

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

2020



NR 4 - DECEMBER 2019



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme
hbo-opleidingen,
cursussen en trainingen



NHL
HOGESCHOOL

www.miwb.nl

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

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

COLOFON

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

ALGEMENE ADRESGEGEVENS:

Postadres:

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

E-mail: nvkk@introweb.nl

Website: www.nvkk.nl

Dagelijks Bestuur:

Voorzitter:	L. van den Ende,	☎: 06-83944694
Vice-voorzitter:	J.P. Bosma,	☎: 06-13827308
Secretaris:	D. Roest,	☎: 06-23850923
Penningmeester:	J. Boonstra	☎: 06-13639145

Betalingen:

T.n.v. Penningmeester NVKK, Den Haag
Bankrekening: IBAN: NL14 INGB 0002 4653 14

Redactie:

H.A. L'Honoré Naber,
J.P. Bosma
C.J.W. Herfst
J.C. Ulrich

Bijdragen van:

C. Herfst
G.J. Hulsebos
P. van der Kruit
W.R. Uitterhoeve

Redactieadres:

via postadres NVKK of
e-Mail: nvkk.notices@gmail.com

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

Zie website: www.nvkk.nl

Advertentieacquisitie:

Via Secretaris NVKK

Productie:

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

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

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

VOOR UW AGENDA

Activiteitenkalender 2020:

[data en beschikbaarheid* onder voorbehoud]

9 jan.	Amsterdam	Nieuwjaarsreceptie bij Linke Loetje aan 't IJ. Aanvang 16.00 uur.
27 feb.	Den Haag	Bestuursvergadering
5 maart	De Bilt	Rondleiding KNMI *
30 april	Amsterdam	Algemene Leden Vergadering
17 sept.	Den Haag	Bestuursvergadering
8 okt.	Amsterdam	NVKK Symposium

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
The Master	5
Standardization Nav. Equipment	6
Recommendations safer e-navigation	7
Sea Watch-3	11
Zwavelproblematiek	18
Publicaties	21
Sirens	23
Oproep	24
NVKK symposium 10 oktober 2019	24
IFSMA	25
Maritiem Digitaal Nieuws	26
Pensioenzovoort BPFK	27
KNMI rondleiding	28
Secretariaatsmededelingen	29
Nieuwjaarsreceptie NVKK	30

MEDEDELING VAN DE REDACTIE:

In de NtMM staan veel links naar digitale informatie aangegeven. Al deze links zijn door de redactie bezocht. Vanuit het blad overtypen is vaak lastig. Geadviseerd wordt om op de NVKK-website de digitale versie van dit blad te openen. Daarop zijn de links eenvoudig aan te klikken.

OP DE VOORPAGINA

Straat Torres, Goods Island
Foto G.J. Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot

QUOTE

'Het einde van het jaar is geen einde en geen begin, maar een voortgaan met alle wijsheid die ervaring ons kan bijbrengen'

Hal Borland

The Master's Voice



Geachte collegae,

Dit is alweer het december nummer van de "Notices" en ik wilde even stilstaan bij een aantal hoogtepunten uit 2019, waarin veel is bijgedragen aan een breed scala van maritieme onderwerpen. In maart j.l. werd de Wet ter Bescherming Koopvaardij door de Eerste Kamer goedgekeurd wat een grote mijlpaal is na ruim 12 jaar inzet o.a. door onze vereniging. Onze commissie piraterij o.l.v. kapitein Alex van Binsbergen is nu druk met ondersteuning aan het Ministerie van Justitie en Veiligheid, betreffende de formulering van de Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) die het kader vormen voor de praktische uitvoering van deze wet.

Gedurende de zomermaanden hebben NVKK leden samengewerkt met de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) bij het onderzoek naar het incident met het containerschip MSC Zoe.

Ons symposium in oktober met als actueel onderwerp 'Varen (z)onder cyberdreiging' trok weer een volle zaal bij College Zeemanshoop en werd als zeer interessant ervaren door onze gasten.

In het komende jaar zal het KNMI in De Bilt de deuren sluiten voor rondleidingen. Maar speciaal voor de NVKK is zij op 5 maart 2020 bereid nog een rondleiding te organiseren. Als u van deze laatste unieke kans gebruik wilt maken, laat het dan zo spoedig mogelijk weten. Het maximum aantal gasten is 30. Verder in dit blad vindt u nadere details

Op donderdag 9 januari 2020 organiseren we van 16:00 tot 19:00 uur weer onze traditionele Nieuwjaarsborrel. Dit keer hebben we voor u de mooie locatie bij 'Loetje aan 't IJ' in Amsterdam uitgekozen, welke zeer goed te bereiken is met openbaar vervoer. U heeft hiervoor al een uitnodiging ontvangen. Ik hoop daar u en uw naaste te mogen ontmoeten en samen op het nieuwe jaar te toosten.

Ik wens u allen een mooi Kerstfeest, een fijne jaarwisseling en goede gezondheid toe in 2020

en voor de collegae op zee bovenal een veilige vaart !

Leen van den Ende,
Voorzitter



The Master – Who is really in charge of the ship?



By **Erik Kravets**

It's an exciting time to be a captain. In an industry characterized by restructuring, consolidation and danger, personal skill and seafaring knowledge have never been more in-demand - or, for that matter, more needed. Yet the Council of American Master Mariners asked Erik Kravets, partner at Kravets & Kravets, to try to answer the following question: "Who's really in charge of the ship?"

In spite of the unique contribution a good captain can make to the success of a voyage, shore offices and customers are more pushy than ever. And this often comes at the risk of safety, as in the case of the sinking of *SS El Faro*, where a decision was made to head through a hurricane in order to save the extra bunker needed to sail an additional 160 nautical miles around that rough weather.

Yet there can be no doubt. The captain of a vessel still has overriding authority. That is to say, he can override any other demand made on him. It's his word, on board the ship, that is law. This is enshrined both in the International Safety Management (ISM) Code Sec. 5.2 and in the International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) Chapter 5 Regulation 34-1, which gives the captain the right to make any call necessary in order to protect the life of persons on board or to safeguard the vessel. In practice, the pressure exerted by customers and the shore office to cut corners in the name of costs can make such decisions unduly difficult for the captain. After all, captains are also people. And people can be afraid of getting fired, getting reprimanded or getting pushed back from desired promotions.

The same rule applies as elsewhere. If you're going to make an unpopular decision, be ready to do your homework. Simply because ISM and SOLAS grant the right to exercise overriding authority does not mean others will uncritically accept this truth. Thus, documenting the process and reasoning used in coming to the determination that overriding authority must be exercised, and supporting that with appropriate, thoroughly gathered, well-presented and organized evidence is essential.

It should be assumed that any such decision will come under fire and will need to be defended, possibly in court. What followed was a deep-dive into a multitude of possible scenarios, from ship collisions requiring a yard visit to weather deviations to measures undertaken to prevent cargo damage.

Photos, witnesses, surveyors, notes of protest and logbook entries were discussed along with the various attending details, e.g. the correct use of time-stamps and validating witness identities. Of course, gathering this evidence is important, but it's arguably even more valuable to assemble evidence in a systematic, credible manner

so that it can be used fruitfully in case of a dispute. No matter how good the evidence is in principle, if it cannot be validated and submitted to support an argument, it will not be of any use in helping a captain defend an unpopular decision made under his overriding authority.

The captain's role is critical to a well-functioning shipping industry. If charterers and owners encourage a race to the bottom, it's up to ship's captains to use their overriding authority! Charterers see logistics as a pure cost. Owners want to do right by their customers in a competitive market. Captains must shout: "stop!" if it goes too far. That means preventing the worst of the cost-cutting and putting in the legwork, e.g. fact-finding, assembling evidence, submitting reports, to justify any unpopular decisions.

At the end of the day, the shipping industry relies on diligent captains to make the right call time after time. A captain who has integrity and a sense of duty, and an ability to accurately anticipate and address risks, is a valuable – essential – contributor to the success of a global industry. If the captain's decisions are based on good seamanship and can be supported with evidence, there is nothing to fear.

The shore office and the customer may complain about extra expenses, but in the end, they are all relying on the captain to get the crew, the vessel and its cargo safe and sound to the contemplated destination.

The opinions expressed herein are the author's and not necessarily those of The Maritime Executive.

Source: the Maritime Executive, 11 May 2019

Image: travelspot via Pixabay



Guidelines for the standardization of user interface design for navigation equipment

A 'heads up' on 'head up'.

IMO's Maritime Safety Committee ratificeerde op 14 juni onderstaande circulaire welke richtlijnen verschaft voor standardisering van ECDIS en radarsystemen; in een eerder verleden gepromoot als 'S-Mode'.

Afgezien van de reguliere tekst, waarin uitgebreid toelichting wordt verschaft op de beoogde standaardisering van de gebruikersinterface, is onderstaand een interessante passage uit de circulaire waarin context wordt verschaft met betrekking tot interpretatie en voorkeur voor 'head up' of 'north up' projecties. De selectie van de gewenste presentatie kan aanzienlijke gevolgen hebben voor zogenaamd 'mental rotation effort', een herkenbaar fenomeen dat aanzienlijke cognitieve capaciteit verbruikt. (G.J. Hulsebos)

(zie verder op pagina 7)

(vervolg van pagina 6)

Projection to the real world

15 Sound navigational principles have been built on using a chart oriented to North up. Information processing research and literature related to chart orientation has shown that a seafarer may find navigational performance improvements by using a chart which is oriented to the direction of travel (e.g. Heading or Course up). When a frame of reference is not aligned (i.e. what is seen out the window is not a direct representation of what they see on the chart – such as, they are heading south using a North-up chart), the seafarer will need to mentally transform their frame of reference. Research indicates that this requires cognitive processing and an increase in mental workload, which may increase the likelihood of errors. Thus, a frame of reference transformation from true to relative reference of a situation can have an impact on human performance.

16 If the chart is an electronic display and can automatically rotate in the direction of travel (e.g. "track up" or "heading up"), mental rotation effort is minimized because text and symbols will rotate too, however, three other human performance costs may be encountered:

.1 It becomes more difficult for a user to build a mental model (or an "understanding") of the environment. Research has shown people are less able to reconstruct the environment after having operated with a rotating chart.

.2 There are substantial individual differences in mental rotation ability. Some people will have no difficulty navigating with a north-up chart, with minimal human performance costs in maintaining an awareness of the greater spatial environment.

.3 When communication is required between operators (e.g. between ships, and ship to shore, such as VTS) who may not share the same momentary frames, world referenced (exocentric or north-south-east-west) language is more universal and less ambiguous than relative referenced (port, starboard, ahead and astern) information. It is for these reasons that electronic charts with a fixed north-up orientation mode are included as a standard.⁸

17 The ability to orient to head or course up provides a benefit to navigation in some situations (i.e. operating at high speeds or in littoral waters), but primacy of a North-up chart orientation is in keeping with the fundamental principles of navigation. Future research in this area is required to ascertain whether training in the use of head up/course up charts in conjunction with North-up charts can provide improved navigational performance.

Source: MSC.1/Circ.1609 14 June 2019
Ingezonden door G.J. Hulsebos





Recommendations for safer e-navigation

Lessons learned from the grounding of the Nova Cura

How can we increase awareness of risks and limitations related to the use of Ecdis and how can we support the bridge team in voyage planning and safe navigation? Lessons learned from an accident analysis executed by the Dutch Safety Board (OVV) are translated to practical recommendations applicable on board

Practical tips:

- Check the chart reliability and mark where it is a threat for safe navigation.
- Always check the pick report for relevant places.
- Be alert at chart boundaries.
- Define procedures for the use of specific info layers.
- Mark sector lights and the moment when to switch on this layer.
- When rerouting execute new voyage preparation and share it with crew.

Grounding Nova Cura on Lamnas Reef

On April 20 2016 the Dutch Nova Cura grounded at Lamnas Reef in Mytilini street near Lesbos. The vessel was used to sail in the Mediterranean. At the moment of the accident the crew was one person more than minimum safe manning level and the captain had 26 years of experience. The vessel was certified for paperless sailing and the officers were trained in the use of Ecdis.

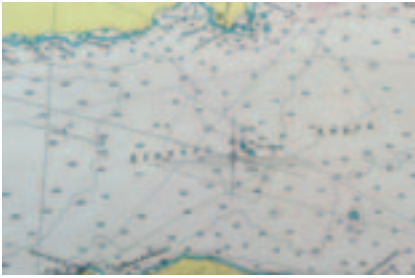
Accident investigation by the Dutch safety board demonstrated that the use of old paper chart skills is still needed when navigating with digital aids. The use of Ecdis is not as intuitive as using paper charts. It requires a more active attitude in collecting relevant information. The presentation of digital information differs from paper chart presentations. Misinterpretation of information can lead to wrong assumptions, especially when chart information is not cross checked with the pilot information. The Ecdis has many options of switching on/off layers of information and the accuracy of the map varies per location which is not always immediately clear. Commercial pressure can lead to rerouting without new voyage preparation.

Accident analysis results in an increased awareness of:

- In Ecdis digitized paper charts could be outdated. Check chart reliability.
- Cross check information from pick reports, pilots and chart (boundaries).
- Zooming in does not increase accuracy and quality of information.
- The representation of sector lights in Ecdis is not the same as on paper charts.
- Too much information can hide the mean message and is not always safer.
- Too little information may suggest a safe situation.
- Balancing the amount of information in Ecdis requires selection and definition of just in time user information.
- Importance of doing and sharing new voyage preparation after rerouting.



ENC with location of accident



Greek paper chart with location



Chart BA1061 with location and sector lights



Sector lights in ENC

Possible services:

- Safe e-navigation training
- Ship handling course
- BRM team training
- Safety awareness workshop
- Bowtie analysis
- Observations and advisory on board or in simulator

Expertise and experience

MARIN can assist you with developing and implementing these recommendations in your daily operation. We have experience with many vessel types and operations and we combine our expertises in nautical, human factor, safety and training.

For more information contact MARIN:

Wendie Uitterhoeve

T + 31 317 49 33 37

E w.uitterhoeve@marin.nl

Background info

Each country is responsible for developing electronic charts of their own seas. Information at the overlays between charts is not always consistent. That makes the overlay between charts of different countries a potential risk which is not always recognised by the crew. In this case, the reef at which the Nova Cura grounded was visible on two different charts which were not corresponding to each other. The used chart is a digitized old paper chart. The reliability of charts is expressed with the CATZOC label. In this case the chart was qualified as 'unknown'. Updates based on satellite pictures exist (in the pick reports) but the availability depends on the Reseller of ENC's.

The Lamnas reef is marked with sector lights and pilots include information on safe passing the reef. On paper charts the drawn sector lights cover the whole region of the reef. This is not the case in the ENC, where short lines only locate the position of the sector lights, and not the area that is covered by the lights. See the differences in the pictures on the left. A misinterpretation of digital information when using paper chart skills is possible.

The Ecdis covers so much information that in practice many layers are switched off. Too much information can hide the mean message and too little information may suggest a safe situation. An active selection of the required information at the right moment is needed.

During the voyage, the destination can change. Commercial pressure can lead to the selection of the shortest route without doing a new voyage preparation. Taking the time to read the pilots and cross-check this information with the information from the chart can result in safer other routes.

An accident is often caused by a combination of deviations from a predefined plan. In this case, the unlucky combination of rerouting, commercial pressure, unreliable charts, misinterpretations, assumptions and no new voyage preparation led to the accident. Minimizing risks in your operation is possible by reducing the amount of variations in your planned process. A rule of thumb is to stop when three variations are present. The challenge is to be aware of these deviations.

Practical implementation

- Define a procedure for voyage preparation including relevant items such as CATZOC, pick reports and sector lights.
- Develop a procedure to define when and under which circumstances you need to activate specific layers in Ecdis, like pick report or sector light.
- Do not assume good quality of the charts and cross check your interpretation of information with for example pilots or other aids.
- Always execute a new voyage preparation when rerouting.
- Know how to identify deviations from the original plan. Increase awareness of the risk of variations and stop when three or more variations are shown.



People
on demand

KAPITEINS - HWTK'S VOOR SHIP DELIVERIES

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

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

Meld je aan!

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



Maritime
Offshore
Onshore
Ship Delivery

Sea-Watch 3: Een wel heel bijzonder pleziervaartuig

Peter van der Kruit

Inleiding

De Sea-Watch 3 is een schip onder Nederlandse vlag, met een lengte van 50 meter en in de vaart gekomen in 1973. Van origine is het een bevoorradingsschip uit de offshore en heeft ook jaren dienstgedaan als zodanig. Volgens de huidige eigenaar van het schip, de Duitse ideële organisatie Sea-Watch, is nu het doel van dit schip om vluchtelingen te helpen en schipbreukelingen te redden, vooral in het Middellandse Zeegebied, zowel in de territoriale wateren van kuststaten als op volle zee.



*Sea-Watch 3 op de achtergrond, met op de voorgrond een reddingsactie.
(Foto Jon Stone/AP)*

Het schip staat officieel geregistreerd in Nederland als pleziervaartuig, dus niet als vrachtschip of als passagierschip. Een pleziervaartuig is ontworpen en gebouwd om door opvarenden te worden gebruikt voor recreatieve activiteiten of vrijetijdsbesteding en hoeft niet te voldoen aan de eisen van de Schepenwet.

Nadat de huidige situatie is geschetst, wordt om enige duidelijkheid te verschaffen de chronologische volgorde van de feiten en omstandigheden omtrent de Sea-Watch 3 besproken. Daarna worden de nieuwe eisen en certificering voor de Sea-Watch 3 beschreven, hierover zijn twee rechtszaken gevoerd. De uitspraak van de rechtbank en die van het gerechtshof worden bekeken. Beide rechterlijke uitspraken dienden ook als een bron voor dit artikel, dat afsluit met enkele conclusies.

Huidige situatie

Nederland stimuleert al decennialang dat schepen van Greenpeace, Sea Sheppard, Sea-Watch en andere ideële organisaties een zeebrief krijgen als pleziervaartuig, ondanks het feit dat deze schepen niet worden gebruikt als pleziervaartuig. Dit zogenoemde 'open armen' beleid is in 1989 in Nederland ingevoerd.

De Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Watermanagement (ministerie I&W) stelde dat de wetgever dit ook zo bedoeld heeft. Hier zijn geen officiële aanwijzingen voor gevonden. Voor het tegendeel is wel een aanwijzing gevonden. Artikel 311 lid 4 Wetboek van Koophandel geeft aan dat er naast pleziervaartuigen ook vaartuigen bestaan voor organisaties zoals Greenpeace etc.¹

Nederland stelt vrijwel geen veiligheidseisen aan plezierschepen, en om die reden is de veiligheid voor dergelijke schepen niet altijd geborgd door middel van certificering. De Sea-Watch 3 hoefde bijvoorbeeld niet te voldoen aan veiligheidseisen uit het SOLAS en de kapitein hoefde geen vaarbevoegdheid te bezitten conform het STCW.

Het ministerie I&W wilde in 2018 haar beleid op dit terrein wijzigen, ook ingegeven omdat er door buitenlandse inspecteurs was geconstateerd dat de Sea-Watch 3 niet voldeed aan standaard veiligheidseisen. Vooral indien er grote groepen drenkelingen voor langere tijd aan boord verbleven waren de veiligheidseisen onvoldoende.

Het ministerie I&W wilde daarom zwaardere eisen opleggen en wel met onmiddellijke ingang. Deze veranderingssnelheid van het ministerie I&W was volgens Sea-Watch 3 onredelijk snel, die hierop een kort geding aanspande tegen het ministerie. Dit kort geding werd gevolgd door een hoger beroep.

Tijdsverloop

In 2017 kreeg het schip de naam Sea-Watch 3, werd de Duitse organisatie Sea Watch de eigenaar van het schip, en is het schip onder Nederlandse vlag gaan varen.

Daarvoor heeft het schip voor meerdere reders gevaren, inclusief enkele Nederlandse, maar ook voor de Spaanse afdeling van Artsen zond Grenzen.

Op 2 juli 2018 werd de Sea-Watch 3 vastgehouden in Malta na een Port State Control. De Maltese maritieme autoriteiten plaatsten kanttekeningen bij het gebrek aan veiligheidseisen en certificeringen. Het Nederlandse ministerie I&W stelde dat de Maltese autoriteiten niet begrepen dat het schip stond geregistreerd als pleziervaartuig en daarom, volgens de Nederlandse wet, nagenoeg niet aan veiligheids- en bemanningseisen hoefde te voldoen. IMO voorschriften voor pleziervaartuigen zijn overigens ook zeer miniem.

Op 26 september 2018 heeft het ministerie I&W, mede naar aanleiding van de inspecties op Malta, de organisatie Sea-Watch (reder) geïnformeerd over een beleidswijziging die zij met onmiddellijke ingang had doorgevoerd ten aanzien van toekomstige registratie en certificering van schepen van organisaties met ideële doelstellingen. De redenen hiervoor waren dat het niet goed was dat schepen zoals de Sea-Watch 3 als pleziervaartuig werden gezien en daarom niet hoefden te voldoen aan standardeisen op het gebied van veiligheid en bemanning.

¹ Kamerstuk II, 2005/06, nr. 30412 nr.3. Zie ook Bestuurlijk signaal: 'Search and Rescue Operations op de Middellandse Zee', Den Haag: Landelijk Informatie en Expertise Centrum, 24 september 2018.

Het ministerie I&W was voornemens om veiligheidseisen en eisen ten aanzien van de bemanning te gaan stellen aan reeds ingeschreven zeeschepen, zoals de Sea-Watch 3. Het gaat hier over eisen zoals vastgelegd in SOLAS en STCW.

De grondslag voor deze verandering van beleid was dat het ministerie I&W constateerde dat de Sea-Watch 3, en soortgelijke schepen, niet werden gebruikt voor plezier, maar voor het nastreven van de ideële doelen. Het permanent zoeken naar vluchtelingen en het aan boord nemen van vele schipbreukelingen leverde steeds meer gevaar op dat niet werd gedekt door veiligheidseisen. Denk hierbij aan reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, maar ook aan accommodatie-eisen voor grote groepen mensen.

In oktober 2018 werd de Sea-Watch 3 vrijgelaten in Malta, waarop dit schip weer op zoek ging naar drenkelingen en/of vluchtelingen voor de kust van Libië. Telkens was er veel internationaal en politiek gesteggel om geredde drenkelingen in een veilige haven af te zetten. Hoewel de EU en Nederland Libië geen onveilige plaats vinden om drenkelingen af te zetten, meende de kapitein van de Sea-Watch 3 dat Libië wel onveilig was en dat daarom deze geredde drenkelingen/vluchtelingen in een Europees land aan de wal moesten worden gezet.

Op 15 januari 2019 voerde het ministerie I&W een gesprek met vertegenwoordigers van enkele ideële organisaties, inclusief de reder Sea-Watch. Het gesprek ging ook over het invoeren van nieuwe veiligheids- en bemanningseisen en de overgangstermijn hierbij.

Op 31 januari 2019 werd de Sea-Watch 3 in Italië aangehouden toen het schip weer geredde personen wilde afzetten. Aan boord werden enkele gebreken geconstateerd.

In februari 2019 heeft de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie I&W een vlaggenstaatsinspectie gehouden aan boord van de Sea-Watch 3. Enkele bevindingen van de ILT luidde dat het schip voldeed aan de gestelde eisen. Hiervoor werd al betoogd dat er vrijwel geen eisen aan dit pleziervaarttuig waren gesteld door de Nederlandse overheid. De ILT stelde verder wel dat:

- a. Er veiligheidsrisico's zijn verbonden aan het aan boord nemen en transporteren van personen met de RHIB op volle zee;
- b. Er veiligheidsrisico's zijn vanwege problemen met communicatie (taal en verstaanbaarheid) en het gebrek aan STCW-opleidingen zoals '*Crowd Management*' en '*Crisis Management & Human Behavior*';
- c. Aan boord voldoende reddingsmiddelen ontbreken voor de combinatie bemanning én een grote groep personen, alsmede dat reddingsmiddelen niet of niet op tijd gekeurd zijn;
- d. Er geen *Ship Security Plan* is voor de beveiliging van schip en bemanning;
- e. De bemanning niet beschikt over vaarbevoegdheidsbewijzen en bewijzen van veiligheidstrainingen, conform het STCW.

Medio maart 2019 heeft er weer een gesprek plaatsgevonden tussen ideële organisaties en het ministerie I&W. Er is toen gesproken over eisen conform de *Code on safety for special purpose ships, 2008* (SPS-Code). Dit is een onderdeel van het SOLAS en geeft voorwaarden voor het veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden. Deze Code is van toepassing op schepen die naast de bemanning aanvullend personeel aan boord hebben om specifieke taken uit te voeren.

Eind maart 2019 is de Sea-Watch 3 in Marseille gerepareerd naar aanleiding van de aangetroffen gebreken door de Italiaanse kustwacht.

Op 2 april 2019 wil het ministerie I&W de verscherpte eisen volgens de SPS-Code direct laten ingaan voor schepen die drenkelingen aan boord nemen. Het ministerie I&W wil dus niet dat de Sea-Watch 3 uitvaart om een missie uit te voeren voordat de veiligheid is zeker gesteld. Er wordt dus geen overgangstermijn gehanteerd door het ministerie I&W.

Deze veranderingen voor de Sea-Watch 3 werden vastgelegd in de Regeling veiligheid zeeschepen en in de Regeling zeevarenden.²

Op 26 april 2019 krijgt de organisatie Sea-Watch via een kort geding bij een Nederlandse rechter wel een overgangsperiode.³ De nieuwe verscherpte eisen voor het schip worden uitgesteld tot 15 augustus 2019.

Juni 2019 gaat de Sea-Watch 3 verder met het oppikken van drenkelingen en vluchtelingen voor de kust van Libië, met alle juridisch verantwoorde onveiligheden aan boord.

Begin juli 2019 vaart de Sea-Watch 3 wederom een Italiaanse haven binnen om drenkelingen af te zetten aan de wal. Het schip was door de Italiaanse autoriteiten expliciet verboden om een Italiaanse haven binnen te varen. De Sea-Watch 3 had al geruime tijd voor de kust van Italië gelegen met tientallen drenkelingen aan boord. Hierdoor werd de toestand aan boord onmenselijk en nam de kapitein van de Sea-Watch 3 de beslissing om naar binnen te varen. De kapitein van de Sea-Watch 3 werd na binnenkomst gearresteerd door de Italiaanse politie, ook omdat er tijdens het manoeuvreren in de Italiaanse haven een klein schip van de Italiaanse douane werd aangevaren. De kapitein werd huisarrest (scheepsarrest?) opgelegd, hetgeen vier dagen later door een Italiaanse rechter werd opgeheven. De Sea-Watch 3 pakte daarna weer haar reddingswerk voor de Libische kust op.

Op 1 augustus 2019 doet het Gerechtshof Den Haag uitspraak over het hoger beroep dat was ingesteld tegen het kort geding vonnis van de Rechtbank Den Haag. Het Hof stelt vast dat het ministerie I&W de strengere regels voor de Sea-Watch 3 niet mag opleggen voor 1 januari 2020.⁴

Verandering veiligheidseisen

De IMO voorschriften, zoals het SOLAS spreken vooral over internationale veiligheidscertificaten voor passagiersschepen en voor vrachtschepen. Deze voorschriften zwijgen over veiligheidscertificaten voor pleziervaartuigen. De Nederlandse Schepenwet stelt dat voor een schip waarvoor geen internationaal veiligheidscertificaat nodig is wel een nationaal veiligheidscertificaat verplicht is. Hier zijn verder weinig eisen of voorschriften aan verbonden.

Omdat de Sea-Watch 3 was geregistreerd als pleziervaartuig waren er volgens de Nederlandse wet- en regelgeving vrijwel geen eisen op het gebied van veiligheid en bemanning. Het ministerie I&W wilde dit op korte termijn veranderen. Er kwamen

² Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 april 2019, nr. IENW/BSK-2019/53132, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen en de Regeling zeevarenden in verband met schepen gebezigd voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen, *Stcrt.* 2019, 15450

(<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-15450.html>).

³ Rechtbank Den Haag, Kort geding, zaaknummer C/09/572030/ KG ZA 19/369, d.d. 7 mei 2019, ECLI:NL: RBDHA:2019:4548.

⁴ Gerechtshof Den Haag, Hoger beroep kort geding, Zaaknummer: 200.260.550/01, d.d. 1 augustus 2019, ECLI:NL: GHDHA:2019:2017.

nieuwe eisen voor schepen die er hun werk van maakte om drenkelingen op te pikken.

Er werd een nieuwe definitie ingevoerd: 'schip dat wordt gebezigd voor het aan boord nemen van drenkelingen'. Dit is een schip dat wordt ingezet voor het stelselmatig aan boord nemen van drenkelingen, en dat op grond van voor Nederland geldende rechtsregels als pleziervaarttuig of vrachtschip de vlag van het Koninkrijk voert.

Er werd een verschil gemaakt voor schepen van meer of minder dan 500 GT. De Sea-Watch 3 staat geregistreerd met een GT van 645 en heeft een Nederlands nationaal veiligheidscertificaat; dit is een beperkt certificaat met weinig voorschriften. Hieronder worden de nieuwe veiligheidseisen beschreven.

SPS-Code

Een nieuwe Nederlandse eis is dat een schip dat gebruikt wordt voor het aan boord nemen van drenkelingen een certificaat nodig heeft volgens de *Special Purpose Ships Code 2008* (SPS-Code). Deze Code heeft betrekking op schepen die grote groepen personen aan boord meenemen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om personeel aan boord van schepen die worden gebruikt voor onderzoeksdoeleinden, of ingezet worden in de offshore-industrie. Ook geldt de SPS-Code voor opleidingsschepen, waarbij een deel van de operationele taken aan boord wordt verricht door personen in opleiding.

Onder SOLAS zou een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert als passagiersschip worden beschouwd en aan alle eisen van het SOLAS moeten voldoen. Onder de SPS-Code zijn deze eisen minder streng, zolang het personeel aan bepaalde voorwaarden voldoet, waaronder training en bekendheid met het schip. Kortom, strengere eisen voor schepen zoals de Sea-Watch 3, maar niet zo zwaar als voor passagiersschepen.

Voor de Sea-Watch 3, en ook voor andere schepen groter dan 500 GT die worden gebruikt voor het aan boord nemen van drenkelingen, is een certificaat benodigd overeenkomstig de SPS-Code. Dit certificaat treedt in de plaats van het Nederlandse nationaal veiligheidscertificaat. De SPS-Code geeft voorschriften en eisen over onderstaande onderwerpen:

- Stabiliteit
- Werktuigkundige installaties
- Electrische installaties
- Tijdelijk onbemande machinekamer
- Brandbescherming
- Gevaarlijke goederen
- Reddingsmiddelen
- Radioverbindingen
- Veiligheid van navigatie
- Beveiliging

De kapitein van zo'n schip ziet erop toe dat deze voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

ISM-code

Naast de SPS-Code zijn voor schepen die drenkelingen aan boord nemen, ongeacht de lengte van het schip, ook de bepalingen uit de *International Safety Management*

Code (ISM-Code) verplicht gesteld. De ISM-Code vereist voor ieder schip een veiligheidsmanagementsysteem (*Safety Management System, SMS*), dat wordt opgesteld met als doel de veilige inzet van het schip.

In het SMS wordt onder meer een beschrijving opgenomen van het gevoerde veiligheids- en milieubeleid, en de instructies en procedures in verband met de veilige inzet van het schip. Daarnaast moet de kapitein ervoor zorgen dat de eisen, zoals die uit het SOLAS, worden nageleefd, evenals de Nederlandse wet- en regelgeving.

Indien een schip als doel heeft het aan boord nemen van drenkelingen op volle zee, dan moet het SMS een instructie bevatten hoe dit op verantwoorde wijze moet gebeuren. Daarbij moet tevens aangegeven worden of daarvoor bepaalde voorzieningen of apparatuur benodigd is. Indien dat het geval is, dient de instructie ook het onderhoud en het gebruiksklaar houden daarvan te omvatten. De instructies en procedures zijn vormvrij en moeten worden opgesteld door de reder, in dit geval de organisatie Sea-Watch. Vervolgens worden deze beoordeeld in het kader van de ISM-certificering, conform koopvaardij-schepen. Aan boord controleert de kapitein of deze voorschriften en eisen worden nageleefd.

De Sea-Watch 3 moet dus gaan voldoen aan de eisen van de ISM-Code zoals het veiligheidsmanagementsysteem, een conformiteitsdocument en een veiligheidscertificaat.

Verandering bemanningseisen

De Wet zeevarenden met bijbehorende regelgeving wordt van toepassing op de Sea-Watch 3 en ook op andere schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. Op grond van de Wet zeevarenden moet de reder Sea-Watch zijn schip zodanig bemannen dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord kunnen worden gedaan zonder gevaar voor de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, dit met inachtneming van de arbeids- en rusttijden en andere Nederlandse wet- en regelgeving. Verder moet de Sea-Watch 3 beschikken over een door ILT afgegeven bemanningcertificaat op basis van een door de reder opgesteld bemanningsplan. De bemanning moet over de juiste kwalificaties beschikken, zoals voorgeschreven in het STCW en de Wet zeevarenden. Aan boord moet de kapitein dit controleren.

Het Maritieme Arbeidsverdrag (MAV) bevat een uitzonderingsbepaling voor niet-commercieel gebruikte schepen, zoals de Sea-Watch 3. Deze uitzonderingsbepaling is overgenomen in Wet zeevarenden en houdt in dat deze schepen niet hoeven te beschikken over een verklaring naleving maritieme arbeid en een certificaat maritieme arbeid.

Regels over de zee-arbeidsovereenkomst zijn vastgelegd in Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, deze regels gelden ook voor andere schepen onder Nederlandse vlag. Dit zijn eisen over medische zorg, loon, repatriëring, sociale zekerheid enz.

Organisaties met ideële doelstellingen, zoals Sea-Watch, varen vaak met vrijwilligers die meestal niet of weinig betaald krijgen. Voor deze vrijwilligers aan boord van de Sea-Watch 3 geldt dat het loon minimaal mag zijn, maar dat vrijwilligers bij het verrichten van werkzaamheden aan boord recht op repatriëring hebben en daarmee gepaard gaande kostenvergoedingen. Tevens hebben de vrijwilligers recht op vergoedingen en uitkeringen in geval van schipbreuk of een andere ramp, terwijl hun nabestaanden recht hebben op vergoeding in geval van overlijden.

Rechterlijk geschil

Tussen de reder van de Sea-Watch 3 en het ministerie I&M zijn twee gerechtelijke geschillen beslecht. Ten eerste het kort geding bij de Rechtbank Den Haag, uitspraak op 7 mei 2019. Het ministerie I&M had met onmiddellijke ingang de veiligheidseisen verscherpt voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen. De reder vond dit te snel. Het ging de reder niet om de verscherpte eisen maar om de snelheid van invoering.

De verscherpte eisen zijn naar het oordeel van de kortgedingrechter tot stand gekomen in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel. Dat is met name het geval omdat onduidelijk is aan welke eisen de Sea-Watch 3 precies moet voldoen. Het ministerie van I&W werd daarom verboden de verscherpte eisen tot 15 augustus 2019 op Sea-Watch toe te passen. In de tussentijd moet er overleg komen en moet de nodige duidelijkheid worden verschaft, aldus de rechter.

De reder vond dit nog steeds te snel en ging in hoger beroep tegen de uitspraak van de kortgedingrechter. De reder vorderde een langere overgangstermijn. De uitspraak van het Gerechtshof Den Haag van 1 augustus 2019 stelde de reder Sea Watch in het gelijk omdat de snelle invoering van de verscherpte eisen strijdig was met het evenredigheidsbeginsel. De Sea-Watch 3 zou worden belast met een onevenredige last (financieel en tijd) om zo snel aan alle verscherpte eisen te moeten voldoen. Het Gerechtshof Den Haag verbiedt het ministerie I&W om de verscherpte eisen toe te passen voor 31 december 2019.

Ten slotte

De uitvoering en handhaving van de verscherpte eisen liggen bij de ILT. Uitvoering gebeurt in de vorm van certificering en de afgifte van documenten. Klassenbureaus verzorgen, namens het ministerie I&W, de afgifte van die documenten, tenzij het gaat om specifieke eisen waar geen eenduidig kader voor bestaat. In die gevallen is de ILT verantwoordelijk voor de certificering en de afgifte van de betreffende documenten.

Toezicht en handhaving kunnen plaats vinden in de vorm van vlaggenstaatinspecties aan boord van de Sea-Watch 3. Verder vindt controle plaats bij de beoordeling van aanvragen voor certificaten door de klassenbureaus of de ILT.

Zo is er een einde gekomen aan het 'open-armen' beleid voor Nederlands gevlagde pleziervaartuigen die feitelijk iets anders zijn. De eisen voor dit soort schepen worden verscherpt, certificatieprocedures gaan van start en de bemanning dient de juiste vaarbevoegdheden te bezitten. De kapitein zal dit aan boord allemaal controleren.

Zo wordt de zee weer een stukje veiliger.



Fuelling the sulphur dilemma.

G.J. Hulsebos, Great Barrier Reef Pilot.

Dit artikel is eerder dit najaar door de auteur gepubliceerd in het periodiek van AMPI (Australasian Marine Pilots Institute); 'Safe Passage'. Het artikel beoogde vooral het verhogen van de waakzaamheid in de Australische kustwateren met de aankomende inwerkingtreding van de 0.5% sulphur limit in brandstof per 1 januari a.s. De beschreven casus, gronding in Calais, en de herkenbare problematiek met het behandeling/overschakelen van het brandstofsysteem is eveneens relevant voor andere maritieme regio's, in het bijzonder op het grensgebied van Sulfur Emission Control Areas (SECA's).

Onderstaand het artikel zoals in zijn geheel verschenen.

Earlier this year the UK MAIB published its report on the grounding of ro-ro passenger ferry 'Pride of Kent'. The vessel struck a jetty and grounded while departing Calais, France, on 10 December 2017 in wintery conditions. The ferry's starboard propeller and tail-shaft were damaged and required repair in dry dock. The MAIB points out how changes in fuel sulphur content and fuel change overs led to failures in the power distribution on board. Although the vessel's shoreside management was aware of a trendline, the connection between deteriorating engine performance and fuel quality had gone unnoticed onboard.

On 1 January 2020 the worldwide sulphur cap of 0.5% will come into effect and concern about engine performance and fuel quality is rising. The ATSB records for 2018 suggest that nearly 40 vessels in Australian waters suffered an engine failure. It is likely this number will rise after the introduction of the new sulphur cap next year.

One of the highlighted contributing factors to the incident on the Pride of Kent was the unintended stoppage of the second bow thruster and reduced power on the SB main shaft. The vessel operates in a Sulphur Emission Control Area (SECA). Six months before the incident the vessel's fuel was changed from MGO to Ultra Low Sulphur Fuel Oil (ULSFO) to reduce running costs. Both fuels meet the emission criteria in SECA's.

The MAIB report provides the following analysis of the causal relationship between the change in fuel and the engine and bow thruster failures.

Since the introduction of ULSFO, the main engines' fuel pumps had suffered from increased wear, which resulted in, among other things, difficulty in starting and clutching in, the engines alarming on overload more frequently, high exhaust gas temperatures, and reduced power output that resulted in speed reductions of between 1 and 2kts when on passage. Additionally, the main engine fuel pumps' serviceable life was reduced by as much as 5 years to as little as 2 months. This resulted in all the main engine fuel pumps fitted on board Pride of Kent being replaced between August and November 2017. Following the introduction of ULSFO, although the bow thrusters had occasionally tripped, the cause of their failure had not been associated with the degradation of the fuel pumps.

After 1 January 2020 all vessels (without scrubbers or alternative fuels) will have to comply with the worldwide 0.5% max. sulphur limit. Apart from Sydney, where berthed cruise ships need to meet the local NSW max. 0.1% sulphur limit, Australia

does not have any SECA areas with more stringent sulphur caps near its continent. Hence, critical change over procedures near SECA's on ships approaching Australian ports will be rare and we should be saved from localised and concentrated spikes in loss of propulsion (LoP) incidents like we've seen near the Californian/US and North Sea SECA borders. The number of LoP incidents in Californian waters doubled to 0.33% of all ship arrivals in 2009 after the introduction of the mandatory use of distillate fuels. In the English Channel a similar trend of twice as many LOP incidents was reported in the year after the 0.1% maximum sulphur cap was mandated in 2015.

Poor fuel change over practices can lead to thermal shock, fuel pump seizures, leaking seals and blocked filters, reduced power output or engine failures. Alternative fuels also have different caloric values. Of particular concern are the mid to long term consequences for main engines, using novel (U)LFSO fuels, suboptimum MGO or scrubber technology.

P&I and industry updates suggest we are likely to see an increase in wear and tear of fuel pumps, lubrication issues, fuel compatibility and instability. Fuel change overs in the Australian region can still be expected for a substantial number of ships trading to/from Singapore and China where the use of open-loop scrubbers is or will be banned and a different grade of fuel might find its way into the system. Other ports may follow suit. Vessels could also find themselves burning fuels of second choice due to a lack of availability of LFSO in the region. Not to forget that with a smorgasboard of fuels on board further complexity to the fuel management on board is added and a 'manual' mistake in the main engine fuel supply line is easily made.

Pilotage waters are not the best place to trouble shoot fuel issues and, as the situation on the Pride of Kent shows, the root cause of engine failures may go unnoticed or unaddressed for quite some time.



(afb.: Pixabay, Annalise Batista)



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

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

Kijk op www.loodsworden.nl

Nederland Maritiem Land publiceert de Maritieme Monitor 2019



In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met de Stichting Nederland Maritiem Land heeft Ecorys de jaarlijkse monitorstudie uitgevoerd voor de gehele maritieme cluster. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de afgelopen edities is de nieuwe opzet van dataverzameling en dientengevolge beperkt aandacht voor de maritieme arbeidsmarkt. Wel is de informatie ook digitaal ontsloten via een webtool. Met deze editie komen vorige edities van de Maritieme Monitor te vervallen.

De Maritieme Monitor is te downloaden op:

<https://www.maritiemland.nl/maritieme-sector/publicaties/maritieme-monitor-2019/>



CHIRP Maritime is pleased to release "Critical Decision Making" the second in our series of collaborations with the University College London PDF booklets and accompanying video. Accidents and serious marine casualties continue to occupy the news. The PDF and video explain how we can use our critical decision making skills to change how we make the decisions that we do, and thus prevent these incidents from occurring. As always CHIRP Maritime encourages feedback as to the content in order to expand the debate.

Video Decision making:

<https://youtu.be/iWhebe7rcu0>

Video:

<https://youtu.be/n9rzF0jwWdU>

Overzicht interpretaties security wetgeving



Publicatie: 27-09-2019

Lezen en downloaden op:

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/wet--en-regelgeving-zeevaart/documenten/publicaties/2012/05/09/overzicht-interpretaties-security-wetgeving>



Seafarer Mental Health Study

Nobody said that life at sea was supposed to be easy, but a new study by Yale University has identified worrying levels of depression, anxiety and suicidal thoughts among seafarers. The survey revealed that a quarter of respondents had suffered depression, 17 percent had experienced anxiety and 20 percent had contemplated suicide or self-harm in just the previous two weeks from taking the study. It also revealed for the first time a link between depression, anxiety and suicidal thoughts and a greater likelihood of injury and illness on board. Significantly, the study also linked violence and bullying as contributing to poor mental health. To minimize impacts on mental health, the study listed a number of recommendations for maritime training

institutes, companies, employers, P&I clubs and trade unions, such as enhanced support, de-stigmatizing mental health issues, and recognizing and addressing the need for interventions to address workplace violence.

The Report can be downloaded as a PDF at: https://www.seafarerstrust.org/wp-content/uploads/2019/11/ST_MentalHealthReport_Final_Digital-1.pdf

Een opmerkelijk boek



Wellicht kunt u zich nog de spectaculaire foto uit 1989 van Jean Guichard herinneren op het voorblad van ons ALV-nummer van 2016. Op de binnen achter pagina stond de foto van de enorme golf die langs de vuurtoren La Jument sloeg nogmaals, maar nu met een mysterieuze figuur in de deuropening van de vuurtoren, alsof er niets aan de hand was. Dit zijn van die 'once in a lifetime'-plaatjes die je zelden tegenkomt. Voor wie van zee en golven houdt, is een opmerkelijk fotoboek verschenen.

Rachael Talibart, afgestudeerd in maritieme literatuur, is ook fotograaf en groeide op in West Sussex, Engeland. Ze woonde aan de kust en bracht veel tijd door op zee. Ze raakte gefascineerd door de kracht van de oceanen en besloot een poging te wagen om die kracht en schoonheid op beeld vast te leggen. Het resultaat kunt u zien in haar prachtige kijkboek 'Sirens'.

Sirens, Triplekite Publishing, ISBN 978-0-9932589-9-2, www.triplekitebooks.co.uk



Oproep: KMR-vlag

Het bestuur ontving een verzoek met betrekking tot vlag der Koninklijke Marine Reserve.



Een kapitein van een koopvaardijship groter dan 500 BRT, die bij de Koninklijke Marine heeft gediend en reserveofficier is, in de rang van luitenant ter zee der tweede klasse of hoger, mag zo'n vlag voeren, mits hem daarvoor speciale vergunning is verleend.

Het is bekend dat enkele kapiteins deze vlag voerden. O.a. op de Nedlloyd Freetown (Straat Freetown), vermoedelijk in de jaren 1977-1979. Zie de foto hiernaast.

De verzoeker (ex KJCPL) wil een artikel te schrijven over deze vlag en het gebruik daarvan. Hij zoekt daartoe afbeeldingen van de vlag op koopvaardijsheden en de namen van kapiteins die de vlag hebben gevoerd. Heeft u foto's, kent u kapiteins die de vlag hebben gevoerd, of nog voeren, of weet u namen van schepen waarop de vlag heeft gewapperd, laat het ons dan weten.

Reacties zijn van harte welkom bij de redactie: nvkk.notices@gmail.com



Een volle zaal bij het NVKK symposium 'Veilig varen (z)ondercyberdreiging' op 10 oktober 2019 bij het Koninklijk College Zeemanshoop. (foto H.A. L'Honoré Naber)

IFSMA

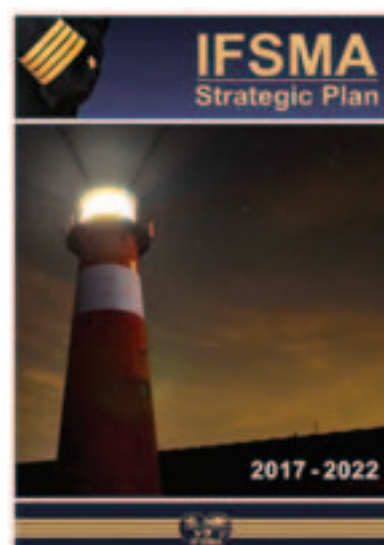


De IFSMA Newsletter November 2019 is te lezen op de NVKK website.

IFSMA strategic plan:

Te lezen en te downloaden op:

<https://www.ifsma.org/resources/IFSMA---Strategic-Plan---2017-2022.pdf>



Divers digitaal maritiem nieuws

[U wordt geadviseerd om op de NVKK website de digitale uitgave van dit blad te raadplegen en daar de links aan te klikken]

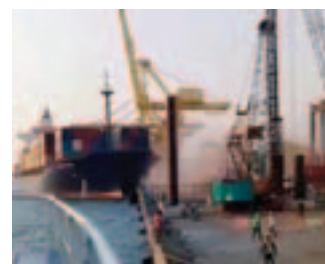


< **Leda Maersk Grounding Investigation Report**

Kijk op: <https://maritimecyprus.com/2019/12/06/new-zealand-investigation-report-of-m-v-leda-maersk-grounding-on-june-2018/leda-maersk-grounding>

Containerschip ramt kraan in Semarang, Indonesië >

Video: <https://youtu.be/ktFIMvo8xAI>



VLCC Attack Underscores Piracy Problem Off Nigeria:


https://gcaptain.com/vlcc-attack-off-nigeria-underscores-piracy-issue-in-region/?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Gcaptain+%28gCaptain.com%29&goal=0_f50174ef03-4f7edfbf6e-169611069&mc_cid=4f7edfbf6e&mc_eid=52838741e2

Mitigating lithium battery system fires:

<http://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/battery-fire-with-subsequent-gas-explosion/>

more:

https://www.sdir.no/contentassets/3b7861436ee94274aa8fe30ea4df5aed/initial-response_nma_dnvgl.pdf?t=1571176277345

 **Pdf document:** https://info.lr.org/l/12702/2019-12-02/896mp6/12702/237213/Class_News_19_Mitigating_Li_battery_fires.pdf

Rotterdamse haven gaat opkomst China zeker voelen:

https://www.mainport.com/2019/12/05/rotterdamse-haven-gaat-opkomst-china-zeker-voelen/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202019-49

Minister Cannot Close Southern Shipping Route Above Wadden Islands:

https://www.swzmaritime.nl/news/2019/12/02/minister-cannot-close-southern-shipping-route-above-wadden-islands/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Newsletter%20week%202019-49

Waarom hebben zeeschepen op de Oude Maas in de spits de Botlekbrug en de Spijkenisserbrug voorrang op het wegverkeer? Kijk op:

pic.twitter.com/8Wc8xxsg7S

Pensioenzovoort

Constant Herfst,
varend commissaris

Sinds het begin van 2019 ben ik namens de NVKK toegetreden tot de pensioenraad van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (BpFK). Ik ben plaatsvervangend lid voor de varende leden. De NVKK heeft drie leden in de pensioenraad. We vertegenwoordigen zowel de varende en betalende als de gepensioneerde deelnemers van het fonds. Het pensioenfonds legt verantwoording af aan de pensioenraad.

Om er een beetje verstand van te krijgen moet ik onder andere een aantal cursussen en trainingen volgen die betrekking hebben op het "pensioen-vakgebied". Hier ben ik wel enige tijd mee bezig. Dit zijn meestal trainingen op de computer, en af en toe klassikale trainingen. Aan boord ben ik er inmiddels achter gekomen dat onze scheepscomputer een te trage internet verbinding heeft, dus zal ik het merendeel van de trainingen dan maar in mijn verlof moeten doen. Gelukkig vaar ik 8 á 9 weken op en af, dus qua tijd mag dat geen probleem zijn.

Ook heeft het BpFK aan alle leden van de raad een tablet ter beschikking gesteld die gebruikt mag worden voor pensioen zaken. Verder worden we gestimuleerd om ook deel te nemen aan de vergaderingen en bijeenkomsten die door het BpFK en andere organisaties worden georganiseerd. Zo was ik op 22 september samen met Hindrik van der Laan in Breukelen op een bijeenkomst van leden van verantwoordingsorganen voor pensioenfonds. Tijdens deze bijeenkomst bleek dat het BpFK zijn organisatiestructuur goed op orde heeft. Onze inbreng werd bijzonder op prijs gesteld. Op 25 september bezocht ik de bijeenkomst voor betalende en gepensioneerde leden in Zwolle waar de voorzitter en een van de bestuurders van het BpFK een prima uitleg gaf over de stand van zaken bij ons fonds en de ontwikkelingen in de pensioenwereld.

Ook daar bleek dat het BpFK er financieel goed voor staat en dat niemand zich ongerust hoeft te maken over de toekomst. De voorzitter gaf ook aan dat weinig mensen gebruik maken van het feit dat ze een pensioen kunnen krijgen met een aflopende uitkering, dat wil zeggen: de eerste jaren krijg je meer en daarna gaat het zakken. Hoe die mogelijkheid precies werkt wordt u graag door het BpFK uitgelegd. Onze collega Leo Genevasen heeft inmiddels afscheid genomen van de functie in de pensioenraad. We zien Leo daardoor trouwens wel vaker bij het College Zeemanshoop in Amsterdam omdat Leo daar nu op de CESMA-stoel (*Confederation of European Shipmasters' Associations*) van Fred is gaan zitten.

Mocht u vragen of wensen hebben die betrekking hebben op het BpFK en de NVKK dan staan de vertegenwoordigers van de NVKK in de pensioenraad uit graag te woord.



Rondleiding KNMI De Bilt op 5 maart 2020



De overheid heeft besloten dat in 2020 zal worden gestopt met het geven van rondleidingen op het KNMI. Dan sluit het 165 jaar oude weerinstituut haar deuren voor belangstellenden.

Gelukkig heeft de NVKK het KNMI bereid gevonden om speciaal voor ons nog een rondleiding te verzorgen. Immers we hebben het KNMI jarenlang voorzien van onze 'OBS-jes'.



De rondleiding vindt plaats op **donderdag 5 maart 2020** van 10:00 – 14:30, waarbij u ook getuige kunt zijn van de oplating van een weerballon.

De rondleiding is inclusief een lunch. De all-in kosten zullen € 10,- p.p. bedragen.

U wordt verzocht uw belangstelling op te geven aan: **nvkk.notices@gmail.com**

Let op: er kunnen maar 30 personen mee.

Zodra het aantal is bereikt, zult u bericht ontvangen dat deelname helaas niet meer mogelijk is.

De gelukkige deelnemers ontvangen later een e-mail met de details over de rondleiding.

H.A. L'Honoré Naber



Van het secretariaat

Nieuw lid:

25 okt. 2019 A. Dörsch Acta Marine Offshore Services

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

12 sept.	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK
13 sept.	Den Helder	Anchorites, viering 75 jarig bestaan
19 sept.	Den Haag	Rondetafelgesprek Onderzoeksraad voor Veiligheid
23 sept.	-	Bijeenkomst pensioenfederatie
25-27 sept.	Helsinki	IFSMA Annual General Meeting
27 sept.	Den Haag	Overleg werkgroep piraterij bij Ministerie van Justitie en Veiligheid
27 sept.	-	Bestuursvergadering Schip en Werf de Zee
04 okt.	Rotterdam	Scheepvaart Adviesgroep Noordzee
10 okt.	Amsterdam	Symposium NVKK
11 okt.	Den Helder	RMD commissie
16 + 17 okt.	Terschelling	Startsessie modernisering bemanningswetgeving. [Doel is om over een paar jaar de Wet Zeevarenden en lagere regelgeving volledig te herzien en zoveel mogelijk knelpunten op te lossen.]
28 okt.	-	Vergadering Ouderkerkfonds
04 nov.	Amsterdam	Ondersteuning CESMA
05 nov.	Rotterdam	Commissie Arbo & Veiligheid
05 nov.	Wageningen	BVA platform bij MARIN
10 nov.	Rotterdam	Koopvaardijdienst
13 nov.	-	Vergadering pensioenraad & bestuur BPFK
15 nov.	Rotterdam	STC BTC
20 nov.	-	KVNR ledendag

Activiteitenkalender 2020 *[data en beschikbaarheid* onder voorbehoud]* :

09-01-2020	Amsterdam	Nieuwjaarsreceptie bij Loetje aan 't IJ. Aanvang 16.00 uur.
27-02-2020	Den Haag	Bestuursvergadering
05-03-2020	De Bilt	Rondleiding KNMI * (slechts voor 30 personen)
30-04-2020	Amsterdam	Algemene ledenvergadering
17-09-2020	Den Haag	Bestuursvergadering
08-10-2020	Amsterdam	NVKK Symposium

NVKK NIEUWJAARSRECEPTIE

NVKK Nieuwjaarsreceptie op 9 januari 2020



Het bestuur van de NVKK nodigt u van harte uit op haar nieuwjaarsreceptie. Ditmaal op de plaats waar vroeger de NDSM-werf lag: bij **Loetje aan 't IJ**. Met openbaar vervoer is deze locatie gemakkelijk te bereiken:

Vanaf de waterkant van Amsterdam Centraal Station kunt u de **veerboot (906)** nemen, die iedere 15 min. vertrekt. Na ontschepping is het dan nog ca. 10 min. lopen. Heeft u moeite met vervoer over water? Dan kunt u het etablissement ook over land bereiken, n.l. met **bus 391, richting Zaanse Schans**, die iedere 15 min. vertrekt vanaf het Stationsplein voor het Centraal Station. Vanaf de bushalte is het nog ongeveer 10 min. lopen

Zowel met de boot als met de bus is het 27 minuten (inclusief lopen).

Locatie: Loetje aan 't IJ
Werfkade 13
1033 RA Amsterdam

Datum: 9 januari 2020

Tijd: 16:00 – 19:00



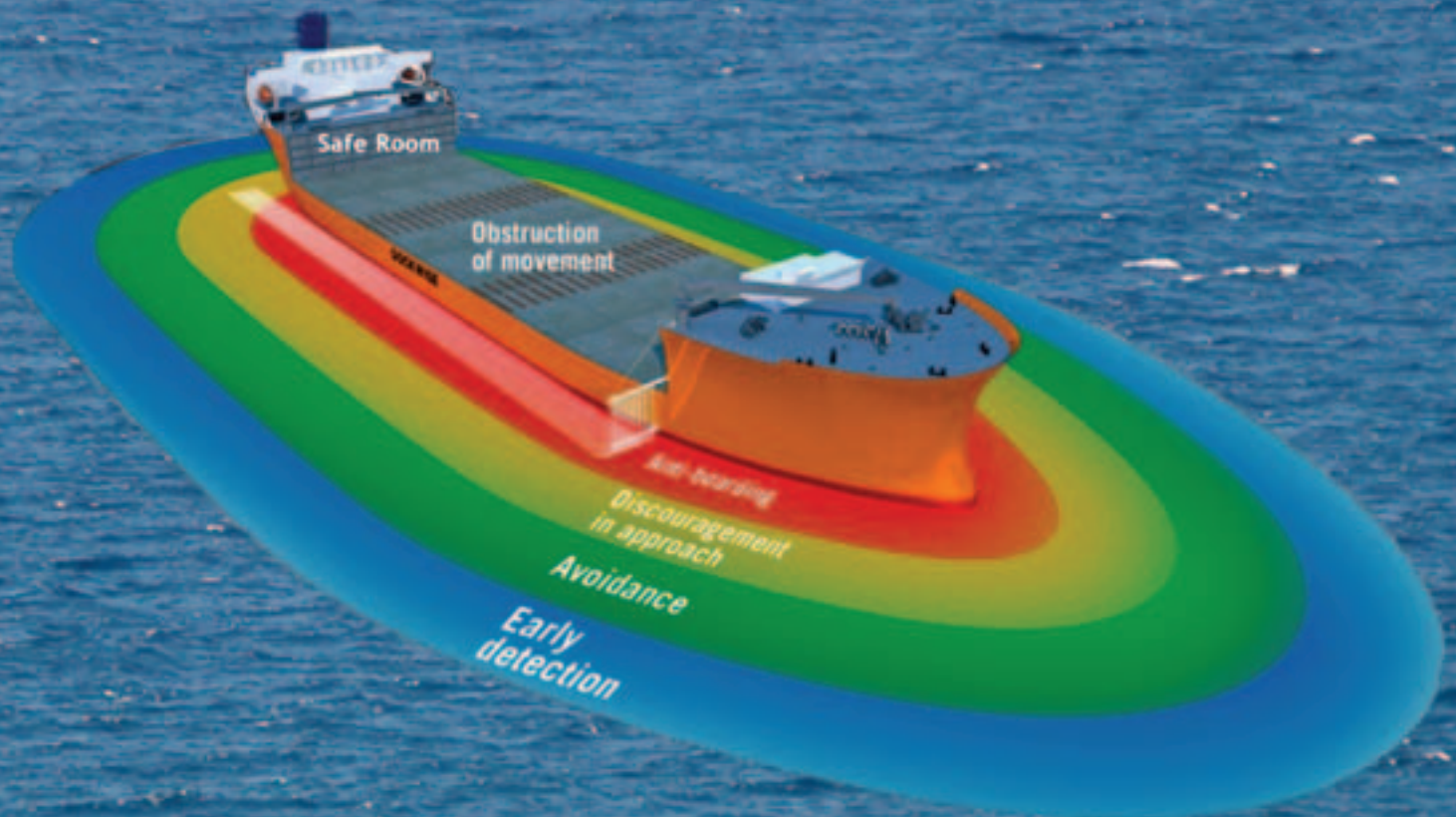
*U wordt verzocht zich vóór 20 december op te geven via: nvkk@introweb.nl
Of per post naar: NVKK, Wassenaarseweg 2, 2596 CH 's-Gravenhage.*





MARITIME SECURITY ALLIANCE
SUSTAINABLE SECURITY SOLUTIONS

**EXPERTS IN LAYERED DEFENSE PROTECTION
AGAINST PIRACY**



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

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

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

NIEUWJAARSRECEPTIE

9 januari 2020

Amsterdam

STAY ON COURSE



with your copy of the
LEGAL HANDBOOK SHIPMASTER
a practical legal guide for the
shipmaster
and his crew on board ships flying the
Dutch flag

a publication of the Netherlands Shipmasters' Association,
in English or in Nederlands



FIRMITAS ADVERSARIA SUPERAT