oktober 2012</b></li> <li>3. <b>Mededelingen en ingekomen stukken</b></li> <li>4. <b>Bestuursmededelingen</b></li> <li>5. <b>BpfK</b></li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. <b>Statuten en HH. Reglement wijzigingen</b></li> <li>7. <b>Security</b></li> <li>8. <b>Juridisch handboek voor de kapitein</b></li> <li>9. <b>Financiën</b></li> <li>10. <b>CESMA / IFSMA</b></li> <li>11. <b>Rondvraag</b></li> </ol> |
|--|---|

## Juridisch Handboek Kapitein

In het oktobernummer van Notices to Master Mariners heeft u een interessant artikel kunnen lezen over "Kapitein en strafrecht in een buitenlandse haven" van ons lid Mr. Dr. P.J.J. van der Kruit.

Peter van der Kruit heeft diverse publicaties voor de overheid op zijn naam staan. Inmiddels heeft hij een volgende publicatie afgerond. Het betreft het "Juridisch Handboek Kapitein".

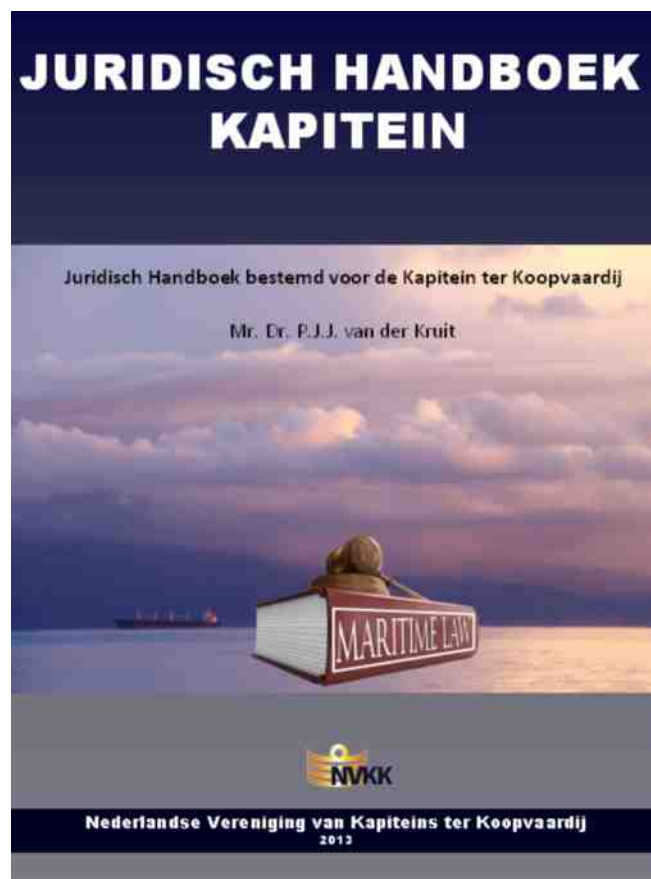
De kapitein heeft te maken met allerlei soorten wet- en regelgeving. Ook moet hij weten wie er bevoegd is om al deze wet- en regelgeving te handhaven aan boord. Om ordening te scheppen in al deze regels, is dit Handboek geschreven.

Het boek bestaat uit twee delen. In deel 1 wordt een algemene beschrijving gegeven van juridische zaken. Deel 2 is specifiek gericht op de kapitein en bevat hoofdstukken over o.a. lading, bemanning, milieu, etc.

Het bestuur denkt dat dit een zeer nuttige publicatie kan zijn voor de actief varende leden. Daarnaast kan het gebruikt worden op nautische opleidingen, rederskantoren, etc.

In overleg met Peter van der Kruit is daarom het idee ontstaan om dit Handboek door de NVKK uit te gaan geven. Hieraan zijn aanzienlijke kosten verbonden. Het bestuur stelt voor om deze kosten in de begroting 2013 op te nemen. Uiteraard heeft het bestuur hiervoor toestemming nodig van de ledenvergadering.

We nodigen u daarom graag uit aanwezig te zijn op de ledenvergadering 12 december te Den Haag.



## Risicoanalyse Nautische Veiligheid Noordzee

Rijkswaterstaat Noordzee, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, de Inspectie Leefomgeving en Transport en DG Bereikbaarheid zijn de afgelopen jaren afzonderlijk bezig geweest met benoemen van risico's rondom nautische veiligheid. Om een integraler beeld te krijgen heeft DGB aan DVS opdracht gegeven een risicoanalyse te maken van de scheepvaartveiligheid op de Noordzee. Reden daarvoor is dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van een incident gedreven naar een meer risico gestuurd beleid wil gaan. Een laatste reden voor deze risicoanalyse is dat de betrokken partijen willen komen tot een meer afgestemd nautisch veiligheidsmanagement bij beleid, uitvoering en inspectie.

Deelnemers aan dit overleg:

Kustwacht, Havens, Loodsen, KVNR, Overzeeloodsen, Visserij, Waterbouw, NVKK, Nautilus NL, Marin ,KNRM, Energie, Nogepa, Politie Rijnmond, Directoraten-generaal (DG) Bereikbaarheid, Rijkswaterstaat Noordzee, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart en Inspectie Leefomgeving

De volgende vragen lagen voor:

1. Wat zijn de voornaamste risico's qua nautische veiligheid op de Noordzee?
2. Wat zijn de voornaamste oorzaken van die risico's?
3. Met welke maatregelen kunnen deze oorzaken worden aangepakt en zodoende de risico's beheerst worden?

Deze vragen zijn beantwoord door de experts van de overheid die hun antwoorden hebben gebaseerd op statistieken, Arbo ongevallen, waarnemingen kustwacht, recente veiligheidscijfers, Port state control en eigen professionel judgement. Experts uit de sector hebben aangegeven welke risico's op de Noordzee zij als meest voornaam zien. Van belang bij onderstaande tabel is dat de genoemde cluster van oorzaken niet alleen Nederlandse schepen betreft maar alle verkeer op de Noordzee, 85 tot 90% is afkomstig uit andere landen dan Nederland. In de aanpak tot vermindering van deze risico's op nationaal niveau zal er ook op internationaal niveau overleg plaatsvinden om te komen tot een hoger niveau van veiligheid op de Noordzee. Ook zal er een betere registratie van incidenten plaats moeten vinden, voorop staat dat de beheersmaatregelen samen met de sector genomen moeten worden. Er zal ook een vergelijk plaatsvinden met internationale analyses op dit terrein.

### *Cluster van oorzaken:*

### *Toelichting:*

I. Onvoldoende gekwalificeerd personeel

Zowel in de visserij als in de koopvaardij is door kostenreductie en een grotere vraag dan aanbod steeds minder personeel beschikbaar en bovendien is dat personeel steeds vaker onvoldoende gekwalificeerd. Er is een moeizame instroom door matig imago en vervroegde uitstroom door aantrekkelijker banen aan de wal. Het probleem van onvoldoende gekwalificeerd personeel uit zich in onervarenheid en soms ook in slechte zeemanschap.

II. Werkdruk en vermoeidheid

Werkdruk en vermoeidheid zijn een belangrijke oorzaak van aanvaringen, maar ook van eenzijdige ongevallen. Het begint bij een organisatorisch aspect: werkdruk, veroorzaakt door bijvoorbeeld bemanningstekort. Door die werkdruk treedt vermoeidheid op, waardoor mensen fouten gaan maken.

III. Matige veiligheidscultuur

In de visserij is de veiligheidscultuur van oudsher matig. De koopvaardij heeft een behoorlijke veiligheidscultuur, maar er zijn signalen dat in die sector veiligheidsmaatregelen het steeds meer afleggen tegen kostenreductie. Dat leidt tot bijvoorbeeld nalatigheid en niet voldoende opletten.

IV. Slechte communicatie

Communicatie tussen schepen onderling wordt belangrijker wanneer men zich niet aan het normaal vaargedrag houdt. Als er geen "normaal vaargedrag" is, dan is externe communicatie nodig. Daarin worden vervolgens fouten gemaakt.

De aanpak tot vermindering van de risico's vindt als volgt plaats:

<i>Belangrijke oorzaak:</i>	<i>Maatregel:</i>	<i>Actiehouder:</i>
I. Onvoldoende (gekwalificeerd) personeel	<p><i>Koopvaardij</i></p> <p>1) In gesprek met Inspectie van het Onderwijs over toezicht op de kwaliteit van regulier onderwijs;</p> <p>2) In gesprek met koopvaardij sector: hoe kan de sector het beroep aantrekkelijker maken?</p> <p><i>Visserij</i></p> <p>3) Uitwisseling en wederzijdse erkenning van diploma's visserij – koopvaardij.</p>	<p>1)-</p> <p>1) ILT en DGB in gesprek met IO;</p> <p>2) Sector, gestimuleerd door DGB, i.s.m. ILT;</p> <p>3) DGB onderzoekt mogelijkheden</p>
II. Werkdruk en vermoeidheid	<p>-2) Dialoog op gang brengen die leidt tot minder druk door de rederij op door de bemanning uit te voeren taken en snelheid van transport en afhandeling van laden en lossen;</p> <p>3) Onderzoeken hoe werkproces in haven te optimaliseren, zodat men niet meer vermoeid aan reis begint;</p> <p>4) Gesprek met reders over toepassing voorschriften Safe Manning.</p>	<p>1), 2), en 3) Sector oppakken, DGB neemt initiatief, i.s.m. ILT (bij 2 ook met Arbeidsinspectie en SZW);</p> <p>5) DGB en ILT nemen initiatief richting EL&amp;I;</p> <p>6) ILT.</p>

Daarnaast levert het onderzoek twee nader te onderzoeken aspecten op: Risico's in de recreatievaart en het leren van luchtvaartsector en spoor:

<i>Aanleiding:</i>	<i>Maatregel:</i>	<i>Actiehouder:</i>
Recreatievaart onvoldoende in beeld bij overheid	Nadere analyse en gesprek over risico's recreatievaart: aard en omvang risico's, oorzaken en maatregelen.	Sector, DNZ neemt voortouw.
(Diverse oorzaken: matige uitkijk, vermoeidheid, nalatigheid).	Leren van luchtvaartsector en spoor: principes vertalen naar Noordzee?	DGB i.s.m. ILT en DNZ

DGB = Directoraten-generaal (DG) Bereikbaarheid  
 DNZ = Rijkswaterstaat Noordzee  
 DVZ = Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart  
 ILT = Inspectie Leefomgeving en Transport

Indien u meer wil weten over deze Risicoanalyse nautische veiligheid Noordzee dan kunt u deze analyse in zijn geheel aantreffen op onze website. (<http://www.nvkk.nl/>)

A.van Binsbergen



### How guilty is captain Schettino?

**Captain Francesco Schettino, Master of the "Costa Concordia", which hit a rock near the Italian island of Giglio and nearly capsized due to the water ingressing into the vessel, has received a lot of criticism in the news media and possibly even more from various industry insiders. The main accusation concerns the fact that he abandoned the ship before the last passenger was safe. Still, an important question is not being asked: what did he do right?**



If he fell into a lifeboat due to the list of the vessel, according to his own commentary, why did he not return to the vessel? In the now famous tape, the local Coastguard Commander ordered him to go back to the vessel in an unprecedented manner, as far as the authority of a master of a large passenger vessel permits. In fact the order made little or no sense at all for reasons mentioned further in this article. Nobody ever asked the question why he didn't go back to the vessel. Accusing people without knowing the backgrounds, is unfair and far from reasonable.

During an emergency, the Captain is the "On Scene Commander" and it is his task to direct the crew's emergency efforts. This job, however, does not consist of physical action. He cannot and should not attempt any rescue attempts himself. Instead his job is to deploy assets and communicate with his team which are actually involved in the rescue attempts. This job can be perfectly done from a lifeboat or even from ashore if the vessel is as close to the shore as the "Costa Concordia" was. Manoeuvring a lifeboat to the stern of the ship, climbing a ladder and attempting to crawl a few hundred meters towards the bridge, would take a long time, time during which he could not command the response and would have put his life in grave danger. To compare with a fire-chief's way of conduct. He will never enter a burning building but will instead set up a com-

mand trailer, blocks from the disaster. In a disaster situation we do not want the person-in-charge, the one with the most experience, to be lost. Therefore the order for the captain to return to the ship was a mistake made by the Coastguard Commander and the decision to ignore the "order" was the correct action to take.

Another piece of criticism was directed to Captain Schettino for not calling a MAYDAY and not loading the lifeboats immediately after the damage to the vessel was known. Although even "experts" are of the opinion that this was an important mistake, it is a true fact that the extent of the damage and the consequences were at that moment unknown. As the ship is considered to be her own best lifeboat, the decision to delay the disembarkation of the vessel is not without logic, also considering that disembarking more than 4.000 persons from a listing vessel is not without enormous risks. As several ports that could accommodate a vessel of the size of the "Costa Concordia" were nearby, reaching one of these ports could have been seen as an option. As soon as the propulsion system fell out, such an option would have depended on tugboat assistance. However it would have taken six to seven hours for tugboats to reach the vessel from the nearby port of Leghorn. Moreover there were discussions with Costa that such an action could be seen as a salvage action with significant financial consequences. It was then obvious to Captain Schettino that he was on his own. The list of the vessel was at first not very serious and there was no expectation that she would lose stability. With drifting of the ship direction shore it was envisaged that reaching shallow waters could prevent her from sinking in the event of capsizing. Regular soundings were made and the anchor was on standby to keep the vessel in that safe position with a depth of approximately 15 meters. It can be called a miracle that the wind which caused the drifting of the vessel was from a favourable direction. It was this good fortune and the initiatives of Captain Schettino and his officers that thousands of lives were saved.

Another issue which was, raised by the media, is that Captain Schettino did not live up to the stately image of Captain. This was also enhanced by the telephone conversation between the Coastguard officer and Captain Schettino. In this unprecedented conversation, broadcasted on international television stations, Mr. de Falco, ordered Captain Schettino, who was directing salvage operations from ashore, to immediately return to his vessel in a very ill-mannered way.

According to the public opinion, a Captain is still a strong and knowledgeable leader. However captains of today effectively manage problems and make decisions based on pressures placed on them by shipowners, passengers and crew. Still the captain's primary job is to exude the calm presence needed to



manage a disaster effectively. This does not mean that he has to go down with the ship, committing suicide. The evidence points to the fact that Captain Schettino remained calm amid the chaos around him.

On the point of "showboating", it is a known fact that, although Carnival Cruises to which Costa Lines belongs, is officially prohibiting such exercises. However reality is different. Companies know exactly where their ships have travelled by using satellite navigation and LRIT tracking and the showboat manoeuvre by the "Costa Concordia" was certainly not the first one. The fact remains whether Captain Schettino acted on his own or was ordered by the company. Moreover the Captain is by definition the owner's representative on board. Blaming the Captain may put the shipowner in a precarious liability position.

It is no secret that Captain Schettino possibly made mistakes and that he perhaps could have handled the emergency differently, but in the Captain's defence, much had to go right for so many people to be saved. The onboard crew training, the

ship's emergency equipment and the company procedures all made a significant and positive impact on the lives of those saved. Passengers have stated that many crewmembers have acted exemplary and the decision by Captain Schettino to use the lifeboats for tendering people to safety from ship to shore and back was an excellent one. The role of the Coastguard in saving lives is not clear and a request to send helicopters was only materialised at a later stage.

**F. van Wijnen**

*This article has been published in CESMA News, sept 2012 and is based on an article in gCaptain*



**Trial Update: Prestige Captain Argues Authorities Denied Him Access to Port of Refuge**



Spanish state authorities are being criticized though for sending off eight lives back to sea during a heavy storm. According to Mangouras, the Spanish government acted with contempt for disregarding human life.

*Source: The Maritime Executive, Tuesday, November 20, 2012*

The ongoing trial of the Prestige tanker oil spill intensifies between the tanker's captain, Apostolos Mangouras, and Spanish state attorneys. Also sitting on the bench is the former director of the Spanish Merchant Marine, Jose Luis Lopez-Sors. Many are questioning the decisions made back in November 2002 when the old ship spilled thousands of tons of fuel into the waters northwest of Spain.

Mangouras argues that it was necessary for the Prestige to reach a port of refuge and proceed there with a smaller vessel to empty the fuel, but confirms that authorities denied him so. State attorneys are asking for a sentence of 13 years in prison for disobedience, resistance, and crime against the environment. Counsel for the State points out that many large vessels find alternative methods of navigation when the sea is disrupted. Mangouras argues that the size of the Prestige did not allow a solution. He goes on to say that he was only able to reduce the speed of the ship.



*Apostolos Mangouras, 78, the Prestige's captain, is charged alongside two other officers and a Spanish official over the sinking in 2002. Prosecutors are demanding 12 years' jail for Mr Mangouras, who is charged with harming the environment along with Nikolaos Argyropoulos, the Greek chief engineer.*



## De kapitein en gewapende beveiliging

*Wat zijn de juridische consequenties voor de kapitein indien hij gewapende beveiligers aan boord heeft in het kader van zeeroofbestrijding?*

door mr. dr. Peter van der Kruit

### Inleiding

Tijdens een confrontatie met zeerovers wordt er geweld gebruikt door gewapende beveiligers aan boord. Het Openbaar Ministerie (OM) onderzoekt de zaak en gaat over tot vervolging van de kapitein. Kan dat zomaar? Dit artikel onderzoekt deze vraag en zal zo concreet mogelijk tot een antwoord komen.

Het behoeft tegenwoordig geen uitleg meer dat het gevaar voor zeeroof in bepaalde gebieden groot is. De kapitein is verantwoordelijk voor schip en bemanning indien hij een dergelijk gebied binnenvaart. Hij is verplicht om preventieve maatregelen te treffen voor hij naar een gevaarlijk gebied vertrekt. Eén van deze maatregelen is het gebruik maken van bewapende beveiligers, zodat hij zijn schip en bemanning kan verdedigen tegen een aanval van zeerovers. De kapitein *c.q.* de reder kan op dit moment niet kiezen tussen militaire of particuliere gewapende beveiligers, omdat het aan boord hebben van particuliere gewapende beveiligers niet wordt toegestaan door de Nederlandse wet- en regelgeving. Dit in tegenstelling tot ons omringende landen.

In dit artikel worden echter wel beide soorten beveiligers met elkaar vergeleken, omdat het niet is uitgesloten dat het aan boord hebben van gewapende particuliere beveiligers in de toekomst wordt toegestaan op Nederlandse schepen. Eerst wordt beschreven of vuurwapens aan boord van een Nederlands schip zijn toegestaan, gevolgd door een beschouwing over geweldgebruik en noodweer. Daarna worden militaire en particuliere gewapende beveiligers met elkaar vergeleken. Dit alles met de juridische consequenties voor de kapitein als uitgangspunt. Het artikel eindigt met enkele concluderende opmerkingen.

### Vuurwapens aan boord

Het voorhanden hebben van vuurwapens aan boord van Nederlandse schepen is slechts toegestaan indien er een vergunning (officieel: verlof) voor die wapens aan boord is. Indien er militairen meevaren aan boord ligt dit juridisch anders, dan wordt dit rechtstreeks geregeld door het ministerie van Defensie. Indien de kapitein van een Nederlands schip een zeereis maakt naar gebieden met gevaar voor zeerovers, is het mogelijk dat er een wapenvergunning wordt afgegeven. Een vergunning tot het aan boord hebben van vuurwapens zal dan in beginsel voor ten hoogste één handvuurwapen (pistool of revolver) en/of één geweer worden verleend. De vuurwapens en munitie dienen aan boord van het schip te worden opgeborgen in een voor derden niet gemakkelijk bereikbare en goed afgesloten bergplaats, zoals een wapenkluis. Een wapenvergunning wordt afgegeven volgens de Nederlandse wet- en regelgeving en is niet in andere landen geldig. De kapitein doet er daarom verstandig aan om voor het begin van de reis te informeren naar de eisen die de te bezoeken kuststaten stellen aan het voorhanden hebben van vuurwapens op hun grondgebied, dus ook in hun havens en territoriale wateren. De kapitein kan dus met een Nederlandse wapenvergunning strafbaar zijn in een vreemde haven, omdat dat land eigen voorschriften heeft en niet automatisch de Nederlandse wapenvergunning erkent. Het is raadzaam om een verkregen Nederlandse vergunning door een beëdigd vertaler in diverse talen te laten vertalen en direct na aankomst aan de lokale autoriteiten te tonen.

Voor een wapenvergunning kunnen onderstaande voorwaarden gelden:

- wapens moeten aan boord blijven;
- in de Nederlandse territoriale wateren moeten de wapens veilig worden opgeborgen.
- binnen twee weken na terugkeer in Nederland moet men de vergunning inleveren.

De kapitein is niet alleen verantwoordelijk voor het hebben van wapens aan boord, maar ook voor de geoefendheid bij het eventuele gebruik van die wapens. De opvarenden moeten niet alleen geoefend zijn in het gebruik van de wapens, maar ook in het toepassen van de geweldsinstructies.

Indien een kapitein geen wapenvergunning heeft, maar toch gebruik maakt of laat maken van vuurwapens tijdens een aanval van zeerovers, dan is het mogelijk dat de kapitein zich moet verantwoorden voor de rechter, zowel voor het in het bezit hebben van vuurwapens, als voor het (laten) gebruiken van vuurwapens. De rechter kan de kapitein vrijspreken van het gebruik van een (illegaal) vuurwapen, omdat de kapitein handelde uit noodweer of zelfverdediging (zie hieronder). De kapitein kan dan nog wel veroordeeld worden voor het onrechtmatig in bezit hebben van een vuurwapen, omdat hij geen wapenvergunning had.

### Geweldgebruik en noodweer

De keus om een schip te beveiligen tegen zeerovers brengt de kans mee dat er geweld kan worden gebruikt. Dit geweld kan juridisch alleen steunen op noodweer/zelfverdediging. Daarom hieronder enkele woorden over noodweer dan wel zelfverde-

diging, omdat de kapitein hier een grote juridische verantwoordelijkheid heeft, die vaak pas achteraf goed geanalyseerd kan worden. Het gebruik van geweld bij zeeroof vindt plaats vlak voor of tijdens de aanval van zeeroevers, dus ook bij verdachte of agressieve naderingen van kleine bootjes met mogelijk gewapende personen aan boord. Hier ligt juridisch een moeilijk punt: wanneer hoe gebruik je vuurwapens aan boord? Ten eerste om te voorkomen dat zeeroevers het schip overmeesteren. Maar ook om te voorkomen dat onschuldige vissers slachtoffer worden van mensen die te snel hun vuurwapens gebruiken.

Normaal gesproken is geweldgebruik niet toegestaan, het wordt daarom bestraft. Het kan zijn dat de kapitein geweld gebruikt of laat gebruiken, maar daarvoor mogelijk niet gestraft wordt, omdat de kapitein handelde uit noodweer. Hij claimt daarmee een wederrechtelijke aanval te hebben afgeweerd.

Er zijn voorwaarden verbonden aan noodweer. Ten eerste moet er sprake zijn van onmiddellijk dreigend gevaar: dat is tijdens de aanval van zeeroevers of indien de aanval nog niet begonnen is, maar wel 'onmiddellijk dreigend' is, zoals een agressieve nadering van zeeroevers waarbij wapens en ladders te zien zijn. Te vroeg een zeeroversaantal afweren met vuurwapens kan buiten noodweer vallen. Ten tweede moet het geweldgebruik proportioneel zijn, dat betekent niet meer geweld dan noodzakelijk en andere middelen helpen niet meer. Het gebruik van vuurwapens tegen een snel varende bootje zonder wapens (vissers?) kan buiten noodweer vallen. Als laatste moet vaststaan dat het schip niet door eigen schuld in gevaar is gebracht, zoals zonder enige voorbereiding een gevaarlijk gebied binnenvaren. Dit kan de rechter meewegen bij een beroep op noodweer.

Naast noodweer bestaat ook het noodweerecnes, dat is overschrijding van de grenzen van noodweer zoals die hierboven zijn geschetst. Deze overschrijding is dan een onmiddellijk gevolg van hevige emoties (paniek, woede of angst) veroorzaakt door het incident met de zeeroevers.

De kapitein moet noodweer of noodweerecnes aannemelijk te maken, bijvoorbeeld met foto's of video's van de aanval en van de wapens van de zeeroevers, maar ook van eventuele kogelgaten. Verklaringen van bemanningsleden kunnen hierbij ook een grote rol spelen.

Om te voorkomen dat geweldescalatie optreedt, moet men geen gewapende beveiligers aan boord nemen en vertrouwen op andere maatregelen. Kiest men wel voor gewapende beveiligers dan is er nog een keus, namelijk:

### Militairen

- o Begeleiding van het eigen schip door een oorlogsschip.
- o Militairen aan boord van het eigen schip.

### Particulieren

- o Begeleiding van het eigen schip door een gewapend particulier schip.
- o Particuliere gewapende beveiligers aan boord van het eigen schip.

Alle voor- en nadelen zullen hier niet uiteen gezet worden, maar wel de gevolgen die het voor een kapitein kan hebben. Ter informatie, wordt hierbij nogmaals opgemerkt dat het aan boord hebben van gewapende particuliere beveiligers op dit moment niet is toegestaan op Nederlandse schepen.

## Militaire beveiliging

Op basis van de Grondwet kan Nederland militaire beveiligingsteams inzetten aan boord van een schip. Dit wordt gedaan door het ministerie van Defensie. Om zeer kwetsbare en grote Nederlandse zeetransporten te beschermen tegen zeeroevers, stuurt het ministerie van Defensie in sommige gevallen op een deel van de route militaire beveiligingsteams mee. Deze zogenoemde *Vessel Protection Detachments* (VPD's) bestaan uit zwaarbewapende mariniers. Naast de VPD's is er ook het zogenoemde *Autonomous Vessel Protection Detachment* (AVPD). Dit zelfstandige team beschermt meestal humanitaire voedseltransporten van het Wereldvoedselprogramma tegen zeeroevers en bestaat eveneens uit zwaarbewapende mariniers.

*Tussen de reder van een te beschermen schip en het ministerie van Defensie worden overeenkomsten vastgelegd. Deze schriftelijke afspraken gaan over taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Dit is dus een uitgangspunt voor de kapitein van dat schip.* Militaire beveiligers zijn afkomstig van een officieel overheidsorgaan en hebben hun eigen geweldsinstructies bij zich, deze heten *Rules of Engagement* (ROE). Deze geweldsinstructies zijn gebaseerd op het recht van noodweer/zelfverdediging.

Voor het aan boord hebben van vuurwapens en het eventuele gebruik daarvan bestaat een juridische basis. De kapitein heeft wel een controletaak bij de veilige opslag van wapens en munitie in wapenkluizen, zeker indien zijn schip zich in een haven of nog niet in gevaarlijk gebied bevindt.

*Het gebruik van geweld moet proportioneel en subsidiair worden toegepast, en het moet worden gemeld aan het OM. Deze instantie zal het geweldgebruik achteraf beoordelen en daarna hun conclusies trekken.*

Militairen zijn specifiek opgeleid om te beoordelen wanneer en hoe geweld wordt toegepast. Bovendien kunnen zij ook een beroep doen op hun ervaring en staan zij onder toezicht. De kapitein blijft verantwoordelijk voor het gebruik van geweld aan boord van zijn schip, inclusief de nevenschade die mogelijk optreedt. Goede zakelijke afspraken met het ministerie van Defensie en de militairen aan boord over het gebruik van geweld, opslag van wapens enz. nemen een zeer groot gedeelte van de verantwoordelijkheid van de kapitein weg.

### Particuliere beveiliging

Een privaat of particulier beveiligingsbedrijf (ook wel *Private Security Company*, PSC) levert privépersonen om aan boord dienst te doen als gewapende beveiligers tegen zeeroof. Dit zijn dus geen militairen of anderszins officiële vertegenwoordigers van een overheidsorgaan. De reder heeft een contract met het private beveiligingsbedrijf. De kapitein kan ook ter plaatse enkele lokale gewapende beveiligers inhuren, met alle verantwoordelijkheden van dien.

Aangezien het geweldsmonopolie in beginsel is voorbehouden aan de overheid, bestaat er momenteel in Nederland voor private beveiligingsbedrijven geen juridische basis om op legale wijze gewapend als escorte mee te gaan op koopvaardij schepen. Ook als de reder zorgt voor gewapende particuliere bescherming van een schip, dan is de kapitein strafbaar, omdat hij verantwoordelijk is voor het gebruik, opbergen enz. van de vuurwapens aan boord. Het zonder vergunning meevoeren van wapens op een Nederlands schip is een overtreding (ook door de kapitein) van de Wet Wapens en Munitie. In de territoriale wateren van een andere kuststaat is het ook vaak een overtreding van de lokale wet- en regelgeving.

Een wapenvergunning voor één handvuurwapen en/of één geweer kan in bepaalde gevallen worden verleend. Voor automatische en semi-automatische vuurwapens zal dit niet gebeuren. Het inzetten van private beveiligers die gebruik maken van illegale vuurwapens levert dus meerdere strafbare feiten op.

Het in bezit of voorhanden hebben van bepaalde kruisbogen of messen is volgens de Nederlandse wetgeving niet strafbaar. Het gebruiken van deze voorwerpen bij noodweer of zelfverdediging is in beginsel toegestaan. Er bestaan meer legale wapens, zoals bepaalde *laser dazzlers* en *sound barriers*. Deze worden hier verder niet beschreven, omdat het in dit artikel gaat over het in bezit hebben van vuurwapens aan boord.

Het gebruik van geweld is dus niet geoorloofd. Noodweer is vrijwel de enige juridische basis die geweld zou kunnen legitimeren. Private beveiligers moeten zich houden aan hun geweldsinstructies die de goedkeuring nodig hebben van de kapitein. Indien private beveiligers tegen de geweldsinstructies en de orders van de kapitein te vroeg of te veel geweld gebruiken, dan vervalt de verantwoording van de kapitein. Die heeft er dan alles aan gedaan om dit te voorkomen. Het recht van noodweer of zelfverdediging is overigens onlosmakelijk verbonden aan het individu, dus ook aan de gewapende particuliere beveiligers.

Met het nemen van bovenstaande hordes is de kapitein er nog niet. Ook dient de aansprakelijkheid van de rederij, het private beveiligingsbedrijf, de kapitein en de overheid te worden geregeld. Indien aan alle voorwaarden die de overheid stelt aan inschakeling van particuliere gewapende beveiligers is voldaan, is het mogelijk de (internationale) aansprakelijkheid van iedereen duidelijk te omlijnen en te beperken.

De kapitein die gewapende private beveiligers aan boord neemt, moet zich terdege bewust zijn van de condities en omstandigheden waaronder geweld wordt toegepast. Alle geweldsinstructies en scenario's moeten worden geoefend, net zoals dat gebeurt bij militairen en politie agenten die geweld mogen gebruiken. Alleen dan kan de kapitein beoordelen wanneer hij toestemming geeft voor een waarschuwingsschot, en wanneer voor een gericht schot. Ook de bemanning moet oefenen om te weten hoe zij veilig en volgens de geweldsinstructies moeten handelen tijdens een incident.

Uitgangspunt blijft dat de kapitein aansprakelijk en verantwoordelijk is bij de inzet van private gewapende beveiligers. Deze beveiligers staan immers onder zijn directe gezag. Ook de monsterrol kan hier een rol spelen.

In beginsel heeft de kapitein de leiding en het gezag over zijn schip: hij neemt de beslissingen en draagt de verantwoordelijkheid. Als er gewapende particuliere beveiligers aan boord zijn, stelt hij zich de vraag wie het gebruik van geweld kan autoriseren. Particuliere beveiligingsbedrijven zullen proberen clausules in te lassen die stellen dat niet de kapitein, maar het bewakingsteam zelf de finale beslissing neemt met betrekking tot het gebruik van wapens. Dit is dan weer in strijd met wet- en regelgeving, zoals de ISPS-Code. Deze code bepaalt immers dat de uiteindelijke verantwoordelijkheid bij de kapitein ligt: "*At all times the master of the ship has the ultimate responsibility for the safety and security of the ship.*"

Op dit moment ontbreekt de juridische basis voor particuliere gewapende beveiligers aan boord. Daarenboven zijn deze particuliere beveiligers vaak niet goed controleerbaar, hebben vaak avontuurlijke neigingen, beschouwen de kapitein als een lastpost en bepalen vaak zelf of, wanneer en hoeveel geweld er gebruik moet worden. Het ontbreekt hun vaak aan officiële geweldsinstructies, terwijl hun wapens niet officieel geregistreerd staan en ook niet aan boord van een Nederlands schip meegevoerd mogen worden, laat staan gebruikt. Mocht Nederland ooit toestaan dat er particuliere gewapende beveiligers aan boord mee mogen varen om met geweld tegen zeeroovers op te treden, dan verandert bovenstaande uiteraard. Een oplossing voor bovenstaande problemen zou kunnen zijn een door de overheid vastgesteld en gecontroleerd certificatiesysteem voor private gewa-

pende beveiligers.

Een juridisch nog niet uitgekristalliseerd onderwerp is de begeleiding van het eigen schip door een ander particulier schip met gewapende beveiligers aan boord. Het ligt er dan aan waar dit schip zich bevindt: in de territoriale wateren van een staat of op volle zee. Heeft de kapitein een afspraak met dit bewapende schip? Heeft hij invloed op het gebruik van geweld door dit gewapende schip?

Kortom, de inzet van private gewapende beveiligers beperkt mogelijk de kans op succes van een aanval door zeerovers. Maar er openbaart zich een geheel arsenaal aan juridische risico's voor de kapitein.

## Conclusies

Het aan boord hebben van vuurwapens valt onder de verantwoording van de kapitein. Er moet een vergunning zijn voor elk vuurwapen aan boord, omdat hij anders mogelijk een strafbaar feit begaat. Dit geldt niet indien de vuurwapens aan militaire beveiligers toebehoren.

Het gebruik van geweld tijdens een confrontatie met zeerovers steunt, juridisch gezien, alleen op noodweer/zelfverdediging. De kapitein moet daarover achteraf verantwoording afleggen.

Op dit moment is het varen met gewapende particuliere beveiligers niet toegestaan. Indien particuliere beveiligers met vuurwapens worden toegestaan door de Nederlandse regering, dan heeft de kapitein de verantwoording over deze beveiligers aan boord. Hij moet onderzoeken of de kwaliteit van de particuliere beveiligers voldoet, of ze vuurwapens mogen dragen aan boord en in het bijzonder in een buitenlandse haven. Ook moet hij onderzoeken of deze personen opgeleid en getraind zijn en hoe hun commandostructuur in elkaar zit. Kunnen zij wel beslissen wanneer, door wie en hoeveel geweld er moet worden toegepast? De kapitein is hiertoe niet opgeleid. Ook kan hij niet beoordelen welke nevenschade er kan optreden.

Bovenstaande problemen heeft de kapitein niet indien hij militaire beveiligers aan boord heeft. Hiervoor is alles geregeld via de Nederlandse overheid en kan hij met een gerust hart zijn verantwoordelijkheid nemen over schip en bemanning.

De geleverde diensten van militaire beveiligers en particuliere gewapende beveiligers zijn dus niet gelijk. Militaire beveiligers leveren beveiliging waarbij de beslissing over de toepassing van geweld wordt gelegd bij een daartoe bevoegd en professioneel uitgerust overheidsorgaan en niet bij de kapitein.

Het antwoord op de vraag uit de inleiding of het Openbaar Ministerie de kapitein kan vervolgen na geweldgebruik tegen zeerovers dient met 'ja' te worden beantwoord. Er zijn veel mogelijkheden om als kapitein bij wapenbezit en geweldsgebruik de wet te overtreden.

Indien er toch gekozen moet worden voor gewapende beveiligers aan boord, dan is de keus voor militaire beveiligers het beste voor de kapitein, omdat hij dan de minste kans loopt op juridische gevolgen.

*Dhr. van der Kruit is directeur-eigenaar van het juridisch nautisch adviesbureau JNAB B.V. in Schagen en lid van de NVKK. Met de expertise van JNAB B.V. heeft de vereniging toegang tot nautisch-juridisch advies. U kunt, als lid van de NVKK, met vragen terecht op telefoonnummer 06-22788926 of peter@vanderkruit.com. Het dient uitdrukkelijk vermeld te worden dat als NVKK-lid uw (financiële) afspraken en contacten met JNAB B.V. buiten de vereniging en bestuurlijke organisatie van de NVKK plaatsvinden.*



### Maritiem Arbeidsverdrag (MLC 2006) en de rol van de kapitein

Op 20 augustus van dit jaar hebben de Filippijnen het Maritiem Arbeidsverdrag als 30e lidstaat geratificeerd. Dit betekent dat op 20 augustus volgend jaar het Maritiem Arbeidscertificaat (MLC) verplicht wordt op schepen boven de 500gt. Veel reders en brancheorganisaties hebben de afgelopen jaren hard gewerkt om klaar te zijn voor deze wetgeving. Het Maritiem Arbeidsverdrag dekt een aantal zeer uiteenlopende zaken. Een gedeelte daarvan zul je aan boord niet terug kunnen zien. De minimum eisen met betrekking tot bijvoorbeeld sociale zekerheid en de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar worden wettelijk vastgelegd. Er is dus geen noodzaak meer om dat in collectieve arbeidsovereenkomsten vast te leggen. Met afspraken die verder gaan dan het wettelijke minimum moeten dat natuurlijk wel.

Het punt is nu dat de implementatie van het verdrag voornamelijk bepaald gaat worden door een inspectie aan boord. Alle aan boord niet zichtbare zaken zullen pas aan het licht komen als er iets fout gaat d.w.z. als er bijvoorbeeld een klacht is. In het kort komt het dus hierop neer: er is een nieuw verdrag, een gedeelte van dat verdrag zal aan boord zichtbaar geïmplementeerd moeten worden, er zal een inspectie aan boord plaatsvinden en er zal een certificaat uitgegeven worden als bewijs dat het schip voldoet aan het verdrag.

Het verdrag stelt een wereldwijde minimum standaard vast voor werk en leefomstandigheden aan boord. Het verdrag is er dus voor de bemanning aan boord. De definitie van zeevarende is veel ruimer opgezet dan tot nog toe gebruikelijk was. Iedereen die aan boord werkt en onderdeel uitmaakt van de dagelijkse routine van het schip is in feite 'zeevarende'. Ook de kapitein is een zeevarende. Ondanks dat er nu een verdrag is dat de zeevarende moet beschermen merk ik dat veel kapiteins het niet anders zien dan 'nog een inspectie'. Ik krijg dan ook veel vragen over hoe zo'n inspectie er nou uit gaat zien en wat de rol van de kapitein daarbij zal zijn.

Dat die rol een leidende rol zal zijn is zeker. Een reder kan veel zaken regelen en aandragen, aan boord zal de kapitein moeten zorgdragen dat afspraken en regels geïmplementeerd worden. Een goed voorbeeld is 'werk- en rusturen'. De kapitein bepaalt de werkschema's en zal er dus ook op moeten toezien dat ze nageleefd worden. Veelal zullen reders een gezamenlijke verantwoordelijkheid verwachten waarbij de reder het nodige in het werk stelt om iets te regelen maar toch van de kapitein gevraagd wordt een laatste check te doen. Een voorbeeld hiervan is de bemanningspapieren. Een bemanningsafdeling zal heus alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat alleen zeevarenden met geldige documenten aan boord komen, toch zal de kapitein gevraagd worden dit aan boord nog een keer na te lopen.

Tot nog toe niets nieuws. De eis dat elk schip een klachtenprocedure heeft is dat wel. Een formele klachtenprocedure die zeevarenden in de gelegenheid stelt klachten in te dienen met betrekking tot hun werk- en leefomstandigheden is een nieuw fenomeen. Iedere zeevarende zal hiermee te maken krijgen. Het is een eis uit het verdrag dat iedere zeevarende op de

hoogte moet zijn van het feit dat er een klachtenprocedure is. Ook hier speelt de kapitein weer een cruciale rol. De kapitein heeft een positie waarin hij escalatie van klachten kan voorkomen. Dit is ook de bedoeling van het verdrag. Klachten moeten in principe aan boord opgelost worden. Lukt dat niet dan kan de zeevarende naar de reder en mocht hij van mening zijn dat zijn klacht ook door de reder niet goed afgehandeld wordt, kan hij naar een vertegenwoordiger van de vlag gaan. Hoe dit precies in z'n werk gaat moet duidelijk in de klachtenprocedure uiteengezet worden. In de klachtenprocedure zal ook vermeld moeten worden dat de zeevarende het recht heeft om zonder medeweten van de kapitein en de reder naar de vertegenwoordiger van de vlag te gaan. Hier zit natuurlijk achter dat het mogelijk is dat een zeevarende in sommige gevallen een klacht heeft tegen de kapitein of reder. Het is voor de kapitein dus zaak uit te zoeken wat zijn rol is in de klachtenprocedure en waar zijn verantwoordelijkheden liggen.

Inmiddels hebben we al een aantal inspecties achter de rug. Waar wij als erkende organisatie en certificerende instantie tegenaan lopen is dat het soms nog lastig is ingewikkelde zaken zoals de gageadministratie te doorgronden. Elke reder heeft z'n eigen gageadministratie en dit zijn over het algemeen niet de meest transparante systemen. Ik wil hier niet zeggen dat een gageadministratie opzettelijk ingewikkeld is gemaakt (met welk doel dan ook). Het is gewoon ingewikkelde materie voor mensen die er niet dagelijks mee werken. Van de kapitein wordt straks verwacht dat hij een gageadministratie uitlegt aan de inspecteur. De inspecteur zal vast willen stellen of de bemanning betaald wordt in overeenstemming met wat er afgesproken is.

Al met al een aardige klus voor de kapitein. Eén hulp is het document dat de titel heeft "verklaring naleving maritieme arbeid" (DMLC). Dit document bestaat uit twee delen. In het eerste deel staan de vlagereisen van alle te inspecteren zaken. In deel twee staat hoe de reder voldoet aan al die regels. Een kapitein doet er goed aan dat document door te nemen aangezien ik verwacht dat zijn positie daarin veelvuldig vermeld zal worden. Mocht er een tekortkoming zijn dan zal in eerste instantie naar dit document verwezen worden.

Veel reders hebben onderkend dat het verkrijgen van het Maritiem Arbeidscertificaat voor een groot deel af zal hangen van de bemanning en in het bijzonder de kapitein. Lloyd's Register heeft een workshop ontwikkeld speciaal voor zeevarenden. Deze workshop richt zich niet zozeer op de theorie van de conventie als wel op wat de bemanning kan verwachten en hoe ze zich zo goed mogelijk voor kunnen bereiden. Uiteindelijk is het in ieders belang dat de implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag goed verloopt. Het imago van de scheepvaart zal hier baat bij hebben.

Maarten Veenstra

*Manager Marine Management Systems & ILO Lead Specialist*



# ROEPT DE ZEE?

Marin Ship Management, de kern en absolute Core Business van de Management Facilities Group is verantwoordelijk voor het day-to-day management van een zeer gevarieerde vloot met meer dan 50 schepen. De vloot bestaat uit product- (olie) en chemicaliëntankers én droge lading (multi-purpose) schepen. Het kantoor staat in Farmsum (gem. Delfzijl).

Ambieer jij een maritieme functie met toekomst bij een organisatie die in volle groei is en goed op koers ligt dan willen we je graag ontmoeten. Marin Ship Management organiseert alle aspecten van scheepsmanagement voor haar klanten, rederijen en kapitein-eigenaars. Wij zijn op zoek naar gemotiveerde en gekwalificeerde vakmensen o.a.

## ➤ STUURLIEDEN (1E, 2E EN 3E)

## ➤ ERVAREN HWTK'S EN 2E WTK'S

## ➤ STAGIAIRES (MBO/HBO)

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

- Wij bieden onze zeevarenden op de droge lading schepen een vaar- en verlofregeling van 12 weken op en 6 weken af. In overleg zijn andere vaar- en verlofschema's mogelijk (bijv. 1 op 1).
- Onze tankerkapiteins en officieren bieden wij een vaar- en verlofregeling aan van 8 weken op en 8 weken af. En uiteraard een concurrerend vast maandsalaris.
- Officieren en stagiaires op onze vloot bieden wij uitstekende trainingstrajecten en doorgroei-mogelijkheden aan.

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

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

**Management Facilities Group**



**Marin Ship Management** Postbus 121 9930 AC Delfzijl  
Telefoon +31 596 63 39 22 [www.mfmarinedivision.nl](http://www.mfmarinedivision.nl)

## Seafarers under suspicion

If countries insist on requiring seafarers to obtain visas, it should be made possible for them to obtain visas on arrival. When shore leave means unreasonable and impractical visa requirements

Who remembers those dangerous days after the 9/11 terror attack on the US, when security became all-important and locking stable doors became many officials' enforced occupation?

There was a curious perception, even though the terrorists were airborne, that foreign seafarers represented a threat and must be "controlled". The horror that such aliens could be wandering the world's seaways, without documentation other than their seafarers' ID, was palpable. It was a difficult time, with over-egged ideas about vulnerability. Any foreign-looking person unwise enough to look at a map or produce a camera near the docks sparked an immediate dragnet. A seafarer jumping ship would provoke a manhunt on a scale more appropriate had a mass murderer escaped confinement. These were difficult times and perhaps we should not have been surprised that so many countries refused seafarers' requests for shore leave and imposed unreasonable and often impractical visa requirements. One immediate demand emanating from the US was for development of an internationally acceptable seafarers' identity document. With extraordinary speed, the International Labour Organisation and several energetic governments, employers' and seafarers' organisations produced ILO 185 — the Seafarers' Identity Documents Convention. It was adopted in 2003, which was a remarkable piece of work that represented a great deal of international goodwill and commitment. So is this internationally acceptable document now accepted by the immigration officials who stamp on board ships around the world? As the International Shipping Federation's Natalie Shaw was lamenting earlier this month at a seminar organised in Manila by the International Federation of Shipmasters' Associations, shore leave and crew transits still depend in many countries on seafarers acquiring visas in advance. It is, she said, a continuing source of disappointment that the US, Europe and port states elsewhere require seafarers to obtain visas before they arrive in port. It is as if these states are perpetually intransigent, suggesting that all those sincere folk who laboured in Geneva throughout 2002 and 2003 were just wasting their time. Perhaps the absence of an explicit prohibition in the convention of a requirement for seafarers to obtain visas has left a loophole for officials who regard these wandering folk as a confounded nuisance.

ILO 185 did "discourage" ports states from this demand, pressing them to acknowledge the special nature of their employment. Mrs Shaw suggests that if countries insist on requiring seafarers to obtain visas, they should make it possible for seafarers to obtain visas on arrival, which would at least be practi-

cal. You can, of course, produce all sorts of technical difficulties as to why the seafarers' identity documents are unacceptable, or why a particular state lacks the equipment to issue them. Mrs Shaw was exceptionally polite, but I would suggest that it is because the officials in these countries just cannot be bothered to make life easier for seafarers, who they regard as a bunch of troublemaking itinerants who are best confined on board their ships with an armed guard — paid for by the ship — on the gangway.

How many seafarers are there in the world? At the outside there are 1.2m. All the major electronic card companies could take the seagoing workforce on their books in a couple of months, equip them with acceptable, internationally recognised documents and send them on their way rejoicing. All we need is a bit of professional expertise, rather than official bloody-mindedness. It is a fact that seafarers and their lives are not a priority in most countries and, indeed, are held in downright contempt by so many of these important immigration departments and their lofty officials. It is why they have far more important things to do with their time and why seafarers and their employers still have to jump through hoops if they want to change crew, or send the boatswain ashore to the dentist, or generally live a civilised life, like people who work ashore. It is why nobody — apart from a few noble activists who will not shut up — raises their voice when seafarers are treated so appallingly by officials acting for governments. It is why nobody, other than the shipping organisations, shouted with dismay and anger when there was an application for international and regional arrest warrants for the master and chief engineer of the parcel tanker *Stolt Valor*, who survived the terrible fire and explosion that wrecked their ship in the Middle East Gulf earlier this year. This, if you please, is how survivors of shipwreck are treated in this age of enlightenment. It is also why, 10 years after the *Prestige* casualty, a 77-year-old master mariner is on trial in Spain with vindictive prosecutors demanding a 10-year sentence for some ludicrous charge, all with the perfect wisdom of comfortable hindsight.

Seafaring — it's a great career.

*Source: Lloyd's List, Friday 23 November 2012, by Michael Grey*  
[www.lloydslist.com/manning](http://www.lloydslist.com/manning)





## Kort Maritiem Nieuws

Ø De Koninklijke Marine heeft de taak om schepen die voedsel van het World Food Programme (WFP) van de UN met bestemming Somalië vervoeren te beschermen, overgedragen aan de Duits marine. De Nederlandse marineschepen die deel uitmaken van de EU missie Atalanta kunnen richten zich nu uitsluitend richten op het beveiligen van koopvaardij schepen in de Indische Oceaan.

Ø Vanaf begin november 2012 kunnen reders bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aanvraag indienen voor afgifte van een Declaration of Maritime Labour Compliance. Deze verklaring is noodzakelijk om het Maritime Labour Certificate te verkrijgen. Dit certificaat wordt tegelijk met de inwerkingtreding van de Maritime Labour Convention (MLC) in augustus 2013 verplicht voor alle zeeschepen groter dan 500 GT die internationale reizen maken. Met dit certificaat bewijst de scheepsbeheerder dat hij voldoet aan de in het verdrag omschreven werk- en leefomstandigheden aan boord.

Ø Er is een daling geconstateerd in het aantal gerapporteerde piratenaanvallen. Volgens Capt. Pottengal Mukundan van het International Maritime Bureau zijn deze huidige statistieken niet meer betrouwbaar. De daling kan niet alleen verklaard worden door het moesson seizoen en de verhoogde druk vanuit landzijde op de piraten. Volgens Capt. Mukundan komt dit omdat veel aanvallen, om uiteenlopende redenen, niet meer gerapporteerd worden.

Ø De Europese Commissie heeft een studie gedaan naar z.g.n. PEC's (Pilot Exemption Certificates). Deze studie is onlangs afgerond en het eindrapport is beschikbaar. Ook meningen van kapiteins zijn verwoord doordat ook CESMA aan het onderzoek heeft meegewerkt. Hierdoor is er ook aandacht van meningen van NVKK leden.

Ø Harlingen maakt zich sterk om cruise ondernemingen te interesseren de haven op te nemen in hun programma's. Onlangs heeft een aantal topfunctionarissen van cruise maatschappijen de haven bezocht en zij waren onder de indruk van de mogelijkheden. Deze belangstelling is niet alleen goed voor Harlingen maar ook voor de gehele provincie Friesland. In dit verband is ook de uitdieping van de aanloop naar de haven van Harlingen van belang.

Ø De Commandant Zeestrijdkrachten en de Directeur Kustwacht hebben 20 september j.l. een overeenkomst ondertekend om in de toekomst een effectieve en efficiënte samenwerking te garanderen. Hierin wordt de ondersteuning en verantwoordelijkheden van beide organisaties vermeld. De ondersteuningsovereenkomst formaliseert de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen Defensie en Kustwacht.

Ø Rederij Costa Crociere heeft kapitein Francesco Schettino van het verongelukte cruiseschip "Costa Concordia" ontslagen voordat Italiaanse rechters een uitspraak hebben gedaan. Kapitein Schettino is daartegen in beroep gegaan via overeenkomstige stappen bij de Italiaanse arbeidsrechtbank.

Ø Tijdens de kabinetsformatie is de z.g.n. tonnage tax onderwerp van gesprek geweest. Deze regel geldt als belangrijke reden om Nederlandse zeevarenden in dienst te nemen, c.q. te houden. De Europese Commissie wil nagaan of richtsnoeren met betrekking op overheidssteun aan de zeescheepvaart in alle landen correct worden toegepast. Vooral Griekenland moet op dit gebied verantwoording afleggen.

Ø Kapiteins worden er nogmaals op gewezen dat het oliejournaal correct moet worden bijgehouden. Onlangs is er weer een onder Nederlandse vlag varend schip aangehouden voor het niet naleven van de voorschriften op dit gebied. Het olie-journaal was al twee maanden niet bijgehouden. Het kwam de rederij op een boete van 2.500 euro te staan. Het aangevoerde excuus van te veel werk werd niet aanvaard.

Ø De branche-organisatie van de watersportindustrie, HISWA, heeft, in haar zienswijze aan het rijk gewezen op de economische schade van het bouwen van windturbine-parken in en aan de grote wateren die van grote betekenis zijn voor water-recreatie en -toerisme. Men vindt dat grootschalige windturbineparken de kwaliteit van het watersportgebied aantast en waarschuwt voor de economische gevolgen.

Ø De rechtszitting waarbij een aantal opvarenden onder wie kapitein Schettino, terechtstaan voor hun aandeel in de ramp met de "Costa Concordia", zal in januari volgend jaar plaatsvinden. Ook gedagvaard zijn enkele employees van rederij Costa Crociere die o.a. een rol hebben gespeeld bij beslissingen omtrent schip verlaten.



# Kapiteins - HWTK's voor Ship Deliveries



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

## **TOS is op zoek naar kapiteins - HWTK's**

Bent u flexibel inzetbaar, wilt u graag afwisselend werken, in een klein team van gemotiveerde mensen, dan is TOS op zoek naar u! Ook als u ander (tijdelijk) werk zoekt, voor langere of kortere periode, in binnen- of buitenland, bent u welkom bij één van onze vestigingen. TOS heeft doorlopend vacatures voor diverse functies. Schrijf u in via de website, bel ons of bezoek onze vestiging in Rotterdam of Vlissingen.

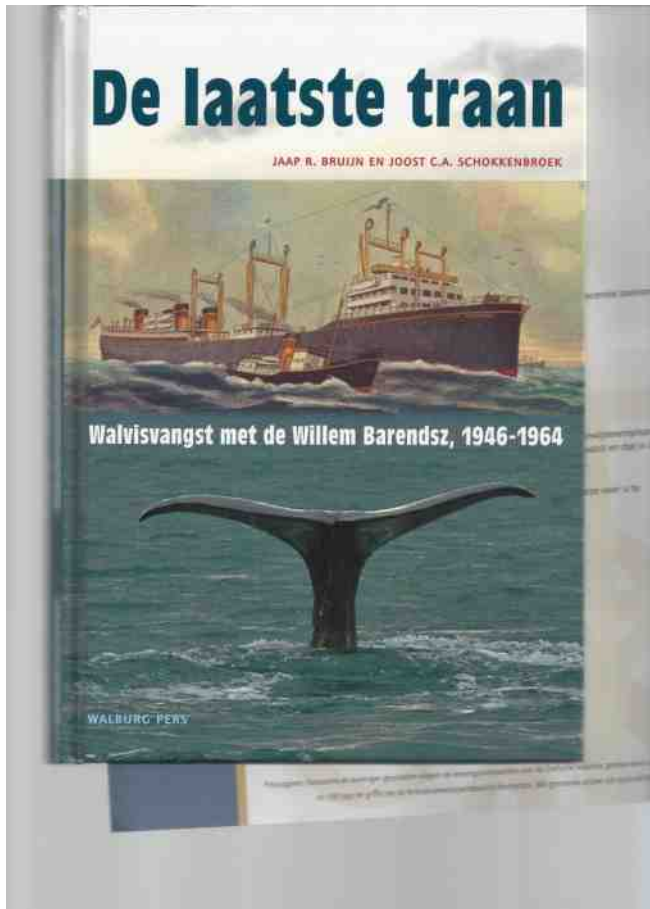


**Rotterdam** Waalhaven O.Z. 77 (+31)10 - 436 62 93  
**Vlissingen** Boulevard Bankert 308 (+31)118 - 44 09 11  
TOS is ook gevestigd in Polen, Tsjechië en Oekraïne. **E-mail** info@tos.nl



[www.tos.nl](http://www.tos.nl) dé maritieme vacaturesite

## De Laatste Traan



De laatste traan, Walvisvangst met de Willem Barendsz, 1946-1964 is de titel van een zojuist bij de Walburgpers te Zutphen verschenen boek.

In dit boek wordt uitgebreid beschreven hoe resp. waarom al direct na de 2e wereldoorlog het initiatief werd genomen om vanuit Nederland deel te nemen aan de moderne walvisvaart. In de inleiding van het boek wordt onze eerdere historie genoemd waarvan de hoogtijdagen lagen in de tweede helft van de 17e eeuw tot in de jaren 40 van de 18e eeuw.

De auteurs beginnen met het melden dat traan en walvistraan bij wat oudere Nederlanders onaangename associaties oproep omdat in de kindertijd dagelijks een lepel met levertraan geslikt moest worden. Deze levertraan bracht de broodnodige vitamines A en vooral D binnen, goed ter preventie van vooral Engelse ziekte.

Deze associatie is echter geheel onjuist omdat de kinderlevertraan werd gewonnen uit de lever van kabeljauw, schelvis en heilbot. Dat heeft dus niets te doen met het onderwerp van dit boek dat gaat over het vangen van walvissen voor de productie van traan die gebruikt werd in de margarine industrie. Deze traan werd gewonnen door het koken van de speklaag van walvissen.

In de inleiding wordt ook ingegaan op het tegen de 20e eeuw fabrieksmatig gaan werken en de verschillende soorten walvissen waarop gejaagd werd. Het jagen op ook sneller zwemmen-

de soorten dan bijv. de Groenlandse walvis werd mogelijk door snellere jachtschepen (jagers).

Al voor het begin van de tweede wereldoorlog waren er ideeën opgekomen om deel te nemen aan de moderne walvisvaart maar het initiatief om te komen tot de oprichting van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart kwam van dhr. A.M. Versluys. Al voor de bevrijding had dhr. Versluys zijn idee besproken in kleine Amsterdamse kring achterin de slagerij van dhr. H.C. Bille. Na de bevrijding konden verdere openlijke stappen worden gezet en werd o.a. directeur Ir, v.d. Laan van de NDM erbij gehaald. De gedachten gingen uit naar het aankopen van een tanker en het ombouwen daarvan tot fabrieksschip en verder de aankoop en uitrusting van zes vangschepen. Na enige moeite lukte het om in Zweden de 'Pan Gothia' aan te kopen.

In eerste instantie werd voor de bemanning in Noorwegen geworven maar dat stuipte al snel op een Noors verbod, uitgevaardigd uit concurrentieoverwegingen.

Na een omvangrijke en lastige ombouw vertrok het in *Willem Barendsz* gedoopte schip onder de paraplu van Vinke & Co richting Zuidpoolgebied.

In het boek wordt uitgebreid ingegaan op belevenissen en gebeurtenissen waaronder de zich in aanvang van de expeditie hebben voorgedaan intermenselijke problemen door onduidelijkheid in gezagsverhouding en bevelvoering.

Hoewel geleidelijk aan de opbrengsten minder werden werd in 1955 een nieuw schip in de vaart genomen, de *Willem Barendsz II* dat een stuk groter was en op dat moment samen met de *Nieuw Amsterdam* het grootste schip in de Nederlandse koopvaardijvloot.

In 1963 - 1964 werd echter al de laatste reis gemaakt omdat de vooruitzichten uitzichtloos waren geworden. De *Willem Barendsz* werd verkocht aan Altatic Harvest en voorzien van een vismeelinstallatie ingezet voor visvangst voor de kust van Zuid-West Afrika. In 1967 werd de NMW officieel ontbonden.

Bibliografische gegevens:

Titel: De laatste traan.

Subtitel: Walvisvaart met de Willem Barendsz, 1946-1964

Auteur: Jaap R. Bruijn/ Joost Schokkenbroek

ISBN: 978.90.5730.844.4

Prijs: € 29,95

Genaaid, gebonden, geïllustreerd

Afmetingen: 17,7 x 24,7 cm, 272 pagina's

G. Altena



## Men kan niet meer aan de zee verliezen dan men er aan heeft toevertrouwd

### Ernst Bulthuis

*De Costa Concordia en het recht op beperking; redelijk of onbegrijpelijk?*

Dit adagium kent zijn wortels in de Romeinse tijd en vormt de basis van de beperking van aansprakelijkheid van een scheepseigenaar (hierna: reder). Vroeger was het aangaan van een overeenkomst met een reder voor het vervoer van goederen of passagiers een hachelijk avontuur, waarbij beide partijen risico's namen voor het slagen van de reis. Het schip of haar lading kon gemakkelijk vergaan door de grillen van de zee. Daarom achtte de samenleving het redelijk dat een reder mogelijke aansprakelijkheid kon beperken, omdat hij anders dergelijke riskante ondernemingen niet meer aandurfde. De beperking hield in dat de reder bij een calamiteit afstand kon doen van zijn schip dat daarbij betrokken was (het recht van 'abandonnement'). Het schip vormde zo het maximale vermogen waarop crediteuren hun vorderingen konden verhalen. Daarmee waren de risico's van de reder te overzien en goed verzekeraar.

### BEPERKINGSFONDS

Heden werkt dat niet anders. Als er op zee een ongeval plaatsvindt met veel schade voor mens of materieel, dan kan een reder na verloop van de rechtbank zijn aansprakelijkheid beperken door een zogeheten beperkingsfonds beschikbaar te stellen. Dit is relevant als de totale schade boven de maximumwaarde van zo'n fonds uitkomt. Specifieke regelgeving bepaalt de hoogte van het fonds, aan de hand van het tonnage, het motorvermogen of het aantal passagiers van een schip. De reder dient het fonds te storten bij de griffie van de rechtbank, in contanten of via een garantie.

### ONGEVAL COSTA CONCORDIA

Hoe verhoudt dit stelsel zich tot het onfortuinlijke incident met het cruiseschip Costa Concordia op 13 januari 2012, mede in het licht van het schikkingsaanbod van 11.000 euro dat de rederij deed aan de getroffen passagiers? Stel dat het incident volgens Nederlands recht zou worden beoordeeld, waarop zou een passagier dan recht hebben? Uitgangspunt is dat beperking van aansprakelijkheid ook geldt voor de cruisevaart. Er is ter zake internationale regelgeving (Verdrag van Athene 1974/2002), en er ligt Europese regelgeving op de plank die evenwel nog niet in werking is getreden.

In Nederland gelden het Londens limitatieverdrag 1976/1996 en het nationale recht. Indien de reder zijn aansprakelijkheid voor dood of letsel van passagiers wil beperken, dient hij een zogenaamd 'personenfonds' te stellen (in tegenstelling tot een apart 'zakenfonds' dat alleen geldt voor zaakschade). Naar Nederlands recht wordt de waarde van het personenfonds

berekend door ongeveer 192.500 euro te vermenigvuldigen met het aantal passagiers dat het schip volgens certificering mag vervoeren.

### SLECHTS EEN FRACTIE

Tijdens de ramp met de Costa Concordia waren er meer dan 4200 mensen aan boord waarvan ruim 3200 passagiers. Veronderstel dit laatste getal als waarde (ik ken het certificaat aantal niet), dan zou het personenfonds al 616 miljoen euro bedragen. Daaruit kunnen we concluderen dat het aanbod van de reder om 11.000 euro per passagier uit te keren als schadevergoeding - een slordige 35 miljoen in totaal - slechts een fractie vertegenwoordigt van de daadwerkelijk beschikbare 'pot'. In die zin is het begrijpelijk dat passagiers niet klakkeloos ingaan op het aanbod van de reder. Daar staat tegenover dat de daadwerkelijke schade voor een passagier weleens lager kan liggen, en dat zij voor een hogere schadevergoeding een lange, ingewikkelde en dure juridische procedure moeten afwachten. Zoals zo vaak behelst dit het spanningsveld tussen de juridische en praktische waarheid.

### ENORME RISICO'S

Alhoewel op het eerste gezicht wellicht een vreemde eend in de bijt, acht ik het systeem van maritieme beperking redelijk en begrijpelijk. Internationale scheepvaart is noodzakelijk maar kampt met enorme risico's, waarbij er snel een aanzienlijke schade kan ontstaan als er iets misgaat. Indien echter voor iedereen op voorhand duidelijk is dat de reder in dergelijke gevallen vaak zijn aansprakelijkheid kan beperken, dan kunnen alle partijen erop anticiperen, bijvoorbeeld door goed te verzekeren. In de maritieme beperking geldt dan ook: beter ten halve (uit)gekeerd, dan ten hele gedwaald.

*Ernst Bulthuis is maritiem advocaat bij Van der Steenhoven advocaten in Amsterdam en behandelt periodiek een actueel thema dat van belang is voor het bedrijfsleven in Zeehavens Amsterdam. Ditmaal: de juridische nasleep van de ramp met het cruiseschip Costa Concordia. Hij was één van de sprekers op het NVKK symposium, 4 oktober*

*Dit artikel betreft een overname van een eerdere publicatie in 'Zeehavens Amsterdam' - Amports Magazine, jaargang 2012- nr 3.*

*Aan de inhoud van dit artikel kunnen geen rechten worden ontleend. Voor een reactie of meer informatie kunt u e-mailen met: [bulthuis@vandersteenhoven.nl](mailto:bulthuis@vandersteenhoven.nl)*





# Monster aan voor een wereldbaan

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

Monster vandaag nog aan op [crewing@redwise.nl](mailto:crewing@redwise.nl)



Follow us!



## Ship Energy Efficiency Management Plan

1 januari 2013 wordt de CO<sub>2</sub> regelgeving: SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) van de IMO van kracht en dient ieder schip (> 400 GT en ongeacht bouwjaar) conform MARPOL Annex VI, Hoofdstuk 4, voorschrift 22 een SEEMP plan aan boord te hebben. De IMO wil hiermee de bewustwording kracht bij zetten om de scheepvaart een groener aanzien te geven en het gebruik van bestaande en de nieuwste technologie op het gebied van CO<sub>2</sub> reductie te bevorderen. Handhaving van deze SEEMP regelgeving zal plaats vinden middels de Havenstaat controle (PSC) en bij certificeringinspecties (ISM-systeem, SMS). De SEEMP is voortgekomen uit een onderzoek dat gedaan is in 2009. Pic Potential reductions of CO<sub>2</sub>. Wat heeft geleid tot een aantal praktische maatregelen om CO<sub>2</sub> te reduceren. De onderstaande tabel komt uit de SEEMP regelgeving.

### *Potential reductions of CO<sub>2</sub> emissions by using existing technology and practices*

DESIGN (New ships)	Saving of CO <sub>2</sub> /tonne-mile	Combined	Combined
Concept, speed and capability	2% to 50% <sup>+</sup>	10% to 50% <sup>+</sup>	25% to 75% <sup>+</sup>
Hull and superstructure	2% to 20%		
Power and propulsion systems	5% to 15%		
Low-carbon fuels	5% to 15% <sup>*</sup>		
Renewable energy	1% to 10%		
Exhaust gas CO <sub>2</sub> reduction	0%		
<b>OPERATION (All ships)</b>			
Fleet management, logistics and incentives	5% to 50% <sup>+</sup>	10% to 50% <sup>+</sup>	
Voyage optimization	1% to 10%		
Energy management	1% to 10%		

<sup>+</sup> Reductions at this level would require reductions of operational speed.

<sup>\*</sup> CO<sub>2</sub> equivalent, based on the use of LNG.

Source: Second IMO GHG Study 2009

In een aantal van deze maatregelen is een directe of indirecte relatie tot het weer te leggen. Dat het weer een grote invloed heeft op de scheepvaart behoeft geen nadere toelichting. MeteoConsult, als weerbedrijf, had ruim 15 jaar geleden het innovatieve idee om een software systeem te ontwikkelen waarmee de kapitein een route kan plannen rekening houdend met orkanen, golven, deining, wind en stromingen en hiermee de reis te optimaliseren. Resultaten worden gevonden in brandstof besparing, reduceren en voorkomen van schade en verlies, en het verkorten van de reis. Of in sommige gevallen door het verlengen van de reis. De kortste route hoeft immers niet altijd de snelste route te zijn. Momenteel varen ruim 3000 schepen met dit systeem: SPOS on board weather routing.

### **Speed reduction**

Door de weersinvloeden mee te nemen in de routeplanning, positieve en negatieve, kan de optimale snelheid vastgesteld worden. "Just in Time arrival" hangt hiermee samen. Hierdoor is tevens de logistiek aan de wal verder te optimaliseren.

### **Voyage execution**

Zowel door de bemanning van het schip als de mensen op kantoor kunnen verschillende scenario's bekeken en gesimuleerd worden. Wat is de optimale ETD. Wat is de gewenste ETA, welke snelheid is gewenst en welke omschreven in de C/P of het vaarschema. Wanneer de bestemming via verschillende routes te bereiken is wat is dan het feitelijke verschil: Tijd, brandstof, snelheid, rusttijden bemanning,...

### **Weather routing**

SPOS maakt gebruik van zeer complexe logaritmische berekeningen. Daarbij wordt het systeem, indien gewenst, tot maximaal 4x per dag voorzien van laatste weerdata. Welke te boek staat als de hoogst mogelijke kwaliteit. Deze kwaliteit wordt bereikt en geborgd door zgn mixed modelling toe te passen. Verschillende modellen en bronnen dienen als input voor het NMB model. Het eigen weermodel van MeteoConsult. De bemanning kan met het systeem de routes optimaliseren door rekening te houden met de orkanen, golven, deining, wind en stromingen. Daarbij kan men via het systeem ook andere weersinvloeden bekijken en simuleren welke van invloed kunnen hebben op de reis of in de haven. Door hierop te anticiperen kan men kosten besparen. Dit zijn een aantal items die bij naam genoemd worden in de SEEMP. Natuurlijk is het mogelijk verdere analyses te maken door de verschillende gegevens en bronnen te combineren en hier kostenbesparingen uit te halen.

Meer informatie over SEEMP is te vinden op [www.imo.org](http://www.imo.org). Voor meer informatie over SPOS on-board weather routing is te vinden op de website van MeteoConsult: [www.meteogroup.com](http://www.meteogroup.com)

## News from UK P&amp;I club



### Bulletin 812 - 02/12 - Piracy in the Gulf of Guinea - West Africa

A recent case saw one of our Member vessels hijacked twice within a ten week period. On both occasions the ship was loaded with a cargo of petroleum and was drifting off Lagos waiting her turn to lighter.

Acts of piracy and armed robbery off West African states contrast greatly with piracy of the kind seen in the Somali basin. The pirates' modus operandi in the Gulf of Guinea is likely motivated by the increasing costs of petroleum in Nigeria. West African pirates, not patient enough for prolonged ransom negotiations, are more eager to hijack a vessel, strip it of its cargo and opportunistically strip the crew of their possessions. The only similarities between the two varieties of African pirates is that like their East African neighbours Nigerian pirates are acting with increased confidence and attacks are now common over 100NM offshore. In the first attack no cargo was taken since the pirates who boarded were unable to secure a vessel to perform an STS at the time. Frustrated, the pirates then ransacked the ship, stealing crew's personal effects before leaving. However, as the vessel is a regular trader to the area, she was targeted again. This time the pirates were better prepared and managed to extract some 3500 tons of gas oil cargo and 60 tons of the ship's own gas oil before again ransacking the ship and stealing crew effects. The piracy situation in Nigeria is compounded by a lack of suitable deterrents. The Nigerian navy is hard pressed to carry out existing missions, before considering the provision of effective anti-piracy cover. Protection convoys up and down the Bonny river set up by Port Harcourt authorities have only a mandate to protect against terrorism and not against piracy. Arranging contracts for embarked security guards requires the owner to enter into a difficult and complex bureaucracy. Latest security reports detail an incident where two crewmen were shot dead in a failed attempt to hijack a bulk carrier some 110NM off Lagos, Nigeria. Piracy in the Gulf of Guinea is increasingly violent. Guidance distributed by the Marshall Islands Flag authority advises; "to actively implement appropriate Best Management Practices for anti-piracy measures, continue to maintain a heightened state of awareness, maintain strict 24 hour anti-piracy visual and radar watches, and report all attacks and suspicious sightings to the IMB Piracy Reporting Centre (24 hours anti-piracy helpline: +603 2031 0014, Email: piracy@icc-ccs.org, Telex: MA 34199)." The Club would therefore advise those members who

have vessels operating in these waters to exercise the utmost vigilance and preparedness, adapting the advice from BMP4 as necessary, and being mindful that violent piracy is spilling into neighbouring states waters where military assistance is even more remote.

---

### Bulletin 843 - 09/12 - Attempted Drug Smuggling - Peru

The Club has received a summary of the problems facing Members who operate out of Peru concerning the practices of drug smugglers.

Quote

From our experience, the problems with illegal shipments of drug in Peru were always related to illegal use of containers by illegal shippers (which, mixes sound goods with illegal drugs) or by the stevedores before the shipment on board the vessel. However, last July 2012, a vessel was moored alongside the port of Callao, where a crewmember found several bags near the crane of the vessel. Local authorities were called on board and seized 63 kilograms of cocaine. The vessel was detained in port during the subsequent investigation before being released some fifteen days later. The Master, First Officer and one crewman were taken into custody pending criminal investigations. Also, personnel of the port terminal and port agents were detained for questioning pending criminal investigations. It is understood that the suspect were removed from the original hiding position and hidden elsewhere on the vessel prior to the police arriving at the scene. The Police having carried out a search of the vessel recovered the drugs. It is thought that the Master failure to secure these packages at the place where they were found until the arrival of the authorities that has resulted in his arrest. Unquote

---

### Bulletin 849 - 10/12 - Drug enforcement activity and Fines - USA

Drug enforcement activity in the United States targeting the trafficking of drugs entering the United States of America via merchant vessels continues to impact the Club in the guise of fines levied against unsuspecting ships.

The Club continues to see hefty fines imposed by American authorities on entered vessels on which drugs have been found. Recent cases cost the Club almost \$500K in fines after United States Coast Guard (USCG) and Customs and Border Patrol (CBP) officers searched and found significant quantities of Cocaine onboard three entered vessels. In these particular cases the Cocaine was found on vessels which had recently operated in the Central or South American regions. As these regions are the source of the majority of Cocaine which enters the United States the authorities are understandably more vigilant in their anti-drug trafficking duties towards vessels which operate in these areas. The Club would advise members of the necessity to implement and maintain high levels of vigilance when in these regions so as to better protect themselves

against drug traffickers. Preventative measures include:

- Having a watchman on the gangway at all times and admitting no person onboard the vessel unless they are a crew member and have photo ID, is a Customs official with proper identification or have been pre-approved to board by the Master;
- Limiting access to non-essential areas of the ship to stevedores;
- Escorting embarked visitors at all times when in accommodation areas;
- Searching bags and hold-all of persons embarking the vessel at the gangway (to include all visitors, stevedores and crew returning from shore leave).

---

## **Bulletin 850 - 10/12 - Pollution from paint - Ghazaouet, Algeria**

*Strict anti-pollution laws in Algeria saw an entered vessel fined for spilling small amounts of paint into the harbour.*

Recently, an entered vessel which had called Ghazaouet, Algeria took the opportunity whilst alongside to touch up the

paintwork of the outer hull. However during the painting, the crew dropped a few spots of paint in the water. The Port state authority then proceeded to fine the vessel, citing pollution of the harbour waters. A fine of \$750 was levied against the ship. Additional costs of court fees were also brought against the vessel. The Club would remind Members of the need for ship's staff to take appropriate action to safe guard against incurring these fines. Permission should always be sought from the port authority prior to carrying out all such activities. If there is any question that fines such as these may be imposed for such trivial offences the vessel should seek the advice of the vessels local agent or if necessary the Club's correspondent.



## Persbericht van Rijkswaterstaat



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**3 december 2012**

.....

### **IMO keurt nieuwe routes voor de scheepvaart op de Noordzee goed**

**De scheepvaartroutes op het Nederlandse gedeelte van de Noordzee worden aangepast. De IMO (International Maritime Organisation) heeft vorige week het plan voor aanpassing van de scheepvaartroutes goedgekeurd dat Rijkswaterstaat samen met belanghebbenden heeft opgesteld.**

#### **Scheepvaartverkeer veiliger**

De Nederlandse Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ook wordt de Noordzee voor steeds meer doeleinden gebruikt, waaronder windmolenparken. De aanpassing van de routes is nodig om het scheepvaartverkeer veiliger te maken en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken. Zo komt er nu ook in het aanloopgebied naar IJmuiden een verkeersscheidingsstelsel. Verder liggen de scheepvaartroutes straks verder uit de kust en gaan deze elkaar minder vaak

kruisen, waardoor het verkeersbeeld rustiger wordt. Ook verschuiven ankergebieden en vindt er een herinrichting plaats rondom objecten als mijnbouwplatforms.

#### **Aanvraag goedgekeurd**

De aanvraag voor het veranderen van de routes heeft Rijkswaterstaat zorgvuldig voorbereid met gebruikers van de Noordzee, zoals vergunninghouders van windmolenparken op zee en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam. Ook de Kustwacht, de Dienst der Hydrografie, het Loodswezen, reders, visserij- en mijnbouworganisaties zijn betrokken bij de aanpassingen. In nauw overleg is een plan opgesteld dat op 28 november werd goedgekeurd door de IMO. Dat betekent dat de uitvoeringsfase nu kan worden gestart.

#### **Invoering**

De nieuwe routes gaan in op 1 augustus 2013. Het omzetten van de oude situatie naar de nieuwe is een complexe operatie die in enkele dagen moet gebeuren. In de komende maanden wordt gewerkt aan het informeren van alle gebruikers van de Noordzee (nationaal en internationaal), het aanpassen van de zeekaarten, het opstellen van een operationeel plan voor het verleggen van de betonnen en aan maatregelen om de veiligheid tijdens de overgangperiode te waarborgen. Het verplaatsen van de scheepvaartroutes gebeurt samen met de havenbedrijven, de Dienst der Hydrografie en de Kustwacht.





## JR MasterClass krijgt vervolg en geeft maritieme studiekeuze een “boost”



Door het JR MasterClass project heeft JR Shipping in samenwerking met Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) op Terschelling en Zeevaartschool Abel Tasman in Delfzijl de juiste beleving op zee gecreëerd, welke jongeren stimuleert bij hun keuze voor een loopbaan op zee. Het geeft de deelnemende studenten een enorme “boost” in hun enthousiasme voor hun maritieme studiekeuze.

Sinds de start van dit unieke programma hebben ongeveer 400 studenten van de MBO of HBO onderwijsinstelling deelgenomen aan de JR Masterclass. Het JR MasterClass programma heeft tot doel zeevaartstudenten een goede oriëntatie te bieden op de scheepsmarkt. In totaal heeft JR Shipping een vijftal schepen speciaal ingericht om dit programma mogelijk te maken, welke bedoeld is voor MBO en HBO studenten die een maritieme loopbaan ambiëren op het niveau van stuurman, werktuigkundige of maritiem officier.

Tijdens het programma aan boord draaien groepen studenten overdag en s' nachts mee in een rouleersysteem op zowel de brug als in de machinekamer. In deze varende periode worden de studenten intensief begeleid aan boord door een docent. Er is een speciaal takenboek ontworpen voor de studenten aan boord. Dit takenboek is ontwikkeld en samengesteld door de onderwijsinstellingen, bemanning en rederij, waardoor theorie en praktijk op elkaar zijn afgestemd. De vraagstukken die be-

handeld worden hebben betrekking op het werken op de brug, dek en in de machinekamer, waarbij stabiliteit en stabiliteitsberekeningen, leidingschema's en ARBO gerelateerde zaken en veiligheid aan boord aan bod komen. Maar ook het bereiden van de maaltijd aan boord is onderdeel.

Het project is van maart 2009 tot en met maart 2012 ondersteund door Het Platform Hoger Beroepsonderwijs (HPBO). Het Platform Beroepsonderwijs is specialist in de communicatie over moderne ontwikkelingen in het vmbo, mbo, hbo en de arbeidsmarkt. HPBO voert sinds 2002 de Subsidieregeling het Innovatiearrangement uit namens het ministerie van OCW en de Stichting van de Arbeid.

Tijdens de eindaudit, eind september uitgevoerd door Het Platform Hoger Beroepsonderwijs (HPBO), kwam duidelijk naar voren dat de deelnemende studenten in vrijwel alle gevallen de JR Masterclass als motiverend bestempeld en het leidt tot een hogere studiemotivatie en tevredenheid. Ook heeft de JR Masterclass geleid tot een beter studie- en beroepsbeeld bij de studenten.

De opzet van het project is geslaagd en is dit is ook inmiddels erkend door het HPBO. Alle betrokken partijen hebben inmiddels overeenstemming bereikt over de voortgang van de JR Masterclass en daarmee is de doorgang van dit succesvolle programma verzekerd.

Vanaf vrijdag 9 november a.s. zullen 55 2e jaars-studenten van MIWB weer aan boord stappen om ervaring op te doen dagelijkse praktijk in de zeevaart en halverwege januari 2013 zullen 46 studenten uit Delfzijl gaan deelnemen.

# Maritiem Instituut Willem Barentsz



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

## HBO-Opleidingen MIWB

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

## Cursussen voor bedrijven en particulieren

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

Meer info op [www.nhl.nl/miwb](http://www.nhl.nl/miwb)

MARTIEM  
INSTITUUT  
WILLEM  
BARENTSZ

**NHL**  
HOGESCHOOL



## Ingezonden brief: Tekort aan Nederlandse koopvaardijofficiëren

### Waarom een tekort aan Nederlandse Koopvaardij officieren?

De politiek raakt niet uitgesproken over de jeugdwerkloosheid, maar noemt nooit, dat in de maritieme sector nog volop kansen liggen. Rotterdam "timmer aan de weg" om jongeren te vinden voor werk in de haven en aanverwante bedrijven. De binnenvaart wordt voor een groot deel bemand met buitenlanders en in de zeevaart is het niet anders. De vraag is waarom een carrière in de maritieme wereld nooit in de politiek en de media ter sprake komt? Is het niet de moeite waard voor het VNKK bestuur om eens acte de presence te geven in een van de vele "talk shows", waaraan de Nederlandse TV wereld zo rijk is. Veel van die "talkshows" bewegen zich op het niveau van "Jan met de pet". Ik zie er naar uit wat meer zinvols op deze uitzendingen te zien.

### Russische officieren.

Het vlaggenschip van Dockwise N.V. wordt momenteel in dienst gesteld. Het hele officieren korps bestaat uit Russen. Zijn er geen Nederlanders met de nodige anciënniteit meer beschikbaar?

Op vele grote rederijen zijn de schepen voor een groot deel bemand met Russische officieren, waarvan velen kapitein zijn op schepen onder Nederlandse vlag. Afgezien van de vraag waar de Nederlanders blijven, is er nog een ander aspect. Ten tijde van de oprichting van de Kapiteinsvereniging vervulde de Nederlandse Koopvaardij een belangrijke rol in de bevoorrading van Groot Brittannië, maar ook in de Middellandse zee en de Stille Oceaan. Rusland is nog steeds een land met politieke vraagtekens en zeker geen vriend van het westen. Zou er op wereldschaal weer een groot conflict uitbreken, waarin Rusland tot de tegenpartij van het Westen zou behoren. Wat zou er met de vele onder Nederlandse vlag varende koopvaardij-schepen gebeuren? Dit is een onderwerp, dat aandacht verdient (zeker ook in de politiek). Het Nederlandse volk is niet meer zeevarend en heeft geen besef van de belangrijkheid van Bevoorrading.

### Filipijnse cadetten.

Dit jaar worden 176 Filipijnse stagiairs door Nederlandse rederijen aangenomen als stuurmansleerling en leerling wtk (om dit in historische termen dit uit te drukken). Velen blijven de Nederlandse rederijen trouw en is er één grote rederij die al twee Filipijnse kapiteins heeft. Als dit zo doorgaat komt ook nog het bestaansrecht van de NVKK in gevaar!

### Vragen bij de veiligheid van mega cruise schepen

Vorig jaar en dit jaar hebben mijn echtgenote en ik j twee trans-Atlantische cruises gemaakt. De eerste in april/mei 2011 met de Grandeur of the Seas (173.000 GT) van Curaçao naar Palma de Mallorca en dit jaar met de Celebrity Constellation (190.000 GT) van Fort Lauderdale naar Amsterdam. Op de Grandeur of

the Seas was de Noorse gezagvoerder zeer gastvrij en wij waren op de brug bij het vertrek van Barbados naar Tenerife. Op beide schepen zijn wij tijdens de oversteek op de brug geweest en heb volop gelegenheid gekregen om deze te zien en te fotograferen. Zoals u bekend is het instrumentarium zeer modern en uitgebreid (op vliegtuigen noemt men een dergelijke moderne uitrusting een "glass cockpit" (ik ben vroeger ook namens de Antilliaanse overheid examinerator navigatie geweest voor commerciële en privé vliegers).

### Veiligheidsvoorzieningen

Deze zijn zeer goed, vooral v.w.b. Brandgevaar: in elke hut sprinklers en een rookmelder. Vele brandvertragende deuren. Wat men echter niet ziet, is hoe de situatie boven de plafonds is. Er worden daar regelmatig reparaties/vernieuwingen verricht en het is de vraag of de brandwerende schotten na de reparatie weer in de oorspronkelijke staat worden hersteld. Er zijn vele dichte reddingsboten met grote capaciteit, goed bereikbaar en er zijn bovendien veel opblaasbare vloten. De grote vraag is of er voldoende met reddingsboten wordt geoefend. (vroeger zag ik dit wel in de haven van Curaçao, maar tegenwoordig zet is daar vraagtekens bij). Wel heb ik tijdens een stop in een haven wel reddingsboten zien uitgedraaid voor onderhoud. Op sommige schepen, ziet men tenders, die ook als reddingsboot worden gebruikt. In havens waar men niet voor de kant kan komen, worden deze tenders gebruikt, tenzij – zoals in St. Maarten – er een tender service is.

De recente ramp met de Costa Concordia heeft aangetoond, dat schip verlaten met slagzij voor grote problemen kan zorgen, afgezien nog van het feit, dat een 30 meter of breder dek bij slagzij onbegaanbaar wordt, tenzij men over dikke touwen zou kunnen schikken, Voor rolstoel passagiers is dat een "death trap". Er zou een voorschrift moeten komen, dat bij toenemende slagzij alle passagiers in de boten moeten worden ontscheept. (bijv. Bij 5°slagzij). Zwemvesten zijn er in de hut en voor vertrek wordt er in het theater een voordracht gegeven over het gebruik van zwemvesten in de trant van wat men in vliegtuigen ziet. De vraag is, of men in tijd van nood weet met dit zwemvest om te gaan. De indruk wordt gevestigd, dat de kans op een scheepsramp verwaarloosbaar klein is.

### Kritische factoren.

Nu komen we uiteraard op de minuscule kans van scheepsrampen. Echter het aantal mega cruise schepen neemt snel toe en door het aantal neemt de kans op scheepsrampen toe. Hierbij komt, dat men om commerciële redenen, men steeds meer onvoldoende in kaart gebrachte gebieden gaat aandoen. (denk aan Playa del Carmen in Mexico waar een aantal jaren geleden een cruiseschip van de HAL aan de grond liep, waarbij de schroeven zwaar warden beschadigd evenals de ondergang

van een klein cruiseschip in het Zuidpool gebied). Dan is er de vraag betreffende de bemanning, waaronder vooral de officieren. Op beide cruiseschepen waren er officieren van verschillende nationaliteiten. Wegens gebrek aan officieren schijnt de promotie over de hele koopvaardij snel te gaan. Wel schrijven belangrijke rederijen regels t.a.v. de navigatie voor. Zo wordt astronomische navigatie beoefend om de ervaring bij te houden en zijn er regels m.b.t. de passeerafstand op open zee. Een minimale passeerafstand Van 2 zeemijlen wordt voorgeschreven. Het meest kritische deel van een schip is de ophanging van geheel aan een computer en de voorziening van elektriciteit. Eind jaren negentig werd ik uitgenodigd om aan boord van een schip van de Royal Caribbean Cruise Lines op haar "Maiden trip" welkom te mogen heten. De aangewezen tijd was 10.00 's morgen. Het schip was in zicht, maar bleef drijven. Het computersysteem was uitgevallen en na vijf uur vertraging kwam dit schip binnen. Uiteraard was het feestelijke element geschrapt. De meeste cruiseschepen varen in het zomerseizoen. V.w.b. dit gedeelte van de cruisevaart in de zomermaanden in de Middellandse Zee en de Oostzee, in de noordelijke winter in het Caraïbisch gebied. (gisteren 23 november 2012 waren er in Curaçao 5 grote cruiseschepen met meer dan 11.000 passagiers!). Tijdens de orkaan Sandy, die een maand geleden de Oostkust van de VS teisterde, verging er een zeilschip (de Bounty) en kwamen er vier cruiseschepen in zwaar weer terecht. Eén van de Disney schepen werd een dek overspoeld door water uit het eigen zwembad (zie You tube) en de kapitein had nagelaten om het zwembad leeg te laten lopen. Op de Celebrity Constellation ondervonden wij harde wind op de kop op het traject van Ponta del Gada (Azoren) naar Lissabon. De zwembaden waren leeg. Een passagier vroeg aan de kapitein, welke slagzij het schip kon maken. De kapitein zei 30°, meer niet. Bij belangrijke dwars inkomende zee gebruikt met de stabilisatie vinnen, maar als er iets misgaat met de esturingscomputer of de elektriciteitsvoorziening kan men in moeilijkheden komen. Dit ondervond een cruiseschip van de HAL enige jaren geleden, dat met een "black out" dwarszee lag te slingeren en waarbij veel serviesgoed sneuvelde. Bij harde wind komt de enorme windvang van de opbouw hierbij. Ik heb tabellen, waarmee men de zijdelingse druk kan berekenen en die kan heel hoge waarden bereiken. Een aantal jaren geleden lag het kraanschip Balder in de St. Michielsbaai van Curaçao afgemeerd aan acht 22 Tons zware ankers. Op iedere ankerkabel heeft men een potentiometer geïnstalleerd en bij een zware bui met windkracht negen werd er een gezamenlijke winddruk gemeten van 489 ton! Ook onderschat men het gevaar van aanschietsende golven. De USCG heeft vastgesteld, dat men in

brandingsgolven een druk van 4 ton per vierkante voet kan ervaren. Vorig jaar werd in de Zuid Atlantische Oceaan tijdens zwaar weer grote schade aan een boeg van een HASL schip toegebracht.

### **Staat men te ver van de natuur af?**

Een andere vraag doet zich voor. Tegenwoordig staat men in geheel omsloten stuurhuizen met airconditioning. Men voelt de natuur niet meer. In mijn tijd maakte ik bij ongunstig weer na mijn wacht een rondje over het dek om alles te controleren. Ook stond ik vaak op de brugvleugel om een gezicht dempende effect van de ramen te ondervinden. Als men naar voren ging, moest soms vermogen worden teruggenomen i.v.m. overkomend groen water. Je voelt dan de kracht en de gevaren van de natuur. De tegenwoordige grote schepen voelen de zeegang wel, maar minder dan op de schepen van weleer.

### **Gevaar voor terrorisme?**

Door de verplichtstelling in 2004 van de ISPS code wordt het gevaar voor terrorisme in de scheepvaart onderschat. Indien terroristen op een gegeven moment de zwakke kanten van de cruisevaart ontdekken, dan is de kans groot, dat men in deze sector ook terrorisme kan verwachten. Een goed voorbeeld is de mega pier in Curaçao. De allergrootste cruiseschepen liggen gemeerd in zee. Er is een verbod om deze schepen binnen 400 meter te naderen. Een verbod waar niemand zich aan houdt en er is ook geen bewaking aan die kant. Wat zou er gebeuren als in de trant van de USS COLE een bootje met explosieven ter hoogte van een waterdicht schot tot ontploffing zou worden gebracht?

### **Epiloog.**

Uiteraard zal het bestuur van de NVKK wel op de hoogte zijn van wat ik heb beschreven, maar het kan geen kwaad om meningen van anderen te kennen. Als hoofdredacteur/uitgever van een periodiek houd ik me nog steeds op de hoogte van ontwikkelingen in de zeevaart en vaar ook nog regelmatig mee als gast van de Koninklijke Marine. Ik voel het daarom als een morele verplichting om mijn ervaringen met andere te delen.

*Ingezonden brief d.d. 24 november 2012 door J.M. Kooijman Lid nr. 2364B*



## Van het Secretariaat

Gezien de beoogde datum van de laatste ledenvergadering van dit jaar op 12 december en het moment van drukken van deze editie van de Notices heeft het Dagelijks Bestuur begin november een mailing verstuurd aan alle leden. In deze brief zijn enkele onderwerpen toegelicht welke uw aandacht vragen in de aanloop en besluitvorming van de ledenvergadering.

Op de ledenvergadering zal ondermeer de nieuwe bestuursamenstelling voor 2013 worden gekozen. De volgende bestuursleden zullen statutair in 2013 aftreden: L. Kazemier, G. van Santen, J.P. Bosma, H. van der Laan, A. Schoonderbeek, A. van der Hurk. Allen hebben zich opnieuw verkiesbaar gesteld.

Eerstvolgende ledenvergadering: woensdag 12 december 2012, 11.00, Wassenaarseweg 2, Den Haag. Aanmelden gaarne via [nvbk@introweb.nl](mailto:nvbk@introweb.nl)

## Nieuwe leden

2660	Kapt. E.V.M. Rademaker	C.V. Anet Shipping	05-10-2012
2661	Kapt. J. van Vijven	Jan de Nul	05-10-2012
2662	Kapt. E.L.J. Bosma	NL Loodsen Corporatie (gepens)	06-10-2012

## Overleden

1448	Kapt. H.J. Tholen	Nedgulf	27-08-2012
1410	Kapt. F. Friedrichs	Tradax	30-08-2012
B61	Kapt. J.T.M Smorenberg	KVNR	07-09-2012

## De NVVK nam deel aan de volgende activiteiten

18-07-2012	Maarsse	Overleg Scheepvaart Adviesgroep Noordzee (SAN)
04-10-2012	Breukelen	NVKK Symposium – Ledenvergadering - Bestuursvergadering
10-10-2012	Rotterdam	Nederlandse Loodsencorporatie – Doop Pilot Vessel Polaris
11-10-2012	Rotterdam	KVNR – afscheid dhr. Tammes
11-10-2012	Rotterdam	Symposium Nautilus
17-10-2012	Den Haag	Overleg BPFK
22-10-2012	Den Haag	Overleg Defensie
24-10-2012	Den Haag	Bestuursvergadering BPFK
26-10-2012	Den Haag	Ministerie van I & M – afscheid dhr. K. Polderman
06-11-2012	Rotterdam	KVNR – Taskforce Arbeidsmarktzeevarenden- introductie filmtrailer
08-11-2012	Rotterdam	Maritime Awards Gala
08-11-2012	Den Haag	Ministerie van I & M – STCW overleg, Manilla Amendments
13-11-2012	Den Haag	Kennissessie BPFK
28-11-2012	Den Haag	Bestuursvergadering BPFK- Pensioenraad BPFK

### NVKK Vergader- & Activiteitenkalender 2013 (Data bestuursvergadering onder voorbehoud)

Di 19 maart	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Di 3 september	Kantoor Den Haag	Bestuursvergadering
Do 25 april	Hotel vd Valk, Breukelen	Algemene Ledenvergadering + voordracht
Do 3 oktober	Hotel vd Valk, Breukelen	Symposium + Ledenvergadering
Wo 11 december	Kantoor Den Haag	Ledenvergadering

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



### Nieuwjaarsreceptie 2013

Traditioneel houdt onze vereniging in de maand januari een Nieuwjaarsreceptie.

Volgend jaar vindt deze plaats op woensdag 16 januari van 11:00 tot 15:00 in Hotel Breukelen te Breukelen. Hotel Breukelen heeft een centrale ligging en is eenvoudig met auto of openbaar vervoer te bereiken (naast het NS-station Breukelen). Dit jaar is wederom gekozen voor een uitgebreide brunch.

De kosten voor de brunch bedragen € 35 per persoon. U kunt bij voorkeur per e-mail ([nvkk@introweb.nl](mailto:nvkk@introweb.nl)) aanmelden of via reguliere post middels onderstaande bon.

NVKK

Wassenaarseweg 2  
2596 CH Den Haag

Uw aanmelding dient gaarne voor 8 januari 2013 in ons bezit te zijn.

### DEELNAMEFORMULIER NIEUWJAARSRECEPTIE

Hierbij bevestig ik dat met ..... perso(o)n(en) zal deelnemen aan de nieuwjaarsreceptie op 16 januari 2013.

De bijdrage van € 35 per persoon is overgemaakt op rekening ABN-AMRO 50 34 15 057 met de vermelding: *Nieuwjaarsreceptie 2013*

Naam

Handtekening

SAS AWARD  
WINNER

# P-Trap<sup>®</sup>

**Simple and Effective Design for Defense Against Piracy**

- Easily applied to any vessel
- Passive non-lethal safeguard
- No crew involvement necessary
- Deployed in minutes
- Suitable for all weather conditions



P-Trap is a simple and cost-effective defence against pirates. It creates a safety zone around the ship where it is vulnerable and keeps unwanted guests at a safe distance. **(watch the demo on [www.PTRAP.com](http://www.PTRAP.com)).** The Royal Dutch Navy, The Royal Dutch Coastguard, The Royal Netherlands Sea Rescue Organisation successfully tested the system. Contact us for more information.



Finalist



Winner

Lloyd's List  
Awards  
Global | 2011



Finalist

Westmark BV | Phone +31 (0)33 461 48 44

info@westmarkbv.com | The Netherlands

**[www.PTrap.com](http://www.PTrap.com)**



www.editoo.nl

Retouradres indien onbestelbaar: Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag



FSC  
www.fsc.org

MIX

Papier van  
verantwoorde  
herkomst

FSC® C017135

