

APRIL 2010

NOTICES TO
MASTER MARINERS



aangesloten bij:

International Federation of
Shipmasters' Associations (IFSMA)
Confederation of European
Shipmasters' Associations (CESMA)

verschijnt 5 maal per jaar

INHOUD

Bestuur en leden	02
Convocatie Algemene Ledenvergadering te Breukelen d.d. 21.04.10	02
Van het secretariaat / het bestuur	03
Netjournaal (2=2010)	05
Ongezoute(n) meningen	06
Van de redactie	11
Herziening STCW Conventie	13
Criminalisation in Honkong	17
A trustful nature.	18
Jaap Lems met pensioen	19
Plea to register ships	21
Installatie Tuchtraad voor de Scheepvaart	21
Zeekadetkorps Nederland	23
Maritiem Symposium 2010	25
Activiteiten Rotterdams Maritiem Museum	27
Verenigingsgegevens	28
Inschrijfformulier	32

Hoofdredacteur: F.J.vanWijnen

Redactiecommissie: W.W. Thumann, J.C. Ulrich, H.A. L'Honoré Naber

*Overname van artikelen of gedeelten is toegestaan, mits de bron is vermeld
ISSN: 1871-9244. Ingezonden stukken behoeven niet de mening van de
redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de
verantwoording van inzender cq. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat,
kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.*

BESTUUR EN LEDEN

a. NIEUWE LEDEN:

2633 Kapitein	M.H.G.M. Osterloh	URS	01.11.2009
2634 Kapitein	L.A.van der Net	J.T.Essberger BV	01.02.2010
2635 Kapitein	R.C.van der Stam	Spliethoff Beheer BV	18.03.2010

b. OVERLEDEN:

*1107 Kapitein	J. Ruijg	Shell Tankers BV	28.02.2010
----------------	----------	------------------	------------

CONVOCATIE VAN DE 67E ALGEMENE LEDENVERGADERING

Woensdag 21 april 2010

Locatie: Hotel Breukelen te Breukelen

Aanvang 13:00

De agenda vermeldt o.a.

Notulen van de Ledenvergadering dd. 3 februari j.l.

Bestuursmededeling van de voorzitter

Verkiezingen bestuursleden

Wijziging statuten en huishoudelijk reglement

Secretarieel verslag 2009 en begroting 2010

Verslag Financiële Commissie 2009

Benoeming Financiële Commissie 2011

Interne jaarrede van de voorzitter

Pauze circa 15:00 tot 15:15

Externe jaarrede van de voorzitter

Voordracht: "Mensenlevens redden op zee, anno 2010"
door medewerkers van de Fa. Schat-Harding

Afsluiting door de voorzitter

Op de voorpagina ditmaal de "Dynamogracht", het nieuwste schip van Rederij Spliethoff Beheer en het laatste uit de D-serie, die bestaat uit acht 18.500 ton carriers (MPC). Ze hebben een lengte van 157 meter bij een breedte van 22,80 meter en kunnen 1069 TEU vervoeren. De schepen zijn alle gebouwd bij CSC Jinling in China, Lloyd's Register geklasseerd en hebben een extra brug, leslokaal en extra accommodatie voor stagiaires in opleiding. De oplevering van de "Dynamogracht" luidde tevens het 250 jarig bestaan in van dit "eeuwenoude" classificatiebureau.

VAN HET SECRETARIAAT

In de convocatie voor de ALV heeft u kunnen lezen dat de statutaire periode van sommige bestuursleden ten einde is gekomen. De namen van deze bestuursleden en de status hiervan zijn u in een mailing per post toegestuurd.

Bij het innen van de contributie per acceptgiro is het dit jaar niet goed verlopen en hebben leden die al per bankopdracht hadden betaald, toch nog een acceptgiro ontvangen. Dit was niet de intentie, waarvoor onze excuses.

In de jaarvergadering van 2009 zijn er besluiten genomen om de statuten en het huishoudelijk reglement aan te passen. Voortschrijdend inzicht bracht nog meer noodzakelijke aanpassingen in beide documenten aan het licht. Deze zullen in de komende jaarvergadering aan de leden worden voorgelegd waarna de statuten na goedkeuring zullen worden aangepast. Om kosten te besparen zullen de statuten pas in het najaar voor het passeren naar de notaris gaan. In dit kader is een goede opkomst van de leden tijdens de jaarvergadering dringend gewenst. U bent van harte uitgenodigd!



VAN HET BESTUUR

Het aantal bestuursleden is gedurende jaren hetzelfde gebleven. Dit duidt op een grote continuïteit en daardoor een goede besluitvorming in de bestuursvergaderingen. Statutair is de bandbreedte van het aantal bestuursleden vastgelegd. Op dit ogenblik bestaat het bestuur uit 14 leden en 10 varende commissarissen, dus totaal 24 leden. Dit historisch gegroeide aantal bestuursleden staat in een onevenredige verhouding tot het totaal aantal leden van de vereniging. Het bestuur stelt dan ook voor om, via een natuurlijk verloop, het aantal bestuursleden te reduceren. Kapitein W. Hoogendijk en Registerloods M. Torpstra hebben aangegeven zich niet meer herkiesbaar te stellen voor een nieuwe bestuursperiode. De heer H.M. Post heeft op eigen verzoek het bestuur verlaten. Varende Commissaris Kapitein S.C. Nab heeft te kennen gegeven zijn bestuursfunctie beschikbaar te stellen. Voorgesteld wordt, in het kader van vermindering van het bestuur, deze vacatures vooralsnog niet in te vullen.





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 hoofdkantoor staat in Farmsum (gem. Delfzijl).

Ambloor jij een maritieme functie met toekomst bij een organisatie die in volle groei is en goed op koers ligt? Dan willen wij je ontmoeten! Bij Marin Ship Management gaan we onze vloot opnieuw uitbreiden en zoeken gemotiveerde en gekwalificeerde vakmensen, o.a.

› Kapiteins

› Stuurlieden (1e, 2e en 3e)

› Ervaren HWTK's en 2e en 3e WTK's

› Stagiaires (MBO/HBO)

Marin Ship Management staat voor professionaliteit en ambitie, maar wel binnen een informele bedrijfscultuur waar we veel waarde hechten - én geven - aan een persoonlijke benadering, ruimte en inzetwerk. Enkele voorbeelden:

- › Wij bieden onze zeevarenden op de droge-lading-schepen een vaartverlofregeling 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 vaartverlofregeling aan van 8 weken op en 8 weken af. En uiteraard een concurrerend vast maandsalaris.
- › Officieren en stagiaires op onze tankervloot bieden wij uitstekende trainingstrajecten en doorgroei mogelijkheden.

Roept de zee jou ook? Spreek dit je aan en wil je je ambities bij ons vormgeven? Meer informatie over de carrièremogelijkheden die wij bieden? Neem dan contact op met Loek Vader, Crew Manager Marin Ship Management: +31 (0)596 63 39 22 of stuur je CV naar:

Marin Ship Management, t.a.v. Dhr. Loek Vader, Postbus 121, 9930 AC Delfzijl.

Marin Ship Management
Postbus 121 9930 AC Delfzijl
Telefoon 0596 63 39 22
www.mfmarinedivision.nl

Management Facilities Group



NETJOURNAAL (02-2010)

Wij waren bij de volgende gebeurtenissen vertegenwoordigd:

15 JAN	ROTTERDAM	OVERLEG KVNR/NVKK
19 JAN	DEN HAAG	SHORESUPPORT BIJEENKOMST
20 JAN	BREUKELN	NIEUWJAARSRECEPTIE NVKK
20 JAN	DEN HAAG	NIEUWJAARSRECEPTIE KVNR
20 JAN	AMSTERDAM	AFSTUDEEROPDRACHT HVA
2 FEB	NUNSPEET	VERENIGING BEDRIJFSTAKPENSIOENFONDSEN
9 FEB	DEN HAAG	ANTI PIRATERIJ PLATFORM
9 FEB	ROTTERDAM	VERGADERING OUDERKERK FONDS
11 FEB	ROTTERDAM	BEZOEK VAN OORD
11 FEB	ROTTERDAM	SCHEEPVAART ADVIES GROEP NOORDZEE (SAN)
12 FEB	AMSTERDAM	INSTALLATIE TUCHTRAAD V/D SCHEEPVAART*
13 FEB	MAARSSN	WINDMOLENPARKEN NOORDZEE
13 FEB	DEN HAAG	SCHEEPVAART ADVIES GROEP NOORDZEE (SAN)
15 FEB	DEN HAAG	WINDMOLENPARKEN NOORDZEE
22 FEB	ROTTERDAM	BPFK BESTUURSVERGADERING
26 FEB	MAARSSN	WINDMOLENPARKEN NOORDZEE
4 MRT	ROTTERDAM	AFSCHEID J.LEMS RIJKSHAVENMEESTER REGIO ROTTERDAM-RIJNMOND*
10 MRT	ROTTERDAM	TASKFORCE ARBEIDSMARKT ZEEVARENDEN(TAZ)
24 MRT	AMSTERDAM	AFSCHEID MEVROUW ASTRID KEE ALS HAVENMEESTER VAN AMSTERDAM*

(* ZIE VERDER DEZE NOTICES)

SCHEMA LEDENVERGADERINGEN 2010 (aangepast)

21 april	Breukelen (Algemene Leden Vergadering)
15 september	Den Haag
8 december	Den Haag

Aanleveren van kopij Notices uiterlijk zes (6) weken voor ledenvergadering

Ledenbijeenkomsten in het Noorden

14 april	- Leeuwarden
15 september	- Leeuwarden
24 november	- Leeuwarden

Op woensdag 14/4/2010 houden we weer een ledenmeeting van de NVKK-regio Noord te Leeuwarden. Plaats: Café Wouters te Leeuwarden (recht tegenover CS.Leeuwarden). Namens het bestuur zal Kapt. F.J.van Wijnen aanwezig zijn. Aanvang:13.00 uur

Kapitein L.J.H.Geenevasen, vertegenwoordiger NVKK, regio Noord

ONGEZOUTE(N) MENINGEN

COMPETENTIE GERICHT ONDERWIJS

Het schijnt dat men in de onderwijswereld er eindelijk achter is dat het z.g.n. Competentie Gericht Onderwijs (C.G.O.) een achterhaalde zaak is. Recentelijk werd in Den Bosch (9 maart 2010) een conferentie gehouden waarin de leraren in het MBO hun hart konden luchten. En het waren er veel.

Een citaat uit de Volkskrant van 9 maart 2010: "Wat heb je aan een loodgieter die met keurig gepoetste schoenen aanbelt om je CV te repareren, maar daartoe niet in staat is. Dan maar een loodgieter met vuile schoenen die door je huis banjert en de boel vies maakt maar wel je verwarming repareert." Zie daar de spijker op de kop waar al gedurende lange tijd mee wordt geworsteld. Kersvers van school met een diploma dat niet met een centraal examen is behaald en in het diepe gegooid. Toegegeven, als leerling-stuurman, stond bij de meeste van ons de handen verkeerd, maar daar kwam snel een eind aan doordat de doorgewinterde en ervaren officieren, en niet te vergeten ervaren bemanningsleden, bootsman, kabelgast, matroos je wel het nodige uit de praktijk op doortastende wijze bijbrachten. Theorie hadden we volop in onze bagage.

Hoe anders vergaat het de moderne stagiair uit het MBO. Veel kennis via Internet, Wikipedia etc. maar vervolgens wordt hij in feite aan zijn lot overgelaten, doordat bij leraren het aan tijd ontbreekt om te doceren en te controleren. Gelukkig hebben de zeevaartscholen in Nederland het toch beter gedaan. Studenten worden begeleid tijdens hun studie en de docenten maken overuren doordat er vooral veel papierwerk is waarin de Competentielijst een groot deel beheerst. De vorming van een toekomstige deelnemer aan het arbeidsproces mag dan belangrijk zijn, praktijkervaring opdoen gecombineerd met de nodige klassikale lessen (ouderwets jazeker, maar oh zo doeltreffend) is het antwoord. Het probleem is dat in al die jaren dat zich het CGO heeft mogen ontplooien, in feite een hele generatie jongeren niet gekregen heeft waar zij het volste recht op had, namelijk GGO onderwijs, ofwel **Gewoon Goed Onderwijs**. Hopelijk zal de nieuwe regering er wat aan doen om het tij te keren.

Om misverstanden te voorkomen, dit is geen kritiek op het Zeevaartonderwijs, maar een algemene beschouwing van het MBO onderwijs in Nederland.

W.W.Thumann



DE ONZIN VAN HET UITDIEPEN VAN DE WESTERSCHELDE

De verhoudingen tussen Nederland en België zijn de laatste tijd behoorlijk onder druk komen te staan omdat het uitbaggeren van de Westerschelde afgelast werd naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State, maar naar het nu blijkt, toch zal worden uitgevoerd.

Het probleem is natuurlijk dat Antwerpen de nieuwe klasse van containerschepen niet meer kan ontvangen omdat de diepgang van deze nieuwe schepen steeds groter wordt. Vele havens over de hele wereld hebben hiermee te maken en hebben allen een oplossing hiervoor gezocht en in vele gevallen ook gevonden. Het uitbaggeren van bestaande riviermondingen is uit oogpunt van verzilting niet aan te bevelen. De meeste havens hebben dan ook gekozen om een geheel nieuwe container terminal en olieopslagterreinen te maken en wel zo dicht mogelijk bij open zee.

Al heel vroeg heeft Rotterdam dit ook ingezien en hierdoor is Europoort aangelegd en nu wordt een 2de Europoort gemaakt. Dit alles om de grootste schepen te kunnen blijven ontvangen. Het voordeel is en blijft de korte route naar open zee. Het uitbaggeren van de Waterweg is nooit een optie geweest. Hierdoor zijn vele havenfaciliteiten in de stad Rotterdam zelfs vervallen en worden nu veelal als woongebied ingericht. Sjanghai had het zelfde probleem en ook daar hebben ze in zeer korte tijd een enorme containerterminal in diep water gebouwd omdat ook daar het uitbaggeren van de rivier ondoenlijk was en de kosten hiervoor beter in het aanleggen van de nieuwe terminal konden worden gestoken. Deze stad is nu de grootste haven van de wereld. Singapore heeft ook de nodige maatregelen genomen in deze richting en men ziet dat deze stad nu als tweede haven van de wereld is geregistreerd.

Over een aantal jaren komen er containerschepen die weer groter zijn dan de huidige grootste klasse. De diepgang van deze toekomstige schepen zal dus ook groter zijn. Een diepgang van 23 tot 24 meter is zeer realistisch en zal voorlopig wel het maximum zijn omdat de doorgang van Straat Dover beperkt is door de waterstand op de Fairy-West bank van bij laag-laagwater spring van 19.5 meter.

Als België toegankelijk wil blijven voor grote containerschepen, dan is er maar één optie en dat is de haven van Zeebrugge dusdanig aan te passen dat deze grote schepen daar kunnen worden ontvangen. Het uitdiepen van de Westerschelde en het ontpolderen van gedeeltelijk Zeeuws-Vlaanderen is geen optie en te gek voor woorden. Antwerpen is helaas voor de toekomst gedoemd een haven te worden met prima faciliteiten maar slechts voor schepen van een beperkte maximale grootte. Zeebrugge kan dan zondermeer de grootste haven van België worden. Het is dus onzin te beweren dat het niet uitdiepen van de Westerschelde een protectionistische maatregel is van Nederland ten gunste van Rotterdam.

De haven van London is op de zelfde manier ter ziele gegaan waarvan Southampton heeft geprofiteerd. Er is vele jaren sprake geweest dat buiten de Thames een grote nieuwe haven zou worden gemaakt maar dat is er nooit van gekomen en Felixstowe heeft gedeeltelijk dit gat opgevuld. Vele dokken in London zijn nu zeer aantrekkelijke woongebieden en kantoorwijken waar hier en daar nog de nostalgie is waar te nemen van de toenmalige grootste haven van de wereld.

Kapitein H.Unger.



Kapiteins voor Ship Deliveries



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

TOS is op zoek naar kapiteins - stuurlieden

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 Gdynia (Polen), Děčín (Tsjechië) en Odessa (Oekraïne)

E-mail info@tos.nl



www.tos.nl dé maritieme vacaturesite

WEER VERGETEN!

Johan van der Wal ergerde zich terecht in zijn artikel "Weer vergeten we wat zeelieden is overkomen" (februari 2010) in de tv-serie *De Oorlog. Onze Stichting* heeft hierover meerdere afkeurende reacties ontvangen.

Wij werden in een vroeg stadium getipt over het voornemen dat er negen documentaires zouden worden uitgezonden en hebben toen in een brief aan de programmaleiding gewezen op de belangrijke rol die de Nederlandse koopvaardij gedurende WO II heeft gespeeld. Wij hebben in onze brief een citaat overgenomen uit het boek "De Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog" van de nautische auteur L.L. von Münching: "De Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog heeft de grootste en de waardevolste bijdragen geleverd aan het Nederlandse aandeel in de geallieerde eindoverwinning". Bovendien hebben bij onze brief een beknopte documentatie betreffende de verrichtingen van onze koopvaardij in WO II bijgesloten. Voor meer gedetailleerde informatie hebben wij verwezen naar het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag. Onze brief bleef onbeantwoord.

Van der Wal schrijft dat bij de Nationale Dodenherdenking op 4 mei op de Dam te Amsterdam pas sinds 1995 de koopvaardij genoemd wordt. Dit is op zich juist, maar sinds 1965 werd door onze rechtsvoorganger, Comité Koopvaardijpersoneel 1940-1945, een krans gelegd. In 1995 werd door de organisatie besloten het aantal kransen drastisch terug te brengen. Sindsdien worden namens de verschillende veteranenorganisaties, waaronder onze Stichting, vijf vertegenwoordigers gekozen die als groep vijf kransen tegelijk leggen. De ceremoniemeester vermeldt namens wie deze kransen gelegd worden, waaronder het vaarplichtig koopvaardijpersoneel. Bij de eerste keer dat dit nieuwe systeem werd ingevoerd, maakte ook een koopvaardijveteraan deel uit van de groep van vijf. Er werd toen al gezegd dat wij de eerste 20 jaren niet in aanmerking meer zouden komen. Het is overigens voor een ieder mogelijk om bij het afsluitend defilé een bloemstuk aan de voet van het monument te leggen.

Onze Stichting spant zich in zoveel mogelijk bekendheid te geven aan de rol van onze koopvaardij in WO II. Voor ons is de 4 mei herdenking bij het Nationaal Monument voor de Koopvaardij *De Boeg* te Rotterdam zeker zo belangrijk als de herdenking op de Dam. Wij zijn voorts op 4 mei aanwezig te Den Helder, evenals op 15 augustus (einde Tweede Wereldoorlog in het Verre Oosten), evenals op de Engelse *Remembrance Day* (2e zondag in november) bij het **Merchant Navy War Memorial**, Tower Hill, te Londen. Tevens zijn wij op bijzondere herdenkingen aanwezig, zoals van de British Legion, Amsterdam Branch, en de herdenkingen van de BEGO (Bond ex-geïnterneerden en Gerepatrieerden van Overzee) voor de Slachtoffers van de Japanse Zeetransporten in Zuid-Oost Azië 1942-1945. Voorts proberen wij door voordrachten ons steentje bij te dragen om meer bekendheid te geven over de Nederlandse koopvaardij in WO II.

R. Visser

Voorzitter Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945, aangesloten bij het Veteranen Platform.



Ik las zojuist in de NtMM dat "cruise Lines are preparing to abandon the Antarctic rather than comply with an international agreement to use greener fuels in southern waters".



De Nederlandse bark "Europa" heeft weinig problemen met de nieuwe voorschriften, zoals uit bijgaande foto blijkt.

Jac Spaans
Lid B52

Wij nodigen leden van de NVKK uit hun mening weer te geven in deze rubriek. Dit maakt niet alleen de Notices to Master Mariners lezenswaardig, maar vormt ook een podium om een onafhankelijke mening in de maritieme wereld naar voren te brengen.

Ongezoute(n) meningen behoeven niet de mening van de redactie en/of het bestuur weer te geven en zijn geheel voor de verantwoording van inzender cq. auteur. Indien daartoe aanleiding bestaat, kunnen ingezonden stukken worden geweigerd, ingekort of gewijzigd.



VAN DE REDACTIE

- * In uitgave nr. 3457 van de Staatscourant is op 10 maart j.l. het Besluit tot voorkoming verontreiniging door schepen gepubliceerd. Dit in verband met de implementatie van het Ballastwaterverdrag en de herziene Bijlage VI van het internationale MARPOL verdrag. Dit besluit wijzigt de eerder tot stand gekomen verdragen, waaronder het Ballastwaterverdrag uit 2004.
- * De International Maritime Organisation (IMO) heeft 2010 uitgeroepen tot de "Year of the Seafarer". Men maakt zich ernstige zorgen over de wereldwijde verminderde belangstelling voor het zeevarend beroep. Zaken zoals piraterij en criminalisatie van zeevarenden zorgen nu eenmaal niet voor een goed imago.
- * Het Noorderpoort College in Delfzijl hoopt eind dit jaar te beginnen met de bouw van een nieuwe zeevaartschool. De school zal een onderdeel vormen van het toekomstige maritieme kwartier in Delfzijl.
- * Noorse zeelui moeten afvallen om geschikt te blijven voor het uitoefenen van hun vak. Vorig jaar moesten 511 Noorse zeevarenden hun monsterboekje inleveren omdat ze te zwaar waren en daardoor hun werk niet meer aan zouden kunnen. Wij denken dat het niet alleen de Noorse collega's zijn die met dit probleem worstelen.
- * Atlantic Container Line (ACL) heeft beveiligde hutten op haar schepen geïnstalleerd waarin verstekelingen in bewaring moeten worden gehouden nadat, in een recent incident, bemanningsleden door verstekelingen werden bedreigd.
- * Mevrouw Astrid Kee heeft 24 maart j.l. afscheid genomen als Havenmeester van Amsterdam. Zij gaat een nieuwe uitdaging aan als directeur van een bedrijf dat grote jachten bouwt. Wij wensen haar alle succes toe in haar nieuwe baan. Als haar opvolger is benoemd mevrouw Janine van Oosten. Het ziet ernaar uit dat een vrouwelijke havenmeester een trend wordt in Amsterdam.
- * De Europese Unie meent dat de International Maritime Organisation (IMO) het meest geschikte forum is, om gesprekken te voeren over de reductie van CO2-niveaus in de zeescheepvaart. Dit is voor velen een opmerkelijke uitspraak. Het Spaanse voorzitterschap zal dit tijdens de komende Marine Environment Protection Committee (MEPC) vergadering van de IMO in Londen naar voren brengen.
- * Kapiteins mogen verstekelingen niet ontschepen in België, volgens de zittende staatssecretaris voor migratie. Het probleem zou eindelijk eens Europees moeten worden opgelost waardoor de moeilijkheden voor betreffende schepen beter beheersbaar worden. Vanzelfsprekend moet wel aangetoond kunnen worden dat men voldoende maatregelen (volgens de ISPS Code) heeft genomen om te voorkomen dat verstekelingen aan boord komen.
- * CESMA organiseert een maritiem symposium tijdens de European Maritime Day (week) op 19 mei in Gijon, Spanje. Dit op uitnodiging van de Europese Commissie en onder de titel: "The European Maritime Heritage, only History or Future". Sprekers zijn o.m. CESMA voorzitter kapitein Wolf von Pressentin, EMPA secretaris kapitein Chris Lefevere, de heer Ben van Scherpenzeel van de Port of Rotterdam en mevrouw Christine Vartsos-Tzannetakis van de Europese Commissie. Tegelijkertijd vinden in Gijon ook de CESMA Council Meeting en de Annual General Assembly plaats.
- * Het Maritiem College in IJmuiden meldt dat er weinig belangstelling is voor de nieuwe opleiding Haven en Vervoer. Men vindt dat jammer omdat de opleiding goed aansluit bij de behoefte van het bedrijfsleven. Tevens biedt deze VMBO opleiding een goede opstap voor een maritieme MBO opleiding.



Naar Groot-Brittannië, Scandinavië of Ierland?



v.a.
€ 29*

Inclusief auto +
bestuurder

Onder andere:

Frederikshavn - Oslo v.a. € 29*

Hoek van Holland - Harwich v.a. € 148*

Fishguard - Rosslare v.a. € 90*

* Auto + bestuurder, enkele reis.

www.stenaline.nl

0909 - 8123 (€ 0,10 p.m.)

Bij Stena Line heeft u de keuze uit de meeste routes binnen Europa. Naar Groot-Brittannië reist u natuurlijk via Hoek van Holland - Harwich, de snelste route naar Engeland. Op deze route reizen kinderen t/m 15 jaar gratis mee in de auto. Op al onze Scandinavische routes zijn er speciale aanbiedingen voor gezinnen en aantrekkelijke tarieven voor een camper of auto met caravan. Gaat uw interesse uit naar Ierland? Met onze speciale "Landbridge" tarieven ontvangt u tot 20% korting. Kijk voor de tarieven op internet. Of vraag de brochure aan bij Stena Line of uw ANVR reisbureau.

S
Stena Line
Making good time™

PROFESSIONALISME OP DE IMO AGENDA

Een van de belangrijkste gebeurtenissen gedurende het "Year of the Seafarer" zal in juni de afronding zijn van de diverse onderhandelingen betreffende de herziening van de STCW Conventie. Voordat het zover is, vinden er nog koortsachtige besprekingen binnen de IMO plaats om de juiste punten op de juiste i te zetten, De herziening van de STCW code betreft zo ongeveer ieder aspect van het zeevarend beroep zoals werk- en rust-uren, niveau van opleidingen en training en safe-manning structuren.

Het uiteindelijke pakket zal gepresenteerd worden tijdens een diplomatieke conferentie in Manila in juni dit jaar. Om die belangrijke reden heeft IFSMA dit jaar de Algemene Jaarvergadering aldaar georganiseerd. De NVKK zal vanwege de verre locatie dit jaar niet aanwezig zijn op deze IFSMA jaarvergadering.

Het uiteindelijke concept van de nieuw in te voeren standards zal in een periode van vijf jaar worden ingevoerd, te beginnen in 2012. Enkele van de belangrijke onderdelen worden als volgt weergegeven.

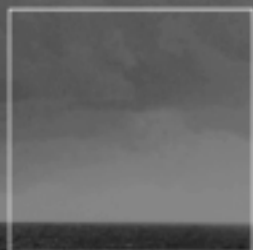
Een van de meest omstreden punten betreft de rust-uren kwestie. Sommige vlaggenstaten en reders betwisten de voorstellen om de STCW Conventie in lijn te brengen met de regels zoals bepaald in de ILO Conventie 180, die is vastgelegd binnen de Maritime Labour Convention van 2006. Wanneer dit wordt overeengekomen, zouden STCW regels bepalen dat de minimale rust-uren, binnen een periode van zeven 7 dagen, worden gebracht van 70 uur naar 77 uur of anders

gesteld, de maximale werkweek teruggebracht van 98 naar 91 uur. Het spreekt vanzelf dat hier het laatste woord nog niet over is gezegd.

Bridge- en engine resource management training zal worden ingevoerd voor officieren die op "operationeel" niveau dienstdoen zoals tweede stuurlieden en derde werktuigkundigen. Leiderschap- en management training zal verplicht worden voor leidinggevende officieren. Er wordt ook gesproken over het invoeren van training om leiderschap- en teamwork vaardigheden voor leidinggevend te bevorderen.

Als antwoord op de toenemende ingewikkelde elektronische systemen aan boord, zal men beginnen met de introductie van electrotechnische officieren. Hierop werd al langer aangedrongen door vakbonden die ook ijveren voor een speciaal senioriteitscertificaat voor deze medewerkers, zodat loopbaanperspectieven geboden kunnen worden. De nieuwe conventie zal echter het aan boord hebben van deze functionarissen nog niet verplicht stellen.

De nieuwe conventie zal ook eisen invoeren voor training, algemene kennis en bekendheid aan boord voor diegenen die speciale beveiligingstaken uitvoeren. Voor diegenen die niet als veiligheidsofficier optreden zal een algemene veiligheidstraining worden ingevoerd. Reders en vakbonden hebben aangedrongen om van de veiligheidstrainingen een aparte regeling te maken omdat deze verband houden met de ISPS Code. Deze past niet in de training betreffende veiligheids-eisen, zoals gesteld door de STCW Conventie.

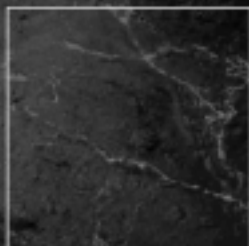


Is het Loodswezen al een stip aan jouw horizon?

- Wil je aan de wal maar toch op zee?
- Wil je nieuwe carrièremogelijkheden ontdekken?
- Wil je bijdragen aan de vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar onze zeehavens?

• Word registerloods!

Kijk daarvoor op onze website:
www.loodswezen.nl



Loodswezen

Nederlandse Loodsencorporatie • +31 88 900 25 00 • info@loodswezen.nl

www.loodswezen.nl

Een aanpassing die vele binnen de NVKK na aan het hart ligt, is de verplichte invoering van opfriscursussen voor sommige belangrijke zaken zoals brandbestrijding en veiligheidstrainingen. Reders hebben aangedrongen om het aantal trainingen aan de wal zoveel mogelijk te beperken in verband met het kostenaspect. Zij verkiezen daarom trainingen aan boord om aan de gestelde eisen te voldoen. In hoeverre het volgen van opfriscursussen zal worden verbonden aan het vernieuwen van de vaarbevoegdheid, iedere vijf jaar, zal nog worden gezien.

Een belangrijke verandering wordt het invoeren van vaarbevoegdheidstabellen die aanvangs- en gevorderde trainingseisen voor olie-, chemicaliën- en gas-tankers verplicht stellen. Over details wordt nog nagedacht, maar er zijn diverse voorstellen voor invoering

De nieuwe conventie zal ook verbeterde trainingseisen invoeren voor kapiteins en officieren die dienstdoen op offshore ondersteuningsschepen. Deze gaan vergezeld van eisen voor DP training en toegevoegde richtlijnen voor het oefenen in anker-bedienings operaties.

Er komt ook richtlijnen voor het trainen van dek- en machinekamerpersoneel die vallen onder de IMO Polar Code. Het is waarschijnlijk dat deze training verplicht wordt nadat de IMO Polar Code verplicht is gesteld. Het varen in gebieden waar ijs verwacht kan worden, vereist immers aparte vaardigheden die in het reguliere lesprogramma nauwelijks voorkomen.

De herziene SCTW code zal ook een nieuwe trainings- en vaarbevoegdheidseisen introduceren voor wat vroeger de AB genoemd werd (dek en machinekamer).

Dit zal ook een training voor een dual competentie inhouden. Wij zijn als NVKK blij met deze ontwikkeling omdat deze het weer mogelijk moet maken dat lager opgeleide jonge mensen een loopbaan in de zeescheepvaart kunnen beginnen. Wanneer dit een juiste keuze blijkt te zijn, kunnen ze later doorgroeien, via vervolgopleidingen, naar officiersrangen. Kortom de herleving van de "koude grond" opleiding die in het verleden heeft laten zien dat velen die deze opleiding gevolgd hebben, zoveel affiniteit met het varend beroep hebben opgedaan dat ze niet voor de zeescheepvaart verloren gaan, doordat ze voortijdig met varen stoppen.

Ook de medische voorwaarden voor zeevarenden komen aan de orde. Deze zullen worden gestroomlijnd met de eisen zoals bepaald in de Maritime Labour Convention (MLC). Er komt een wereldwijd systeem van gezondheids eisen die de basis zal vormen voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen. Reders-organisaties en vakbonden hebben gepleit voor een meer algemene aanpak waardoor er meer flexibiliteit wordt gehanteerd. Praktische regels voor het toepassen van de normen zullen door de IMO, ILO en de Wereldgezondheidsorganisatie worden ontwikkeld.

De herziene conventie zal ook een verplichte alcohol limiet (voor zeevarenden die op wacht zijn) inhouden. Deze is gesteld op 0,05 %. Bovendien komt er een verplichting dat er geen alcohol kan worden genuttigd binnen vier uur voordat men op wacht gaat. Ook geeft de conventie richtlijnen aan scheepvaart-maatschappijen om alcohol- en drugsmisbruik aan boord te voorkomen.

(transl. from Telegraph, January 2010)



feederlines | shipmanagement
feederlines



STUURMANSKUNST



Feederlines verstaat de kunst om ook in tijden met economische tegenwind de juiste koers te zetten.
Met een moderne, wereldwijd opererende vloot van voornamelijk multi purpose schepen en een gemotiveerde groep medewerkers pakt de rederij haar kansen.
Door de uitbreiding van de vloot in de komende jaren bestaat er een behoefte aan zeevarenden die beschikken over de juiste stuurmanskunst.
Wilt u meer weten over uw varende mogelijkheden bij Feederlines; bezoek dan onze website www.feederlines.nl of neem contact op met Jetse Stienstra, hoofd bemanningszaken, via crewing-dpt@feederlines.nl of per telefoon op 050 5887777.

Realisatie: Alterra.nl. Stuurlieden op de brug, bron: ...

CRIMINALISATION IN HONGKONG

Jail sentences ranging between two and a half to three years, have been imposed on four seafarers in connection with a fatal collision at sea. Hong Kong's District Court has jailed the captains of a Ukrainian tugboat and a mainland bulk carrier, together with two local pilots in connection with a fatal crash that claimed the lives of 18 men. The seafarers aboard the Ukrainian vessel lost their lives when it sank after colliding with the 120,000-tonne "Yaohai" in foggy conditions, off the coast of Hong Kong in March 2008.

Yuriy Kulemesin, 45, captain of the "Neftegaz-67", received a prison term of three years and two months. Tang Dock-wah, 61, the senior pilot on board the "Yaohai" at the time of the incident, was handed a three-year sentence. The Yaohai's mainland captain, Liu Bo, 37, and Hong Kong co-pilot Bruce Chun Wak-tak, 49, were each jailed for two years and four months. The four had pleaded not guilty.

When handing down the sentences, the judge said the men had committed a serious navigation error. She said they did too little, too late to avoid the collision. "The dire situation which arose should never have happened. The boats had ample time to pass clear from each other," District Court Judge Susana D'Almada Remedios said in her verdict.

She said those in charge on both vessels, had neglected to make full use of their radar devices and stayed on a course towards each other despite multiple warnings from the Hong Kong Marine Department. The judge added, although there was plenty of time to avert disaster, the captain of the "Neftegaz-67" did not take action to avoid the collision until about 45 seconds before it occurred.

Zeevarende collega's opgelet !!!



MEER EERSTEJAARS VOOR ZEEVAARTSCHOLEN

Dit studiejaar studeren aan de Nederlandse zeevaartopleidingen meer eerstejaarsstudenten dan in het vorige studiejaar. Voor het hbo zijn dat er 285, tegenover 227 een jaar eerder. Voor het mbo 250, tegenover 233 in het jaar ervoor.

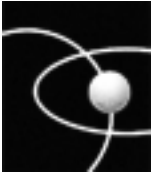
De cijfers zijn verzameld door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en hebben als peildatum 1 oktober 2009. In totaal telt het hbo 698 maritieme studenten en aan het vierjarig mbo/mmo 767. Jaarlijks zijn er nogal wat doorstromers van het mbo naar het hbo, dit studiejaar 58. Het totaal aantal behaalde diploma's in het vorig studiejaar was: hbo 114 en mbo 139. Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling gaat weer aan kop wat betreft instroom en totaal aantal (hbo)studenten: instroom 82, totaal 278. Voor het vierjarig mbo is het STC in Rotterdam het grootst: instroom 136, totaal 386.

Nederland telt elf zeevaartopleidingen, mbo en hbo. Behalve voor maritiem officier op mbo- en hbo-niveau, zijn er ook opleidingen voor schipper-machinist beperkt vaargebied, stuurman, scheepswerktuigkundige of een combinatie van die twee: stuurman/werktuigkundige. Afhankelijk van de opleiding wordt een vaarbevoegdheid verkregen voor 'kleine' schepen, tot 3000 gt en/of een voortstuwingsvermogen van 3000 kW, of 'alle' schepen daarboven.

Bron: Schuttevaer



A TRUSTFUL NATURE



Modern navigators of a thoughtful turn of mind may sometimes reflect on their extraordinary good fortune in operating ships in an era when navigation is more precise and sure than ever before. Not for them the frustrating problem of taking star sights at morning and evening twilight when the cloud cover thickens up, or the slight nervousness about making a landfall after several days when celestial sights were not possible. The ease and speed of the Global Positioning System has all but made the sextant redundant, and with precise position-finding, so many things are possible.

There has, however, been a certain amount of concern expressed in professional circles over the US decision to close down the remaining Loran-C stations, which did offer a viable alternative to the GPS for navigation in poor visibility. It was a useful check, although a declining number of ships were fitted with the receivers and it was generally spoken of as "old" technology. Indeed, most navigators will probably not remark on the passing of this radio aid to navigation, any more than they did the old Decca Navigator.

But the concern arises from the fact that while GPS works brilliantly most of the time, occasionally there are faults, and that such is the dependence on this system that the consequences might be serious. Navigators are urged to ensure that they cross-check their position using other means, but this requires a certain amount of strict discipline when GPS is perceived as being so reliable. GPS has also been identified as vulnerable to deliberate electronic interference by jamming devices, and tests have revealed that this is no idle fear, with so much of a ship's electronic outfit "satellite-guided". The satellites are free to use, but of course it must be recalled that they are usable through the good offices of the US military, and that it will be some time before the EU alternative system Galileo (which will have a cost attached) will be available. So it has been suggested that commercial shipping needs to have an alternative system available that will resist problems which may arise with the GPS transmissions, either through technical malfunction or malicious intent. An electronic successor to Loran – e-Loran has been proposed, and is still under discussion.

Some suggest that in the event that a ship loses its ability to receive GPS signals, its navigators merely revert to their pre-satnav mode, break open their sextants and resurrect their "lead, log and lookout" habits. Others, perhaps more realistic, recall the problems called by the uncertainties caused by the "millennium bug" and wonder whether this strategy is really realistic in an era when celestial navigation is being rapidly forgotten. There are, after all, radars and perhaps visual aids to navigation which the navigator can employ (and which should be employed today as a check for GPS). Except that in a trial some time ago, when a jamming device was activated aboard a lighthouse tender packed with the latest electronic equipment, virtually the sole item of equipment unaffected was the Loran-C receiver, which is of course now being discontinued. Almost coincidentally with the first switch off of Loran-C in the Pacific last month, GPS in and around the Californian city of San Diego experienced serious problems. San Diego is a large port in which is based at least one US Pacific fleet. Perhaps this was a warning!

Source: Watchkeeper



WOLFERT VAN BORSELEN PENNING VOOR JAAP LEMS

Donderdag 4 maart j.l. heeft de heer Jaap Lems de Wolfert van Borselenpenning ontvangen uit handen van wethouder Lucas Bolsius (Haven, Financiën, Buitenruimte en Organisatie). De heer Lems ontving de Rotterdamse onderscheiding als blijk van waardering voor zijn inzet voor de Rotterdamse haven. De onderscheiding werd uitgereikt ter gelegenheid van zijn aftreden als Havenmeester tijdens een druk bezochte receptie in de Cruise Terminal in Rotterdam.

De heer Lems was tot 1 maart 2010 de Havenmeester van Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen en Rijkshavenmeester. In zijn langdurige loopbaan bij het Havenbedrijf



Rotterdam is de heer Lems een baken geweest als het ging om de veiligheid van de haven. Hij speelde een prominente rol in de veiligheidsregio en de veiligheidsstaf. Naast de vele taken als havenmeester, was hij een expert bij de voorbereiding en totstandkoming van de moderne crisisorganisatie.

Als bestuurslid van de Rotterdamse Zeemanshuizen toonde de heer Lems betrokkenheid bij het wel en wee van zeevarenden van alle nationaliteiten. Hij zag toe op goede accommodatie, zorg en ontspanning voor de zeelieden. Ook was hij vele jaren bestuurslid van de Stichting Wereldhavendagen en meer dan 20 jaar voorzitter van de Werkgroep Binnenvaartbelangen Rotterdam.

Jaap Lems bij zijn afscheid

Ook voor de NVKK heeft de heer Lems veel betekend, niet alleen als lid, maar ook door zijn steun en deelname aan diverse activiteiten zoals symposia. We waren dan ook vertegenwoordigd bij zijn afscheid. Op de uitnodigingskaart stond vermeld dat hij niet hield van speeches maar wel van gezelligheid. Dit was Jaap Lems ten voeten uit!

De Wolfert van Borselenpenning werd in 1967 ingesteld ter herinnering aan de stichter van de stad, de edelman Wolfert van Borselen (1250-1299). De penning is van zilver en vertoont aan de voorzijde de ruiterzegel van Wolfert van Borselen. Op de achterzijde staan persoonlijke woorden over de ontvanger ingegraveerd. De penning wordt gegeven aan personen die in een leidinggevende functie op meerdere terreinen activiteiten hebben ontplooid voor de Rotterdamse samenleving.

Bron: Bestuursdienst Gemeente Rotterdam





Op zoek naar afwisseling?

Avontuur vind je op zee. Maar écht avontuurlijk is het pas bij Redwise. Geen twee zeereizen hetzelfde. Met een splinternieuw schip of een klassieke stomer, in een notendopje de halve wereld rond of met collega's op een oceaandreus; elke reis is anders.

Monster vandaag nog aan op onwijswerk.nl

Amersfoortseweg 12-E, 3751 LK Bunschoten-Spakenburg. Tel. 033 42 17 860. info@redwise.nl




Redwise
 GLOBAL SHIP DELIVERY & CREWING

PLEA TO REGISTER VESSELS

As many as 25% of vessels passing through the Gulf of Aden have still not registered with MSCHOA (The Maritime Security Centre – Horn of Africa). They have also not applied the Best Management Practices (BMPs), said Captain Richard Farrington, chief of staff of the EU Naval Force, and co-chairman of the Shared Awareness and De-confliction (SHADE) mechanism.

He was updating a recent meeting of Working Group 1 of the UN/IMO's contact group on piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) on the latest operational achievements, development and planning of the international anti-piracy operation in the Gulf of Aden, focusing on information exchange, the internationally recommended transit corridor (IRTC) and the IRTC military co-ordination guide. Crucially, he pointed out that seven out of eight vessels hijacked recently had not been reporting their movements to UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) and not one of the eight was registered with MSCHOA, although all were registered with flags that had signed up to the BMPs. Out of 15,000 vessels with registered transits, only two had been hijacked and one of these was not implementing BMPs, he claimed. Captain Howard Snaith, Intertanko's marine director, stated at a public conference in London this week that it was crucial that vessels passing through this area register with MSCHOA and report to UKMTO and at the same time implement BMPs. He emphasised that the average pirate attack lasted only 11 minutes and therefore that a policy of "detracting, deterring, delaying" by implementing BMPs, reporting to UKMTO and registering with MSCHOA was the most effective way of avoiding a hijacking situation.

Source: Tanker Operator



INSTALLATIE VAN DE TUCHTRAAD VOOR DE SCHEEPVAART

Met in achtneming van Hoofdstuk 5a van de Zeevaartbemanningwet per 1 januari 2010, is het Tuchtcollege voor de Scheepvaart een feit geworden. Per diezelfde datum is er een wijziging van de Schepenwet ingevoerd. Dit houdt verband met de totstandkoming van de Onderzoeksraad voor Veiligheid bij het onderzoek naar scheepsongevallen en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart. Een en ander betekent dat vanaf 1 januari j.l. daarvoor in aanmerking komende zaken door de OVV en/of het Tuchtcollege voor de Scheepvaart zullen worden behandeld. Teneinde lopende zaken af te handelen, zijn de leden van de Raad voor de Scheepvaart bij Koninklijk Besluit van 8 december 2009 herbenoemd voor een periode van 6 maanden, tot 1 juli 2010. De leden voor de Raad werden voorgesteld door de nu nog voorzitter de heer U.W. Bentinck.

Ter gelegenheid van de herbenoeming van de leden van de Raad voor de Scheepvaart en de installatie van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, vond op vrijdag 12 februari j.l. een buitengewone openbare zitting plaats in de vertrouwde zittingzaal van de Raad voor de Scheepvaart in de Beurs van Berlage te Amsterdam.



Ter introductie van de nieuwe Tuchtraad voor de Scheepvaart gaf de voorzitter Mr.D. Roemers een toelichting op de totstandkoming van dit nieuwe college. Hij blikte ook terug op de "oude" Raad voor de Scheepvaart waarvan hij plaatsvervangend voorzitter was. Belangrijk was de reden voor de maritieme cluster in Nederland om de tuchtrechtspraak te behouden. Het is immers geen sinecure voor een collega om voor de Raad te verschijnen. Toch meende men, eigenlijk unaniem dat een Tuchtcollege nodig bleef. Redenen waren een behoud van kwaliteit bij de Nederlandse koopvaardij, maar belangrijker was het argument dat door een weloverwogen uitspraak van het Tuchtcollege, het strafrecht na een maritiem ongeluk zoveel mogelijk buiten de deur kan worden gehouden. Ervaringen ten tijde van de Raad voor de Scheepvaart hebben dit aangetoond.

De nieuwe wetgeving maakt een onderscheid tussen het oorzaak-onderzoek en tuchtrechtspraak bij ongevallen en incidenten in de zeescheepvaart. De Tuchtraad zal alleen optreden nadat er aanvragen of klachten van betrokkenen zijn binnengekomen om de schuldvraag van scheepsofficieren te onderzoeken. Er wordt dan een zelfstandig onderzoek ingesteld. De verwachting is dat het aantal te behandelen zaken met de helft zal afnemen t.o.v. de huidige Raad voor de Scheepvaart. De locatie van de huidige Raad voor de Scheepvaart blijft ook bestaan voor de nieuwe Tuchtraad. De President van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven, mr. R.R. Winter beëdigde tijdens deze bijzondere zitting de leden van het Tuchtcollege.



De leden van de nieuwe Tuchtraad

Website: www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Bron: Uitnodiging en persbericht R. v.d.Scheepvaart



RECTIFICATIE

In onze vorige aflevering publiceerden we een incorrecte weergave van de presentatie van de heer H.A. L'Honoré Naber tijdens een symposium over piraterij in Den Haag.

Mr. H.A. L'Honoré Naber, member of the Board of the NVKK and expert of Safer Seas Consultancy, gave a summary of means against piracy that may be available in the future. However most of the means are still in an experimental phase. He emphasised that it will not be possible to protect all ships at sea by international naval units only. The area is too wide and there are simply not enough warships. As a consequence merchant ships should be provided with non-lethal means as well as an adequate anti-piracy policy which should be an integral part of the company security policy. Both policy and equipment will be needed to deter piracy in the near future. He argued in favour of a structural allocation of tasks between navy and merchant navy. The principal task of navies: safeguarding sea lines of communication, should be emphasised again. Ship owners and ship operators should ensure adequate on-board anti-piracy measures – with or without government support. On-board protection will ensure that merchant ships can immediately act to their defense, all over the world, without losing valuable time waiting for decisions from rescuing parties.

ZEEKADETKORPS NEDERLAND



Het Zeekadetkorps Nederland is een jeugdvereniging die jongeren "de weg naar zee wijst". De vereniging probeert jongeren enthousiast te maken voor een toekomst in de maritieme sector. Dat lukt goed. Elk jaar kiezen tientallen jongens en meisjes, die lid zijn van een zeekadetkorps, voor een maritieme loopbaan. Ruim een kwart van de zeekadetten volgt een maritieme opleiding of is al in een nautisch beroep werkzaam.

U vindt zeekadetten in 19 plaatsen in Nederland waar zij een eigen varend schip als basis hebben. Het werk van de zeekadetkorpsen is mogelijk dankzij de inzet van ongeveer 300 vrijwilligers, in bestuursfuncties, als lid van de korpsleiding of in een andere ondersteunende functie. Bijna een derde van de vrijwilligers is nog in een nautisch beroep werkzaam en een ongeveer even grote groep heeft dat gedaan. Door natuurlijk verloop zijn elk jaar nieuwe vrijwilligers nodig voor het werk van de zeekadetkorpsen.

Op dit moment is er bij de landelijke overkoepelende organisatie een vacature als vice-voorzitter. Ook wordt gezocht naar een International Liaison Officer ter ondersteuning van de huidige staf. Een ILO is verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van de uitwisselingsprogramma's van het ZKKNL. Jaarlijks bezoeken zeekadetten uit zo'n 4 – 6 landen Nederland om deel te nemen aan het landelijk zomerkamp en kennis te nemen van ons land. Nederlandse zeekadetten nemen deel aan



kampen van buitenlandse zeekadetkorpsen. Daarnaast is er bij een van de 19 plaatselijke korpsen altijd behoefte aan kaderleden en vrijwilligers voor instructie in maritieme vakken en leiderschap of voor onderhoud aan de opleidingsschepen. U vindt altijd wel een korps bij u in de buurt. Wilt u uw ervaring en tijd beschikbaar stellen om jongeren enthousiast te maken voor die mooie maritieme kansen die ons land te bieden heeft? Kijk dan op de website van het Zeekadetkorps Nederland (www.zkk.nl) voor meer informatie of neem contact op met:

de voorzitter: J.G.A. Brandt,
tel: 070 3220297
e-mail: jgabrandt@kpnplanet.nl
of met
de secretaris: S.J. Brandsma
tel: 0517-417868
secretaris@zkk.nl





MARITIME PILOTS
INSTITUTE NETHERLANDS

SHIPPING and
TRANSPORT COLLEGE



SMR

For a complete range

of education and training
at the nautical and
maritime cluster

- Merchant navy
- Navy
- Navigation supporting services



SAFEWAY MARITIME ROTTERDAM BV

Partners in maritime safety management, training and development

Contact address: Lloydstraat 300, 3024 EA ROTTERDAM, THE NETHERLANDS
Telephone: +31-10-4486000 – Telefax: +31-10-4486013 – E-mail: info@safewaymaritime.nl

MARITIEM SYMPOSIUM 2010



Ter gelegenheid van haar 25-jarig bestaan, organiseert de Stichting Ouderkerk Fonds (OKF), in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), op vrijdag 8 oktober 2010 een symposium over het opleiden van Nederlandse zeevarenden en het bemannen van de Nederlandse koopvaardij, nu en in de toekomst, onder de titel:



"EERST LEREN EN DAN VAREN"

Onder leiding van dagvoorzitter, de heer M.A. (Fred) Busker, gaan een aantal vooraanstaande sprekers uit de maritieme wereld in op dit thema. Zo kunnen we o.a. mevrouw Tineke. Netelenbos, voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, mevrouw Christina Vartsos-Tzannetakis van de Europese Commissie, de heer Sibbrand Hassing van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en drs E.W. Meijnders van rederij Spliethoff Beheer verwelkomen.

Het Ouderkerk Fonds werd opgericht nadat initiatiefnemer en stichter Kapitein Hermanus Ouderkerk (1913 -1997) een aanzienlijk eerste bedrag had gestort. Het fonds draagt de naam van de stichter die zijn vooropleiding volgde aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam van 1930 tot 1932. Hij doorliep vervolgens alle rangen op de Nederlandse koopvaardijvloot. In 1961 ging hij met pensioen waarna hij zich in de U.S.A. vestigde.

Kapitein Ouderkerk was lid van de Vereniging van Oud-Kweekelingen (VOK) en van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK). Naar zijn wens wordt het Ouderkerk Fonds beheerd door een bestuur, bestaande uit twee vertegenwoordigers van de VOK, één van de NVKK en één van de KVNK.

In de loop der jaren werd het Fonds aangevuld met giften van oud-kweekelingen en van de initiatiefnemer. De Stichting Ouderkerk Fonds ondersteunt vooral de opleiding van Nederlandse koopvaardij officieren.

Het symposium vindt plaats in het evenementen-centrum van het Marine Etablissement te Amsterdam en begint om 13.00 uur.

Belangstellenden kunnen zich aanmelden bij het secretariaat van de NVKK, Wassenaarseweg 2, 2596 CH Den Haag, per e-mail: nvkk@introweb.nl of per telefoon 070 3836176. Na binnenkomst van uw aanmelding krijgt u een programma toegezonden. Uw vroege aanmelding is van belang i.v.m. parkeerruimte nabij het Marine Etablissement. Graag uw kentekennummer van uw auto vermelden i.v.m controle bij de ingang.





OPROEP AAN VARENDE LEDEN

- * Freakwaves. Recentelijk is de vereniging geïnformeerd, door een van onze varende leden, over golven, welke in hoogte sterk afweken van de weersvoorspellingen. Deze z.g.n. "freak waves" of "abnormal waves", welke kunnen resulteren in aanzienlijke schade etc., zijn niet van te voren opgegeven. Om hier een beter begrip van te krijgen en onderbouwing van het probleem te bewerkstelligen, is het noodzakelijk relevante ervaringen van onze leden te verzamelen. Hierbij een vriendelijk verzoek om uw ervaringen met ons te delen.

Onze vereniging is voorts vertegenwoordigd in diverse nationale en internationale werkgroepen waar we informatie uitwisselen om problemen gezamenlijk aan te kunnen pakken.

- * Piraterij. Meldt u ieder geval van piraterij aan ons. Met een gedetailleerde beschrijving kunnen wij de aandacht voor oplossingen versterken.
- Criminalisering van zeevarenden. Om ook hier een goede onderbouwde zaak van te kunnen maken, is iedere actuele informatie essentieel.

De NVKK doet een dringend beroep op onze leden om ervaring en informatie op deze gebieden met ons te delen.

U kunt relevante informatie sturen naar ons secretariaat of
via de e-mail (NVKK@introweb.nl)



Activiteiten Maritiem Museum April

Cursus Maritieme geschiedenis van Nederland

Het Maritiem Museum Rotterdam hecht veel belang aan het behoud van de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart. Het museum is bovendien het belangrijkste instituut dat het Rotterdamse maritieme erfgoed bewaart en bestudeert én deelt deze kennis tevens graag met haar publiek. Daarom organiseert het museum een exclusieve cursus over de rijke maritieme geschiedenis van ons vaderlands verleden; vanuit het heden terug naar het verleden.

Deze vierde en voorlaatste cursusmiddag wordt gegeven door Jeroen ter Brugge, hoofd Collecties. Onderwerp: Prehistorische en Romeinse scheepvaart; vroegste vormen van scheepvaart, de ontwikkeling van de kano, handelsrelaties, Romeinse scheepsbouw en beïnvloeding, vlootstations.

Datum: vrijdag 16 april 2010

Tijd: 14.00 uur - 16.15 uur

Aanmelding is verplicht: Aanmelden kan per e-mail naar vrienden@maritiemmuseum.nl of bel 010 413 2680. Er is slechts een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.

Meer informatie over het evenementenprogramma van het Maritiem Museum Rotterdam is te vinden op www.maritiemmuseum.nl



HAVENMEESTER LEMS LAAT VEILIGE HAVEN ACHTER

Het jaar 2009 was een veilig jaar voor de Rotterdamse haven waarin belangrijke stappen zijn gezet om de veiligheid en orde nog beter te garanderen. Met deze conclusie presenteerde havenmeester Jaap Lems voor de laatste maal de nautische jaarcijfers van de Rotterdamse haven in zijn 'hut' op de achttiende etage van het World Port Center. Op 1 maart gaat hij officieel met pensioen en wordt dan opgevolgd door René de Vries. In 2009 noteerde het Havenbedrijf officieel 124 nautische ongevallen, tegen 126 in 2008. Daarbij ging het om slechts zes 'significante ongelukken' met aanzienlijke schade of stremming. Door de kredietcrisis nam het aantal scheepsbewegingen af van 89.297 naar 81.611 en het aantal zeeschepen idem dito: van 36.415 naar 33.352.

Jaap Lems toonde zich heel tevreden over de resultaten van de ruim 11.000 inspecties. Die toonden aan dat de bemanning zich beter houdt aan de regelgeving. Op basis van de door het Havenbedrijf ontwikkelde 'safety and environmental index' kreeg het milieuveiligheidsniveau een 8,5 en het transportveiligheidsniveau een 8,3. De havenmeester ging specifiek in op inspecties op schepen met restgassen. Van de 104 onderzoeken moest slechts éénmaal verbaliserend worden opgetreden. De havenmeester vond het bemoedigend dat er ook dit jaar door de schepen meer afval was ingeleverd in Rotterdam.

Als voorzitter van de 'European Harbour Masters' Committee' waarschuwde hij voor de onder druk staande kwaliteit van de steeds kleinere wordende bemanning op zeeschepen in het algemeen. Dat leidt volgens hem tot communicatieproblemen, vermoeidheid en vermindering van ervaring en dit komt juist in havens tot uiting.

VERENIGINGSGEGEVENS

adres: Wassenaarseweg 2	2596 CH 's Gravenhage	
telefoon: 070-3836176	fax: 070-3835911	e-mail: nvkk@introweb.nl

website: www.nvkk.nl

Perscontact: A.van Binsbergen 0343-520572

Dagelijks bestuur met privé telefoon / fax nummers:

<u>Voorzitter:</u>	A. van Binsbergen	tel/fax: 0343-520572 / 0343-430294 e-mail: abinsbergen@planet.nl
<u>Vice-voorzitter:</u>	J.S. van de Kop	tel: 010 - 4663684 e-mail: vandekop@planet.nl
<u>Secretaris /</u>	D.J.van Dijk	tel: 0165-323573
<u>Penningmeester:</u>		e-mail: davevandijk@planet.nl

<u>Redacteur "Notices to Master Mariners":</u>	tel/fax: 0182-613231
F.J.van Wijnen	e-mail: cesma.vanwijnen@planet.nl

Regio :		
W.W. Thumann	tel: 072 - 5339143	(Vert.Amsterdam)
L. Geenevasen	tel: 0512 - 510528	(Vert. Noord-Nederland)

Contributie per 1 januari 2010:

Varende kapiteins	Euro 165,- per jaar*
Varende wettelijk voorgeschreven plaatsvervanger	Euro 110,- per jaar*
Internationale leden (varend)	Euro 120,- per jaar
 Introductie leden (max. 2 jaar)	 Euro 75,- per jaar
 Leden, Vereniging van Overzeeloodsen	 Euro 90,- per jaar
 Leden, Registerloodsen	 Euro 90,- per jaar
Leden, gepensioneerd voor 01.01.82	Euro 25,- per jaar
Leden, gepensioneerd na 01.01.82	Euro 60,- per jaar
Leden, ex-varend, met walfunctie	Euro 60,- per jaar
Buitengewone leden (indien niet honorair benoemd)	Euro 60,- per jaar

Rechtsbijstand via UnieFacet B.V.:

Varende leden	Euro 70,- per jaar extra
Gepensioneerden	Euro 40,- per jaar extra

Deze houdt in: algemeen advies op gebied van arbeidszaken, sociale voorzieningen e.d.
 Voor leden is juridisch advies inbegrepen bij arbeidszaken vallend onder de Nederlandse wetten. Juridische bijstand is ter beoordeling van het NVKK Bestuur.



RELIABLE STRENGTH



For over 40 years Jumbo has built its worldwide reputation of engineered, safe solutions for the full range of heavy lift transportation; by sea and over land, from fabrication yard to jobsite, from 10ts to 1800ts. With a fleet of 14 in-house designed heavy lift vessels (two of which are equipped with DP2), with cranes that lift up to 1800ts and manned with highly trained crews, Jumbo serves a variety of markets including the Oil & Gas and Power industries. From general cargo to genuine heavies, your cargo gets the JUMBO attention it deserves.



WWW.JUMBOSHIPING.NL

Visit us at: Breakbulk Transportation Conference & Exhibition
Ernest N. Morial Convention Center / New Orleans, Louisiana / October 13 - 15, 2009 / Booth #107



**NEDERLANDSE VERENIGING VAN
KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ**

Aangesloten bij / Associated with
International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)
Confederation of European Shipmasters' Associations (CESMA)

**A A N M E L D I N G S F O R M U L I E R / E N T R Y F O R M
VOOR LEDEN, BUITENGEWONE LEDEN
AND INTERNATIONAL MEMBERS WITH IFSMA MEMBERSHIP**

Ondergetekende/Undersigned

Diploma / CertificateGeb. datum / Date of birth

Varend als / Employed as

Ex/Formerly employed as

Gepensioneerd / Retired

Rederij / Shipping Co.

Huisadres / Home address

Postcode/woonplaats / Postal code/residence

Telefoon/Telephone / fax:e-mail:

Membership number IFSMA:

Verzoekt hiermede om toe te treden als lid van de NVKK m.i.v
(Requests entry as an international member of the NVKK from)

Entreegeld: euro 12,50

Handtekening:

Entree fee: euro 12,50

Signature:

=====

Verzoekt tevens lid te worden van UnieFacet via de NVKK.

(doorhalen indien niet gewenst)

Het lidmaatschap bij UnieFacet, via onze vereniging, houdt in: juridisch advies en eventueel juridische bijstand bij arbeidszaken vallend onder de Nederlandse wetten, zulks ter beoordeling van het NVKK bestuur.

Voor onze varende leden is, op verzoek, tegen een bijdrage van 35 euro*), een jaar abonnement op het Tijdschrift "Schip en Werf de Zee" beschikbaar.

Indien u hiervan gebruik wilt maken, gelieve u dit schriftelijk kenbaar te maken.

*) mits te verzenden aan een postadres binnen Nederland.

Wij vragen uw bijzondere aandacht voor de mogelijkheden om lid van de NVKK te worden. Iedereen die zijn vaarbevoegdheid heeft om als kapitein op een zeegaand schip te varen, kan lid worden. We zijn gestart met en actie om de vereniging beter onder de aandacht te brengen en het lidmaatschap aantrekkelijk te maken. Voor 75 euro per jaar bent u al (introductie) lid (gedurende twee jaar) en geniet u volledig van de voordelen die het lidmaatschap biedt.

**De NVKK is een vereniging voor kapiteins
die wat te zeggen hebben!**



Bent u de weg kwijt in het fiscale doolhof?

Werkt u in de zeevaart, bagger of offshore?

Tysma|Lems brengt u weer op koers!

Tysma|Lems is al jaren het vertrouwde adres voor werknemers werkzaam in de 'natte' sector. Maar ook voor anderen die buiten Nederland werkzaam zijn of juist in Nederland tewerk worden gesteld kan veel betekend worden. Niet alleen op fiscaal, maar ook op financieel terrein zijn wij u graag van dienst.

Tysma|Lems

Wormerhoek 14d, 2905 TX Capelle aan den IJssel
Telefoon: 010 - 4121225, E-mail: info@tysmalems.nl, www.tysmalems.nl