

Notices to Master Mariners

PERIODIEKE UITGAVE VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS TER KOOPVAARDIJ

4 MEI HERDENKING

VESSEL TRAFFIC SERVICES

MARITIEM GERECHTSKUNDIGE

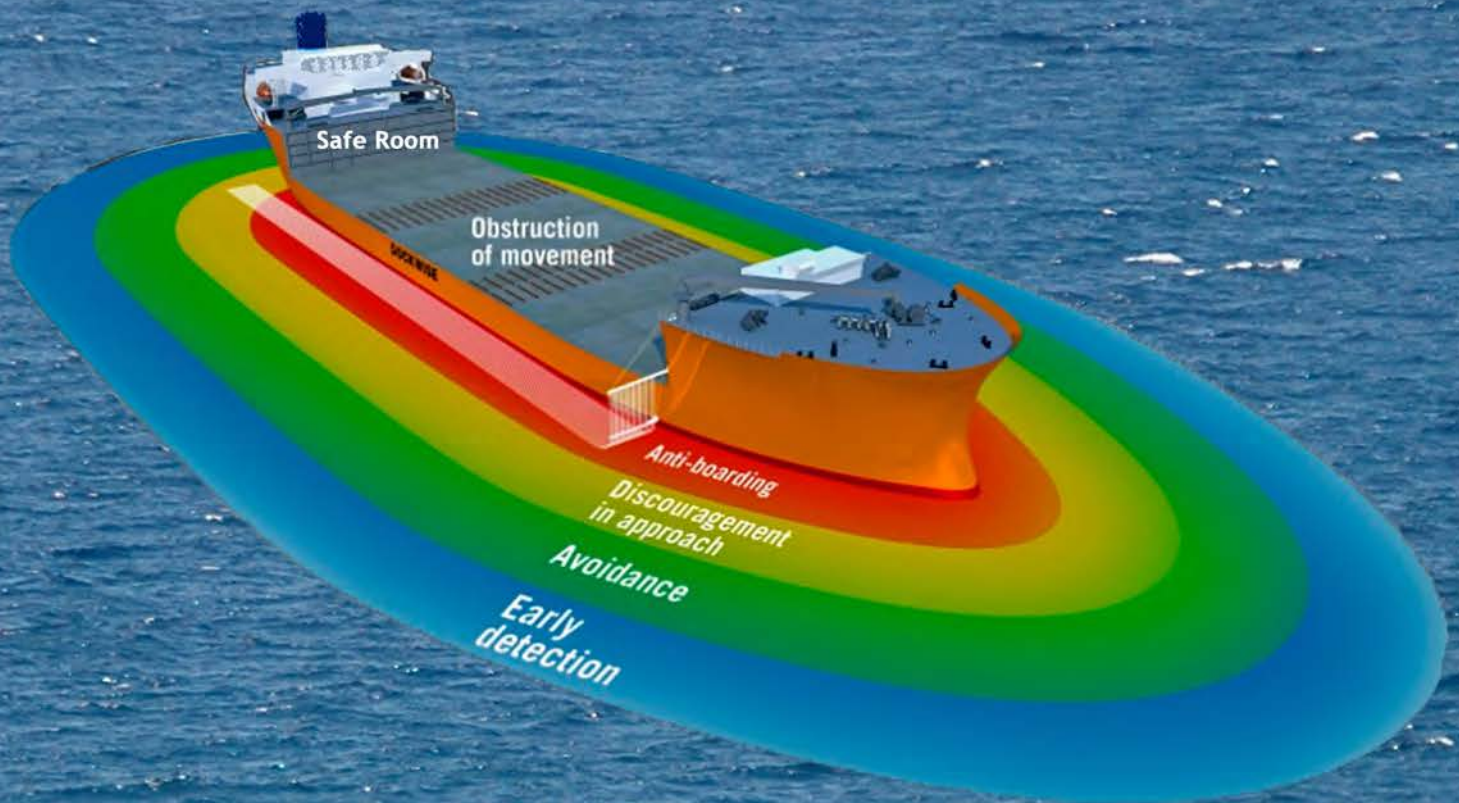
en nog meer over vervoer containers



NR 2 - JULI 2019

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>

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:

P.J.J. van der Kruit
P.L. Paap
G. Schütze
T. Voskuil

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

12 september Den Haag Bestuursvergadering
10 oktober Amsterdam Symposium

(data onder voorbehoud)

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Interview Nieuwsuur voorzitter	5
Herdenking 4 mei Javakade	8
Foto's herdenking 4 mei	12
Maritieme gerechtskundige	15
Verslag CESMA/AGA	17
Jaarverslag NML	18
Stichting Koopvaardijpersoneel	18
Vessel Traffic Services P.L. Paap	19
Margriet speldjes	21
Ingezonden brief G. Schütze	22
Ingezonden brief C. den Rooijen	24
Ingezonden brief P. van der Kruit	25
Jaaroverzicht voorzitter op ALV	28
IFSMA promotional video	29
Secretariaatsmededelingen	30
In Memoriam Fred van Wijnen	31

OP DE VOORPAGINA

Vakantietijd op zee, voor elk wat wils: op ouderwets actieve wijze of modern en relaxed. Rotterdam oud en modern.

(Foto H.A. L'Honoré Naber)

QUOTE

'Calm sailing doesn't come from calm waters,
it comes from having a good navigator,
a good crew and a good vessel'

(Anthony T. Hincks)

DE REDACTIE IS OP ZOEK NAARIEMAND DIE 4X PER JAAR HET OVERZICHT VAN 'KORT MARITIEM NIEUWS' WIL SCHRIJVEN.



Geachte collegae,

Op 27 mei is onze waarde collega, oud-bestuurder en erelid Fred van Wijnen overleden. Fred heeft enorm veel betekend voor onze vereniging en de algemene belangen van de kapitein. Op 4 juni werd hij tijdens de crematieplechtigheid in Zoetermeer, onder grote belangstelling van familie, vrienden en collega's uit de internationale maritieme sector, herdacht.

We zullen Fred herinneren als een zeer goede, actieve en kundige vakbroeder.

Op 16 mei hadden we onze goed bezochte algemene ledenvergadering waar onder andere de financiële begroting, het hernieuwde huishoudelijk reglement en de bestuurssamenstelling voor de komende

periode werden goedgekeurd. Ook werden er een aantal belangrijke actuele onderwerpen besproken.

Aan het einde van de Algemene Ledenvergadering verzorgde kapitein Roel Ballieux een interessante lezing over de uitdagingen bij het varen met de hedendaagse grote containerschepen. Zoals u weet is dit onderwerp zeer actueel. De NVKK is door de Onderzoeksraad voor Veiligheid gevraagd om expertise te willen leveren bij het onderzoek naar het incident met de MSC Zoe op 2 januari j.l.

De komende maanden zullen de volgende onderwerpen centraal staan:

- Ondersteuning van de ministeries bij de invulling van de Wet ter bescherming Koopvaardij.
- IALA-seminar in Parijs voor de update van VTS IMO resolutie A 857.
- IFSMA en CESMA zullen ons op dit seminar vertegenwoordigen.

Tenslotte wil ik u attent maken op ons op symposium van 10 oktober a.s. met als onderwerp "Maritime Security". Zoals vanouds zal dit evenement plaats vinden bij Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam.

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

Leen van den Ende
Voorzitter



2016



Naar aanleiding van de aanval op olietankers in de Golf van Oman werd onze voorzitter op 14 juni j.l. geïnterviewd bij Nieuwsuur. Hieronder het interview.

Leen van den Ende was ten tijde van de Golfoorlog kapitein op schepen die door de Golf van Oman voeren. Er was toen voortdurend dreiging. Hij is geschrokken van de vermoedelijke aanval van gisteren op twee olietankers in de Golf.

Tijdens de Golfoorlog begin jaren 90 was de dreiging groter dan nu, zegt Van den Ende, die voorzitter is van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij. Hij vindt niettemin dat schepen die de komende tijd door de Golf moeten, beschermd zouden moeten worden door de marine.

"Zo lang de dreiging er is moeten schepen in het gebied beschermd worden. In de tijd dat ik daar voer in de Golfoorlog voeren we in een konvooi van zo'n tien schepen tegelijk, met bescherming van de marine van de coalitielanden. Dan was de kans kleiner dat de vijand erbij kon komen."

Krachtige bom

Onduidelijk is hoe groot de dreiging in de Golf van Oman nu precies is. Vorige maand werden er ook al tankers gesaboteerd. De Verenigde Staten zeggen dat Iran voor de incidenten verantwoordelijk is, ook voor de mogelijke aanval van gisteren. Iran ontkent. "Het ziet ernaar uit dat het om een professionele aanval gaat, dat er een krachtige bom geplaatst is", zegt Van den Ende.

Zo lang de kans bestaat dat er nieuwe aanvallen komen, is extra militaire ondersteuning hard nodig, vindt Van den Ende. "Omdat we ook niet weten waar dit vandaan komt, terwijl er wel een groot gevaar dreigt. Als er explosieven afgaan tegen de huid van een schip, breekt er zó brand uit die zich snel uitbreidt van tank naar tank."

Er ontstaat dan een extreem gevaarlijke situatie voor de bemanning, zegt de oud-kapitein. "Het is heel moeilijk om zo'n schip te evacueren als het in brand staat. De brandende olie kan in zee stromen en zich verspreiden rond het schip. Om in een reddingsboot het schip te verlaten is dan een heel groot risico. "Alleen helikopters zijn dan een goede optie."

"Slapen deed je heel weinig. Je kon altijd aangevallen worden door bootjes met zwaar geschut".

INTERVIEW

Van den Ende kent het gebied waar de mogelijke aanval op de twee olietankers was, vlak bij de Straat van Hormuz. "Dat is een flessenhals. Daar vaart van alles, vrachtschepen, containerschepen, tankers. In een normale situatie is dat niet gevaarlijk, het verkeer wordt er goed geregeld. Maar tijdens de Golfoorlog was het er heel spannend. We konden altijd worden aangevallen."

Het gevaarlijkste stuk duurde een halve dag tot een dag om doorheen te varen. "Dat was heel spannend. Slapen deed je heel weinig. Je probeerde mensen uit de machinekamer en het ladinggedeelte te houden. We verbleven voor de zekerheid allemaal op de brug, want we konden aangevallen worden door *gunboats*, bootjes met zwaar geschut, en met raketten."

Sitting duck

In zo'n gebied zijn grote tankers een makkelijk doelwit, zegt Van den Ende. "Die schepen zijn 350 meter lang en steken meer dan twintig meter onder water. Ze zijn van grote afstand te zien. Je kan wel zeggen dat zo'n grote tanker een *sitting duck* is. Er wordt continu wacht gelopen dus een bootje zie je wel aankomen, maar zonder militaire bescherming kun je eigenlijk weinig doen."

Bron: Nieuwsuur 14 juni 2019

Het interview is te zien in de uitzending van Nieuwsuur op:

<https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2289092-oud-kapitein-kent-golf-uit-oorlogstijd-marine-moet-tankers-beschermen.html>

Meer over tankers in de Golf van Oman, Straat Hormuz en Perzische Golf op:

<https://nos.nl/artikel/2289032-wie-hoe-en-waarom-veel-vragen-over-incident-met-olietankers-bij-iran.html>



*De Ribut van Wijsmuller blust de in brand geschoten M. Vata tijdens de Golfoorlog
(Foto: Bureau Wijsmuller)*





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

Eén van de sprekers bij de herdenking op 4 mei j.l. bij het SMN-monument aan de Javakade in Amsterdam was kapitein Tjerk Voskuil, die sprak namens de Vereniging van Oud-gezagvoerders van de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Hieronder zijn toespraak.

Geachte aanwezigen.

Een bijzonder woord van welkom aan de nabestaanden en familie van hen, wier namen zijn ingehakt in dit monument. Namens de Vereniging van Oud-gezagvoerders van de Stoomvaart Maatschappij Nederland wil ik om te beginnen, mijn dank uitspreken aan de gemeente Amsterdam, stadsdeel oost en de heer Bos voor de organisatie van deze bijeenkomst en het in ere houden van dit monument. Tevens een woord van dank aan het muziekgezelschap, dat de omlijsting van deze plechtigheid, ook dit jaar weer, op ontroerende wijze verzorgt.

Nadat de Duitsers op 1 september 1939 Polen binnenvielen, verklaarden Engeland en Frankrijk de oorlog aan Duitsland. Daarmee begon direct de strijd op zee, het Engelse passagiersschip Athenia wordt al op 3 september tot zinken gebracht met een verlies van 100 mensenlevens. Nederland verklaart, net als in de 1^e wereldoorlog, handhaving van gewapende neutraliteit en op alle Nederlandse schepen wordt de scheepsnaam aan beide zijden en de nationale 3-kleur ook dáár en tevens op alle dekken, met verf aangebracht.

De drie oorlogvoerende landen beginnen direct met het leggen van mijnen voor de kusten en in de scheepvaartroutes in de Noordzee en ver daarbuiten. Twee nauwe geulen langs W-Europa blijven er aanvankelijk vrij van. De mijnen maakten geen onderscheid tussen oorlogvoerende en neutrale schepen, waarmee de angst van alle opvarenden van Nederlandse schepen, voor mijnen en U-boten, direct begon: vreselijke angst. De Tajandoen werd op 7 december 1939, dus nog voor dat Nederland in oorlog was, op de uitreis in het Engels Kanaal getorpedeerd en zonk binnen een half uur, waarbij 6 bemanningsleden omkwamen. De overige opvarenden werden uit de sloepen opgepikt door het Belgische s.s. Louis Sheid, dat onderweg was naar Engeland en zelf enkele uren later op de rotsen liep nabij Plymouth. De 62 overlevenden van de Tajandoen werden aan wal gebracht door een Engelse reddingboot. De Tajandoen was daarmee het eerste SMN schip, dat verloren ging ten gevolge van oorlogsgeweld. "Wie varen wil zij onvervaard, doch wake voor gevaar", was het motto van de Stoomvaartmij. Nederland, de SMN.

Op 10 mei 1940 vallen de Duitsers Nederland binnen. Hier op de Javakade wordt loods Celebes gevorderd ten behoeve van de regering om staatsgevaarlijke personen te interneren. Alle vaderlands gezinde schepen verlaten Nederland om maar niet in handen te vallen van de vijand. Zo ook twee vrachtschepen van de SMN, die hier nog voor de kant lagen. Liggen bleef het passagiersschip, de Johan Pieterszoon Coen. Dit schip werd door de regering gevorderd en door het Noordzee Kanaal en de sluizen gesleept om op 14 mei, net buiten de pieren van IJmuiden tot zinken te worden gebracht om zodoende de toegang tot de haven van Amsterdam te blokkeren. Eind mei volgt de oprichting in Londen van de Netherlands Shipping. Regering en rederijen werken daarin nauw samen met als gemeenschappelijk doel, "overwinning van de geallieerden". Het eerste schip van de SMN, dat na 10 mei verloren gaat ten gevolge van vijandelijke actie is de Simaloer, dat op 2 maart 1941 door een vliegtuigbombardement ten westen van Schotland wordt getroffen en waarbij twee bemanningsleden het leven verliezen. De strijd tegen Duitsland kon worden gevoerd, zolang Engeland bevoorraad kon worden over zee. Ik citeer: "Gevechten konden worden gewonnen of verloren, ondernemingen slagen of

mislukken, gebieden verkregen worden of verloren gaan, maar ons gehele vermogen om de oorlog voort te zetten of zelfs maar te overleven, werd beheerst door de vraag of wij de controle over de zeeroutes en de toegang tot onze havens konden behouden”, aldus Winston Churchill in zijn memoires.



IJmuiden

Aankomst ss. Jan Pieterzoon Koen

Alle schepen van de SMN waren nu buiten Nederland en bevoeren gedurende de oorlog alle zeeën ter wereld. Je vraagt je af, waarom de bemanningen aan boord bleven en niet naar huis trachtten te komen. Dat laatste was bijna onmogelijk door de bezetting van Nederland en een Koninklijk Besluit van juni 1940, dat dienstweigering en desertie strafbaar stelde. Toch deserteerden aanvankelijk velen. In 1942 wordt de vaarplicht afgekondigd. Deze bepaalde, dat alle zeevarenden, jonger dan 60 jaar verplicht werden om dienst te doen dan wel te blijven doen aan boord van een Nederlands schip. Afmonsteren was er niet meer bij. Denk je in: deze zeevarende burgers waren in 1939 of begin '40 de reis opgegaan met de gedachte, over enkele maanden weer thuis te varen. Gescheiden van vaderland en van allen die hun dierbaar waren, hebben zij gedurende de hele oorlog hun plicht gedaan. In totaal verloren ruim 1600 Nederlandse zeelieden het leven door oorlogshandelingen, waaronder 611 van de SMN. Van de 32 schepen waaruit de SMN-vloot bestond bij het uitbreken van de oorlog, zijn er 16 gedurende de oorlog verloren gegaan.

Het leven op zee is afschuwelijk. De permanente angst voor onmiddellijk gevaar en de onzekerheid over het lot van het thuisfront beheerst ieders gedachte aan boord. De hoop om ooit weer thuis te varen, het behalen van de uiteindelijke overwinning en het besef daaraan bij te dragen, houdt de mannen op de been. Konvooi varen, permanente uitkijk en dagelijkse brand- en sloepenrol worden routine, zeker als het schip ook munitie vervoert. In het begin van de oorlog is de rol van de Verenigde Staten nog niet geheel duidelijk. Dat verandert terstond op 7 december 1941, wanneer Japan uit het niets een groot aantal Amerikaanse oorlogsschepen en vliegtuigen vernietigt in en om de haven van Pearl Harbour. Japan sluit een pact met

Duitsland en Italië en de Amerikanen maken vanaf dat moment deel uit van de geallieerden. Ook de Pacific is nu oorlogsgebied en de Japanse vloot is daar aanvankelijk heer en meester. De Japanse landstrijdkrachten in Zuidoost Azië trekken stormachtig door naar het zuiden, waar het ene na het andere land wordt bezet en reeds op 15 februari 1942 wordt Singapore ingenomen. Op 27 februari verliest het geallieerde vlooteskader, onder bevel van schout-bij-nacht Karel Doorman de slag op de Javazee en komt het Japanse invasieleger aan land van Nederlands-Indië, dat op 8 maart 1942 capituleert.

In Indië worden alle Nederlanders, waaronder employees en zeevarenden van de SMN, geïnterneerd, mannen gescheiden van vrouw en kinderen. Een deel van de Nederlandse gevangenen, waaronder veel zeevarenden worden op een klein Japans vrachtschip, de Junyo Maru, vervoerd van Java naar de westkust van Sumatra. Onderweg wordt dit vijandelijke schip getorpedeerd door een geallieerd oorlogsschip, waarbij vele van de ca. 2000 opvarenden omkomen, waaronder 19 SMN'ers. Het leven in de kampen is ondragelijk zwaar. De onmenselijke behandeling door de kampeiding, honger, ziekte, gebrek aan hygiëne, zwaar werk bij hoge temperatuur en vochtigheid, velen zijn er onder bezweken. Vanaf 1942 worden de SMN schepen ook vaker gebruikt bij landingen, aanvankelijk in Noord Afrika, Sicilië en Zuid Italië, maar later ook bij de landingen van de Amerikanen op de Pacific eilanden, richting Japan. Troepen en materieel worden daarbij over zee aangevoerd uit de Verenigde Staten, Canada, Australië en Nieuw Zeeland en ook op de Pacific zijn de gevaren groot.

In de Middellandse Zee is op 7 november '43 de Marnix van St Aldegonde, een passagiersschip van de SMN, varende in konvooi met aan boord troepen en materieel, bestemming Alexandrië, onder zware aanvallen van de Duitsers getroffen door een torpedo, afgeworpen door een vliegtuig en langzaam verdwijnt de Marnix in de golven. Gelukkig kunnen alle ongeveer 3200 opvarenden het schip tijdig verlaten. Dit is het laatste en mooiste schip, dat de SMN tijdens de oorlog verliest.



De Marnix van St. Aldegonde als troepentransportschip

(foto: tracesofwar.nl)

Het varen op de N-Atlantic naar Engeland en Moermansk gaat continu door en hoewel de aanvallen door U-boten afnemen is het gevaar ervoor permanent aanwezig en in combinatie met het vaak zeer slechte weer blijven dit hachelijke reizen. Troepentransporten naar Engeland vanuit Amerika en Canada, Australië en Nieuw Zeeland, India en Zuid Afrika beginnen op gang te komen inclusief vervoer van bevoorrading, materieel en wapens, allemaal ter voorbereiding van de geallieerde landing in Frankrijk.

Begon de strijd op zee al in september 1939, het was in mei '45 nog niet over. Op 5 september van dat jaar loopt het passagiersschip Christiaan Huygens van de SMN ter hoogte van Westkapelle op een mijn en zinkt, er is daarbij één dode te betreuren. De geallieerde koopvaardijvloot, waaronder de schepen van de SMN, heeft in de geschiedenis van de 2^e wereldoorlog een sterk onderbelichte, maar cruciale rol gespeeld in het behalen van de uiteindelijke overwinning op Duitsland en Japan. De bemanningen van die schepen hebben daarvoor een hoge tol betaald, maar hun inspanning is niet tevergeefs geweest.

De stoffelijke resten van omgekomen SMN employees in Indië en op andere plaatsen in Oost-Azië zijn daar anoniem achtergebleven. De zeevarenden, die door oorlogsgeweld het leven lieten zijn achtergebleven in het grote zeemannsgraf. Van hen allen zijn de namen vermeld op dit monument.

Zij begonnen hier, van de Java- en Sumatrakade, aan hun lange, laatste reis. Het is daarom goed en ter hunner verdienste, dat zij op deze plaats jaarlijks, op de 4^e mei, plechtig worden herdacht.

Wij gedenken hen vandaag met grote dank, eerbied en diep respect.

Moge zij rusten in vrede.

Tjerk Voskuil

Na afloop bood de Gemeente Amsterdam de aanwezigen koffie aan in het nabijgelegen nieuwe hotel-restaurant Jakarta



Bij het monument: Gedenksteen en 'Zeeman op de uitkijk', van Pieter Starreveld, op 4 mei 1950 onthuld op de Javakade voor de 321 zeelieden van de SMN die omkwamen in de 2^e Wereldoorlog en nooit meer terugkwamen naar de Amsterdamse haven. Bijeengebracht door directie en personeel van de SMN. (foto: Buitenbeeldenbeeld Amsterdam)



Herdenking 4 mei in Den Helder, Amsterdam, Rotterdam

De NVKK heeft op 4 mei j.l. kransen gelegd bij de herdenkingsmonumenten in Den Helder, Amsterdam (SMN), Amsterdam (Dam) en Rotterdam. Onderstaand een fotoverslag.



*De NVKK legde een krans bij het Oorlogsmonument op de Vijfprong in Den Helder ...
(foto H.A. L'Honoré Naber)*



*... Kapitein Tjerk Voskuil hield een toespraak bij het SMN-monument in Amsterdam ...
(foto T. Voskuil)*



... er werd een krans gelegd bij De Boeg in Rotterdam ...
(foto YouTube)



... en tenslotte legde onze voorzitter bloemen op het Nationaal Monument op De Dam in Amsterdam.
(foto Ben Houdijk).

Impressie van de herdenking bij De Boeg, Rotterdam is te zien op:
<https://youtu.be/Khq2XE-Wvag>





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

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

Kijk op www.loodsworden.nl

Maritieme gerechtsdeskundige

door

Peter van der Kruit

Omdat het rapport 'Afkoersen op vaste maritieme gerechtsdeskundigen' mogelijk van belang is voor leden van de NVKK wordt dit hier in het kort beschreven. Onderstaande informatie is gebaseerd op het rapport. Het rapport is te vinden op:

<https://www.vervoerrecht.nl/sites/default/files/Rapport%20project%20Afkoersen%20op%20vaste%20maritieme%20gerechtsdeskundigen%20eindversie.pdf>

Inleiding

Op 16 februari 2017 heeft een door de Maritieme Kamer van de rechtbank Rotterdam georganiseerde professionele ontmoeting met de maritieme advocatuur plaatsgevonden. Dit in verband met de op 1 januari van dat jaar ingegane wettelijke concentratie van scheepvaartzaken in de Maritiem Kamer van de rechtbank van Rotterdam. Bij die bijeenkomst hebben advocaten en rechters gediscussieerd over de huidige mogelijkheden om bij de Nederlandse civiele procedures voor de rechtbank op een zinvolle en efficiënte manier deskundigen te betrekken. Er is een tekort aan maritieme gerechtsdeskundigen voor de rechtbank, met name die van Rotterdam. Het gaat dan over civiele procedures, ook wel privaatrecht genoemd. Het speelt dus niet onmiddellijk voor strafrecht of bestuursrecht.

Op 4 april jl. is er in Rotterdam ook een symposium gehouden over dit onderwerp.

De NVKK is door de organisatie op de hoogte gesteld over dit onderwerp, met het verzoek om dit te delen onder haar leden.

Het blijkt in de praktijk moeilijk om echt onafhankelijke en slagvaardige maritieme gerechtsdeskundigen te vinden. Daarom is er een rapport geschreven over deze problematiek.¹ Mogelijk biedt dit mogelijkheden voor de leden van de NVKK.

Doel rapport

In maritieme zaken is het inschakelen van een deskundige veel voorkomend. Niet alleen zijn maritieme problemen complex, technisch van aard, en moet er doorgaans ook snel gehandeld worden.

Onderzoek aan boord dient plaats te vinden, stukken moeten worden uitgewisseld en bemanningsleden moeten gehoord worden vóór het schip weer vertrekt, de plaats van het incident moet opgeruimd worden zodat de normale exploitatie weer voort gezet kan worden.

Doelstelling is om voorzieningen te treffen die het mogelijk maken dat de Maritieme Kamer van de rechtbank Rotterdam onafhankelijke nautische en/of technische gerechtsdeskundigen benoemt. Deze moeten beschikken over bevoegdheden en ondersteuning vanuit de rechtbank waardoor deze deskundigen in staat zijn op een voor de internationale maritieme praktijk bruikbare wijze onderzoek te doen naar de oorzaak, aard en omvang van aan boord van en/of door schepen veroorzaakte schade.

De voorzieningen dienen zowel voor de zee- als binnenvaart geschikt te zijn. Hierbij gaat het niet alleen om schade die onder vervoerovereenkomsten wordt geleden maar ook die als gevolg van aanvaringen, ongevallen en hulpverlening. Ook schades door technische mankementen aan scheepsonderdelen vallen hieronder.

¹ Boucla, V. 'Afkoersen op vaste maritieme gerechtsdeskundigen', Rotterdam 2 april 2019.

Onderzoek

Het onderzoeksrapport beschrijft het hele onderzoek, zoals de wettelijke kaders, de verschillende typen van maritieme gerechtsdeskundigen en de daaraan te stellen eisen, zoals onafhankelijkheid, onpartijdigheid.

Gaandeweg is het inzicht ontstaan dat de maritieme praktijk behoefte heeft aan verschillende typen gerechtsdeskundigen, althans deskundigen met verschillende bevoegdheden/opdrachten. Men stelde vast dat er in de praktijk behoefte is aan vier soorten deskundigen, namelijk de maritieme gerechtsdeskundige:

- volledig
- coördinator
- schriftelijk
- zitting.

Alle verschillende typen maritieme gerechtsdeskundige worden in het rapport uitgebreid beschreven. Verder beschrijft het rapport hoe nieuwe maritieme gerechtsdeskundigen kunnen worden gevonden en wat hun bevoegdheden zijn bij de rechtbank, maar ook de kosten en aansprakelijkheid. Ook heeft het rapport meerdere bijlagen, waarvan de meeste relevante gaan over bevoegdheden, gedragscode, opleidingseisen, verkorte opleidingen en aansprakelijkheid.

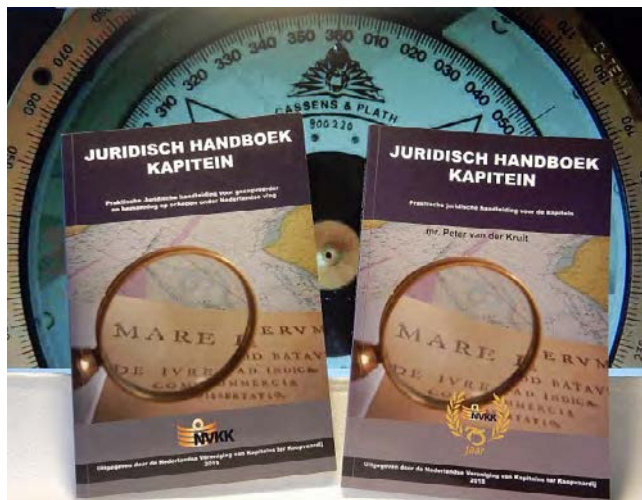
Ten slotte

Het rapport is niet erg duidelijk hoe een kapitein maritieme gerechtsdeskundige kan worden. Wel is te lezen dat een maritieme gerechtsdeskundige geregistreerd moet staan. Dit kan bij de Stichting Landelijk Register van Gerechtelijke Deskundigen (LRGD) en bij de Stichting Nederlands Instituut van Register Experts (NIVRE). Beide instituten worden uitgebreid beschreven, inclusief kosten. Van beide staan de contactgegevens op hun eigen website.

Een kapitein die belangstelling heeft voor de functie van maritieme gerechtsdeskundige wordt geadviseerd om contact op te nemen met een van genoemde stichtingen.



Blijf op koers met het Juridisch Handboek Kapitein



Van dit waardevolle en zeer handzame naslagwerk zijn nog enkele exemplaren verkrijgbaar in de volgende uitgaven: het standaardwerk in Nederlandse of in Engelse taal en de jubileumuitgave.

Kijk op het internet voor de beste aanbiedingen.



Verslag van de AGA vergadering te Antwerpen op 10 mei 2019

1. **Opening** van de vergadering door de voorzitter capt. Hubert Ardillon (France), voorstellen van de board leden en doelstellingen van de CESMA werden benadrukt.
2. Aannee van de **agenda** (hierbij bijgevoegd)
3. Aannee van de **notulen** van de 23ste AGA te Kotor (Montenegro) van 5 mei 2018.
4. Verslag van de **herdenking** van de ramp met, Betelgeuse, in Bantry Bay (Ierland) door de Ierse Council lid capt. Bill Kananagh, (IIMM) die namens de CESMA aanwezig was. Ten gevolge van deze ramp zijn nieuwe regels ingesteld m.b.t. de veiligheid. Er volgde een korte samenvatting van deze ramp en wat er gebeurde en het aantal slachtoffers (51 totaal) werden gememoreerd en de oorzaken van deze ramp (breken van het schip tijdens de lossing), waarom er geen sleepboten stand-by waren tijdens de losoperatie. Nu zijn de gegevens van Bending Moments en Sheerforces beschikbaar aan boord, maar men wacht nog steeds op sommige antwoorden, nu 40 jaar later na deze ramp.
5. Werd nu wat afgeweken van de agenda, omdat niet alles beschikbaar was.
Verslag van capt. G. Lettich (CNPC-Genoa-Italië) over de ramp met de Jolie Nero in de haven van Genua waar 9 slachtoffers te betreuren waren. Hoge straffen zijn uitgesproken aan de betrokkenen, voor de kapitein, Chief Officer en Chief Engineer. Tijdens het uitspreken van deze straffen, werd benadrukt dat er geen goede communicatie was tijdens manoeuvreren tussen de brug en machinekamer, kritische instrumenten niet werkte of defect waren (rpm op de brug was defect), motor startte niet op vooruit van achteruit, was op de brug niet te zien/volgen (na ongeval werkte de motor weer). Er is hoger beroep mogelijk tegen deze straffen, die uitgesproken zijn, voor de kapitein: 9 jaar + maanden, voor de Ch. officer: 8 jaar + 6 maanden en voor de Ch. Engineer: 7 jaar.
6. **Authority of VTS versus Master** (IMO 857)*
Dit leverde weinig discussie op, want dit is nog onder beraad hoe het straks wordt ingevuld.
7. **Milieu aspecten** m.b.t. tankers, die varen van Rusland via Finse Golf en de Baltic. Hier moet naar gekeken worden i.v.m. milieu eisen, doordat die schepen door deze wateren varen, aangebracht door Finse kapiteinsvereniging...
8. **Commentaar** van de EU-commissie m.b.t. onderwerpen van de vorige AGA, speciaal naar aanleiding van de eisen van de Italiaanse regering voor het volgen van cursussen i.v.m. STCW. Zie bijgevoegd het antwoord van de EU-commissie. (Mevr. Berg). Hierin staat duidelijk dat STCW cursussen erkend moeten worden door de EU lidstaten onderling en dus niet alleen maar voor 1 staat geldig zijn en daar gevolgd moeten worden.
9. **Fatigue** kwestie nog steeds niet opgelost door tegenstand van reders organisaties, speciaal uit Nederland en Duitsland (6 op- 6 af systeem, wat bij, kustreizen, speciaal door die schepen wordt gedaan, met een kleine bemanning, fatigue in de hand werkt met alle gevolgen voor de veiligheid op zee.
10. **ISPS code** ingevoerd in de ISM code. Eerst waren er twee codes, nu nog een.
11. **Piraterij** in de Middellandse Zee. Dit is nog steeds een kwestie, kan weer gebeuren door grote aantallen bootvluchtelingen en kleine bemanningen aan boord van schepen die hulp verlenen.
12. **Ander zaken.**
Litouwse kapiteinsvereniging geeft aan dat:

- a.** Alle EU landen moeten er voor zorgen, dat dezelfde rapporten er moeten komen voor aanlopen havens etc. Dit moet via de EU naar de IMO, dus **Single Windows systeem** invoeren.
 - b.** Aantal havens geven **boetes**, vaak soms onterecht (Oekraïne) bijv. m.b.t. ballastwater (volgens hen moet dat, drinkwater, zijn(ballasttreatment), voordat het overboord wordt gepompt. Kunnen die op een z.g. blacklist komen. Gelijk uit de discussie bleek al; onmogelijk deze z.g. eigen gemaakte regels zijn al veel langer in zwang in andere landen(Afrika).
- 13. Nieuwe resolutions** opgemaakt, zodanig dat sommige onderwerpen nu bij elkaar zijn gevoegd en 4 onderwerpen z.g. extra benadrukt worden. Dit komt de leesbaarheid ten goede en gelijk duidelijkheid.
- 14.** Capt. Karinic(Ryeka-Kroatie) gaf **presentatie van de Port of Ryeka**, want is
 - a.** In 2020 culturele hoofdstad van Europa van de EU.
 - b.** Council meeting en AGA zal daar plaats vinden in 2020, op 7 en 8 mei.
- 15.** Sluiting

* **Noot:** oorspronkelijk onderwerp 6: Is vervallen, niet beschikbaar.

N.B.: Voor meer CESMA-nieuws wordt verwezen naar de website



Nederland Maritiem Land, Jaarverslag 2018



In maart j.l. is het jaarverslag 2018 van Nederland Maritiem Land verschenen. Daarin wordt teruggeblikt op de hoogtepunten en de ontwikkelingen in 2018. Daarnaast worden de missies van en visie op het maritieme cluster in 2019 beschreven en de ontwikkelingen op het gebied van human capital, innovation en trade.

U kunt het jaarverslag inzien en desgewenst downloaden op: <https://www.maritiemland.nl/jaarverslag-2018/>



Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945



Op dinsdag 27 augustus vindt de jaarlijkse boottocht plaats met het partyschip Smaragd door het havengebied van Rotterdam van 10:30 – 16:30. Aan boord zal een lunchbuffet zijn en een redelijke mate van consumpties. De kosten voor de vaartocht bedraagt € 37,50, all-in.

Opgave gaarne voor 12 augustus. Meer informatie en opgave via de voorzitter van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945: marja.tromp@planet.nl

Geachte heren,

Als (voormalig) lid van de NVKK wil ik reageren op het laatste punt van het Kort Maritiem Nieuws in de Notices van maart 2019 op blz. 7. Als delegatieleider van de Nederlandse vertegenwoordiging (DGLM, RWS, NVVO, Havenbedrijf Rotterdam, Nederlandse Loodsen Corporatie en de relevante Nederlandse maritieme industrie) zou ik graag een aantal punten verduidelijken in de hoop daarmee mogelijk ontstane onrust of misinterpretatie weg te nemen. *(inleiding verkort door de redactie)*

Vessel Traffic Services

In 2018 is door de Maritime Safety Committee van IMO op voorstel van een aantal lidstaten en gesteund door internationale organisaties (IALA, IHMA, Nautical Institute) goedkeuring verleend om de *Resolutie A.857(20) on Vessel Traffic Services* te herschrijven. Dit voorstel kreeg unanieme steun in MSC. De voornaamste redenen voor herschrijving van de Resolutie is dat er sinds het van kracht worden ervan (1997) op wereldwijde schaal diverse organisatorische, operationele en technische ontwikkelingen hebben plaats gevonden (en nog steeds plaats vinden) in een snel veranderend maritiem domein. Dit leidde er in de afgelopen jaren toe dat belangrijke delen van de Resolutie aanleiding gaven voor verschillende interpretaties en discussie onder de stakeholders (walorganisaties, gezagvoerders, loodsen en andere gebruikers). VTS wordt internationaal erkend als één van de belangrijkste verkeers-management instrumenten om de veiligheid van navigatie, een efficiënte scheepvaart en de bescherming van het mariene milieu te kunnen faciliteren en waarborgen. Specifiek in die gebieden waar sprake is van een zeer hoge verkeersintensiteit en -diversiteit, een afname van het manoeuvreerbaar vaargebied als gevolg van een toenemende behoefte aan alternatieve energievoorzieningen (windmolenparken) en andere zgn. man-made offshore activiteiten: kustwateren, aanloopgebieden naar de zeehavens en rond de verkeersscheidingstelsels.

Het herschrijven van de Resolutie A.857(20) dient daarom met name om te kunnen voorzien in een effectief instrument en een internationaal geaccepteerd raamwerk om:

- De risico's, die gepaard gaan bij verschillen aan VTS dienstverlening en procedures in en tussen naastliggende VTS-gebieden, te minimaliseren;
- IMO lidstaten en competente autoriteiten te ondersteunen om aan hun verplichtingen onder *SOLAS V (Safety of Navigation) Regulation 12* te kunnen voldoen bij de implementatie en dienstverlening van VTS in een eenduidige en geharmoniseerde wijze;
- te kunnen beantwoorden aan technologische en operationele veranderingen die sinds 1997 gaande zijn en om gestructureerd en geharmoniseerd te kunnen voldoen aan toenemende behoeften (o.a. meer betrouwbare en in-time data en informatie voor zeevarenden via digitalisering, zonder dat dit leidt tot extra werkdruk;
- er voor te zorgen dat het internationale raamwerk voor VTS (wetgeving, Recommendations, Guidelines etc.) in lijn blijft met de vastgestelde doelstellingen;
- te voorzien in een up-to-date raamwerk voor internationaal erkende VTS Standaards, inclusief die voor training en certificering van VTS personeel.

De IMO MSC erkende dat op een aantal kernelementen van de bestaande Resolutie A.857(20) het noodzakelijk zal zijn om te komen tot verbeteringen en verduidelijking, o.a. met betrekking tot:

- de *rol, positie en verantwoordelijkheden* van de competente (VTS) autoriteit;
- *aanpassing van de traditionele operationele grenzen* van VTS-gebieden (in toenemende mate voorzien wereldwijd kuststaten in VTS dienstverlening buiten de territoriale wateren – al dan niet *mandatory* of *voluntary* - om de toenemende risico's voor de veilige en efficiënte navigatie te verminderen);
- de toekomstbestendigheid van modern VTS, mede in het licht van mogelijke (nieuwe) dienstverlening onder het wereldwijde harmonisatie concept e- Navigation.

De verwachting is dat de scope van VTS zich meer verlegt naar Informatie-voorziening (INS) – vooral optimalisering data - en informatieaanlevering via digitalisering - en het managen van het totale verkeersbeeld binnen een bepaald gebied (in feite TOS), waarbij bijv. eventuele routeadvisering vanaf de wal aan schepen tot de mogelijkheden kan behoren.

Aan de eindverantwoordelijkheid van de gezagvoerder aan boord wordt niet getornd. Daarvoor zou binnen de IMO geen steun te vinden zijn. Ook de bevoegdheden van de gezagvoerder binnen een VTS-gebied, zullen niet veranderen. Immers als verkeersdeelnemer bepaalt hij zelf de koers en snelheid over de grond, tenzij er door zijn handelen nadrukkelijk een voor hem of overige verkeersdeelnemers ongewenste situatie dreigt. Maar zelfs dan zal het VTS zich veelal beperken tot een advisering (via het proces Navigatie Assistentie = NAS) en niet gauw tot een instructie overgaan.

Het belang van Nederland, gesitueerd langs één der drukst bevaren zeegebieden, de ruimtelijke ontwikkelingen op de Noordzee, een in de toekomst blijvende toegankelijkheid van onze zeehavens en – als transitieland - de noodzakelijke aansluiting van de maritieme transportketen op de ketens van andere transportmodaliteiten maken wel duidelijk dat Nederland daarom één van de initiatiefnemers was om te komen tot een herschrijving van de Resolutie A.857(20).

Met o.a. een verwijzing in de nationale Maritieme Strategie en beleidsbrieven. De IMO heeft de IALA formeel erkend als haar enige wereldwijde maritieme adviesorganisatie inzake verkeersmanagement waar op haar verzoek het internationale maritieme beleid t.b.v. de besluitvorming mede wordt voorbereid. Het was dan ook logisch dat de IALA de taak op zich nam om Resolutie A.857(20) te herschrijven, in nauwe samenwerking met haar ruim 320 leden (overheden, havens, industrie), het IMO-secretariaat en zusterorganisaties zoals o.a. de IMPA en de IHMA. Tijdens de genoemde VTS-committee vergadering in Busan/Z-Korea is verder gewerkt aan een herzien concept-resolutie. Veel overbodige informatie is weggelaten, de motivatie voor herschrijving van de resolutie werd goed neergezet, als ook de coördinerende rol en verantwoordelijkheden van de IMO, de rol van IALA en een verwijzing naar de door IALA ontwikkelde Standards, Recommendations, Guidelines en Model Courses m.b.t. VTS. De voor NL belangrijke secties inzake VTS buiten de territoriale wateren zijn verduidelijkt, maar flexibel gehouden bij wat wel en wat niet mogelijk is. Discussiepunten uit het verleden zijn zoveel mogelijk vermeden. Al met al heeft het nu voorliggende concept een beperkte omvang met een hoog abstractieniveau en een goede basis voor het finetunen tijdens het vervolgproces en de stappen om de herschrijving van deze resolutie in 2020 te kunnen voltooien.

Om de diversiteit aan stakeholders en vertegenwoordigers van relevante internationale organisaties de gelegenheid te geven kennis te nemen van het concept en met elkaar van gedachten te wisselen over een groot aantal relevante aspecten, heeft de IALA van 24-28 juni 2019 een seminar inzake de revisie van IMO Resolution A.857(20) georganiseerd op het IALA Hoofdkwartier te Saint-Germain-en-Laye/Frankrijk.

Het doel van dit seminar was:

- *Facilitate discussion and active engagement amongst stakeholders in preparing a draft revision of the Resolution for submission to the IMO.*
- *Provide the opportunity to broaden the participation and engagement in preparing a draft revision, particularly with IMO members*
- *who may not have been involved in the preparation of the submission to IMO (MSC99/20/3).*
- *Assist the IALA VTS Committee in finalizing the draft revision for submission to NCSR7 in late 2019.*

Ik ga er vanuit dat ik aan u en uw leden hiermee de nodige informatie heb verschaft. Mocht u nog vragen/nadere informatie wensen dan kunt u mij bereiken via mijn email RWS-account (zie hieronder).

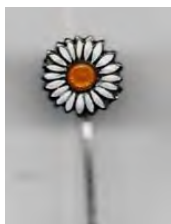
Vriendelijke groet,
Pieter L. Paap

Senior Adviseur Maritiem Internationaal Nationaal coördinator IALA-aangelegenheden Nationaal coördinator e-Navigation, NL-vertegenwoordiger IMO / NCSR.

Ministerie Infrastructuur en Watermanagement Rijkswaterstaat
Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving
Afd. Synchromodaal Transport en Scheepvaart
pieter.paap@rws.nl



Margriet speldjes



Diverse malen is ons gevraagd of wij weten, waar de bekende Margrietspeldjes te krijgen zouden zijn. Navraag leerde ons, 'dat er bijna niet aan te komen is'. Welnu, zij, die zich graag een speldje willen aanschaffen en daarmee de herinnering aan de omgekomen zeevarenden en hun familieleden levend wil houden, kunnen zich wenden tot de penningmeester van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945, e-mailadres: keeslies@gmail.com. De speldjes kosten: zonder anker € 10,- en met anker € 12,50. De opbrengst komt ten goede aan de Stichting.



Reactie van kapitein Gunter Schütze na zijn artikel in Notices to Master Mariners 2019-1

I think the transport and stowage of containers aboard container vessels, especially on deck, is then a big problem if:

- If container lashings don't comply with classification societies approved cargo securing manuals;
- If container weights are not in conformity with container weight in the loading plans, especially in high tiers. I had unbelievable experiences with fake weights. With difference in cargo weight up to 20 tons! Presently the regulation "**The SOLAS Container Weight Verification Requirement**", (SOLAS VI/2), since July 1st 2016 in force, is a helpful tool to keep the container weights under control;
- If limitations in stress forces and lashing forces in loading programmes will be ignored (bending moments, shear forces, torsion, lash forces, stack weights);
- If basic values like input in loading and stability programs aren't correct (missing or wrong with the result that the output values are false or incorrect). Before every new loading case it has to be checked by CO;
- If container securing in ports by stevedors and lashers isn't well monitored and checked by crews and found deficiencies were not adjusted;
- If the permanent time pressure to crews and ship by port authorities and charterer's command to leave the port immediately after completion cargo ops. As CO and Master I have always told to port agents, charter agents and foremen that the definition of seaworth condition shall be not defined by shore staff. This will be defined by ship command only according existing safety management systems and manuals, according ISM and SOLAS. And only if the Captain is in the opinion, in close cooperation with his CO, that the ship is ready to sail, only then the vessel will be ready to depart the port. And in case there should be deficiencies in lashing, these deficiencies first will have to be clarified. That's it and only if all is really, well checked and in good condition, then the docs will be signed. But for this you need a strong backbone. When ports and pilots claiming that they must wait, this is not my problem. They will have to wait. Safety always first! That is my responsibility as a Master. And not only as it is written in the manuals. At sea crews are fully on themselves if problems come up. And then there may be a great danger for ship, crew, environment. I've always told to my officers: "don't let you be pushed, check everything careful and if some shore staff person has a problem with that, send him to me;
- In my understanding, the loud announced record discharge and loading times in ports on ULCV's, isn't compatible with any safety management system. The risk of insufficient lashing is not to be underestimated;
- A permanent periodical monitoring of cargo securing condition at sea is a must, especially during longer voyages. Because lashing tools can loosen by rolling/pitching motion, changed bendings and torsion stress moment while in motion in seastate. Then the problems have to be fixed by crew;
- It is a must, that under heavy weather preparations, also course and speed adjustments have to be considered. I see weather routing as a helpful tool. Yes, but it may not always be perfect. It requires additional local meteorological and maritime observations for decision making processes in close cooperation with weather services. But keep always in mind: weather

routing is a recommendation, not an order. The final decision is always in the hand of the Captain and his team. Today, a lot of Captains are following routing services blindly, sometimes with fatal results.

- To avoid potential uncontrollable risks, stowage and segregation of Dangerous Goods Cargo containers on deck always require special attention, according to the IMDG code;
- False, or no declared dangerous goods in containers, or wrongly stowed and segregated multiple dangerous goods cargo classes in containers cause the largest uncontrollable risks in dangerous goods transport today (*I have earlier published an article with some helpful advices about this subject at Linked IN and RNI*);
- We must also be secure on training levels and education standards for responsible cargo officers and Captains. If somebody ashore think that stowage of containers aboard is a game, they don't understand the principle behind it. It may be important to optimize the stress forces but to maximize it too close to the limits is irresponsible.
- Ballastwater management: it is important to optimize the ballastwater condition but not to minimize. Ballastwater conditions are always a mirror of the loading condition. There is a casual coherence. All the huge container vessels have a large number of ballast tanks. As result of a wrong ballast condition, unexperienced CO's may reach disastrous results. I have always taken sufficient time to check, together with the CO, the loading, ballast condition and fuel oil condition. This has nothing to do with not trusting my CO, but four eyes see more than two. And some CO's need a bit closer control.
- And then we come to another point: Many CO's/Captains have had an unbelievable fast promotion to their new position. Two years from 2nd Mate to CO and two years from CO to Captain as an example is actually too fast to build-up a profound experience. The question raises, whose benefit it serves. *Twice I refused a promotion from CO to Captain. Everybody told me then that I had fantastic records to be Captain. Probably right, but I felt I had to collect more experience. When the company asked me for the third time, after five years CO, I told them OK, I'm ready. Then it was my own decision and I became a Captain with the knowledge that none of my future CO's will be able to tell me stories, because I know the CO-job thoroughly. Much profounder as many CO's. This is very helpful as a Captain, especially when you get an unexperienced CO on board, who has limited knowledge of cargo operations, stability calculation and ballastwater management.*

These are only a few points of addition. But it can always be extended.

The main point in everything is: How do I, as a Captain, cope with the responsibility assigned to me in all situations and with the trust placed on me? This I call: *positive understanding in job attitude*. Here are serious differences in opinions. This, combined with missing skills, experiences and knowledge, provoke so called human errors, with dramatic results.

We can experience extreme conditions at sea and sometimes it is not easy to find tailor-made solutions to keep control. But with profound preparation in advance for such conditions, excellent knowledge, broad experience and great teamwork we should be able to minimize the risk of damage and/or cargo loss. However, we

INGEZONDEN BRIEVEN

should also be aware that 100 % safety does not exist and damage or container loss cannot be excluded. Heavy weather is a natural phenomenon and in such situation

we always experience how small we are in the game against forces of nature. To my officers I always use to say: *'don't be afraid of the sea, but respect her'*. Then we are always able to reach a safe port.

In solving the existing problems in this matter, all parties are involved: shipowners, management companies, charterers, crew managers, vessel operators and superintendents, ports and their facilities and last but not least: the crews aboard.

These are some thoughts in addition to your remarkable discussion about carriage and stowage of containers. I hope this addition may be useful.

In this way hartelijke groeten to the Netherlands

Gunter Schütze, Master Mariner

9 mei 2019



Reactie van kapitein C.A. den Rooijen

Goede Middag Beste Deelnemers aan de ALV,

Met kapitein Schütze kan ik het niet anders dan eens zijn. In het bijzonder zijn standpunt dat gezagvoerders en C/O's niet moeten zwichten voor de druk van de wal om na de belading asap te vertrekken. Eerst moet de reis goed voorbereid zijn, waarbij vooral het correct sjoeren van de containers van zeer groot belang is.

Bij een goede reisvoorbereiding horen ook de bestudering van de te volgen route, de voor dat gebied geldende weerberichten en te verwachten deining en golfslag. Ik heb het idee dat sinds de BA pilots alleen nog verschijnen op de brug PC en niet meer in boekvorm, deze amper nog bestudeerd worden.

Helaas kan ik de vergadering niet bijwonen doordat ik momenteel op zee ben, mijn echtgenote zal u wel als gastvrouw ter zijde staan.

U allen een goede vergadering toegewenst,

Cornelius A. den Rooijen (Demissionair Voorz. KCZ.)

15 mei 2019



Een korte beschouwing over het artikel “Recht door zee” in ‘Opportuun’.

Door Peter van der Kruit.

Opportuun is een tijdschrift van het Openbaar Ministerie. In het eerste nummer van 2019 staat een artikel over de Noordzee-officier, getiteld “Recht door zee”. Omdat dit artikel van belang is voor de kapitein is het geplaatst in de ‘Notices’ en is een korte duiding en aanvulling op dit artikel misschien op zijn plaats.

In het artikel gaat het over de Noordzee-officier (van justitie) die de leiding heeft over onderzoeken naar bepaalde strafbare feiten gepleegd aan boord van schepen van alle nationaliteiten, varende op de Noordzee. De Noordzee-officier is ook betrokken bij strafbare feiten gepleegd op Nederlandse schepen elders op de wereld.² Het is voor de kapitein een goede zaak dat maritieme strafbare feiten zijn toebedeeld aan een speciale officier van justitie.

In het interview met de Noordzee-officier staan veel goede zaken. Er wordt gesteld dat deze officier specifieke kennis nodig heeft van de scheepvaart, maar ook dat het jargon moet worden beheerst. Dit om het nodige vertrouwen te winnen en om serieus genomen te worden door anderen, zoals de kapitein.

Jammer dat de schrijvers van het artikel af en toe de plank misslaan. Enkele voorbeelden hiervan zijn dat “de kapitein aan boord een huwelijk mag voltrekken” en dat “een stuurman aan het roer staat”. Het eerste voorbeeld is gewoon fout, terwijl het tweede voorbeeld ook geen goed beeld geeft van de algemene huidige werkelijkheid. Een ander ongelukkig voorbeeld is dat grote schepen uren nodig hebben om tot stilstand te kunnen komen; dat is wel heel erg lang. De uitdrukking “zeeverkeerbaan” is in iedere geval wel origineel.

Een ander goed onderdeel van het artikel is dat er blijkbaar strategische handhaving plaatsvindt op de Noordzee en dat er hoge boetes worden uitgedeeld bij overtredingen. Uiteraard helemaal terecht, omdat er anders in het meest drukke zeegebied ter wereld nog meer risico’s bijkomen. Dat deze boetes zo hoog zijn wordt goed gemotiveerd in het artikel. De hoge boetes kunnen zeker een preventieve werking hebben voor de kapitein, mede gezien het feit dat dit op zijn strafblad zou kunnen worden bijgeschreven.

Heel goed om te lezen is dat er gebruik gemaakt wordt van externe maritieme deskundigen. Ook de NVKK heeft vorig jaar contact gehad met de Noordzee-officier over specifieke juridische zaken die de kapitein aangaan. Uiteraard zal de NVKK dit ook gevraagd en ongevraagd blijven doen.

In het artikel wordt ook gesproken over de kapitein die veroordeeld werd omdat de stuurman tegen een onbemand booreiland aanvoer. Deze stuurman had op dat moment de wacht. Het artikel stelt wel heel eenvoudig dat de kapitein schuldig was omdat hij eindverantwoordelijke was voor het schip. Dat is inderdaad zo, maar de nuances geven een beter beeld van de situatie. Omdat dit van waarde kan zijn voor de kapitein wordt deze casus hier in het kort weergegeven.

² Zie voor meer details: Aanwijzing pre-opsporing, opsporing en vervolging van maritieme strafbare feiten.

Onderstaande komt uit de bedoelde rechterlijke uitspraak, maar is door de auteur beter leesbaar gemaakt.³

De kapitein wordt verweten dat hij de veiligheidszone van een booreiland is binnengevaren met een chemicaliëntanker. Dit is een overtreding van artikel 43 Mijnbouwwet. De stuurman had de wacht op de brug. De rechter is van oordeel dat in dit geval er sprake is van functioneel daderschap⁴ van de kapitein. De kapitein had immers zeggenschap over de handelingen van de stuurman en heeft als gezagvoerder niet de zorg betracht die in redelijkheid van hem kon worden geleverd om de overtreding te voorkomen.

De rechter overweegt hierbij dat de kapitein, toen hij ongeveer vijftientig minuten voor de aanvaring met het booreiland op de brug kwam en daar alleen de stuurman zag, niet heeft gevraagd waar de verplichte uitkijk zich bevond. Daarnaast is het de kapitein niet opgevallen of heeft hij toegestaan dat het audio alarm dat waarschuwt wanneer het schip van het vaarplan afwijkt, voor langere tijd was uitgeschakeld. Ook heeft de kapitein onvoldoende toezicht gehouden op het naleven van het afgesproken vaarplan.

Er worden dus meerdere redenen genoemd waarom de kapitein ook schuldig is aan het strafbare feit dat de stuurman heeft pleegt. Kapitein was ruim voor de aanvaring op de brug, vroeg niet waar de verplichte uitkijk was, merkte niet op dat er van het vaarplan was afgeweken en dat het alarm uitstond. Kortom, de kapitein hield onvoldoende toezicht op de veiligheid.

Mogelijk kunnen onderstaande gedachten ook nog een beetje helpen bij een goede samenwerking tussen de kapitein en het Openbaar Ministerie.

Ten eerste, misschien is het een idee om de naam 'Noordzee-officier' te veranderen in 'Maritiem Officier van Justitie'. Dat zou meer de lading dekken, dan de huidige beperkende benaming 'Noordzee-officier', het gaat immers over incidenten wereldwijd aan boord van Nederlandse schepen. Ook de politie die deze zaken onderzoekt en afhandelt heet 'Maritieme Politie'.

Ten tweede, om de rechtsgang van maritieme strafzaken nog meer te verbeteren voor de kapitein is het misschien een idee om deze strafzaken ook onder te brengen bij de maritieme kamer van de rechtbank Rotterdam, dus net als andere scheepvaartzaken. Bij deze maritieme kamer in Rotterdam werken al sinds jaar en dag gespecialiseerde en ervaren mensen op het gebied van de scheepvaart. Maritieme strafzaken worden nu veelal afgehandeld in Amsterdam.

Al met al een goed artikel dat zeker zijn nut heeft voor de kapitein. Met het specifieke maritieme jargon zal het ook wel goed komen, mede door de inzet van de NVKK.



³ Voor de volledige tekst zie ECLI:NL:RBAMS:2018:4406, Rechtbank Amsterdam, d.d. 4 mei 2018, nr. 13/994004-18, vindplaats:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2018:4406&showbutton=true&keyword=ECLI%3aNL%3aRBAMS%3a2018%3a4406>

⁴ Dat betekent dat de aanvaring van de stuurman kan worden toegerekend aan de kapitein, omdat de stuurman voor de kapitein werkzaam was. Een andere formulering is: 'de kapitein heeft niet genoeg zorg betracht die in redelijkheid wel van hem kon worden geleverd met het oog op de voorkoming van de aanvaring.'



Maritiem Instituut
Willem Barentsz

Maritieme hbo-opleidingen, cursussen en trainingen



www.miwb.nl

NHL
HOGESCHOOL

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

NHL Hogeschool. Vergroot je perspectief.

Jaaroverzicht 2018 door de voorzitter, uitgesproken op de ALV, 16 Mei 2019

Dames en heren,

We kijken terug op een mooi jubileumjaar met als hoogtepunt het symposium van 12 April op deze zelfde mooie plek in aanwezigheid van H.K.H. Prinses Margriet, burgemeester Aboutaleb, gedeputeerde Zuid Holland en 100 genodigden uit de Nederlandse maritieme sector. Het onderwerp "De Kapitein" kreeg veel aandacht en zorgde voor interessante discussie. Het was bijzonder leuk te zien hoe de prinses en de burgemeester actief aan de discussie deelnamen tijdens en na de interessante presentaties van o.a. onze bestuursleden kapitein Gijs IJssel de Schepper en Peter van der Kruit. Na afloop kreeg de Prinses de 4^e druk en jubileum uitgave van het Juridisch Handboek Kapitein overhandigd. Ook de jonge generatie aankomende kapiteins kwam aan het woord door een korte essay in te leveren over hoe zij de kapitein in de toekomst zien. Dit gaf een uiteenlopend beeld. Veel jongeren kijken naast de modernisering toch vooral uit naar een avontuurlijke loopbaan.

De voorbereidingen voor het volgende symposium zijn al in volle gang en zal 10 oktober weer in Amsterdam gehouden worden met als onderwerp security en cyber security in met name de Nederlandse scheepvaart.

Onze vereniging bestond eind 2018 uit 325 leden met een grote verscheidenheid in leeftijd.

Afgelopen jaar hebben maar liefst 22 actieve kapiteins zich als nieuw lid aangemeld. 2018 stond ook weer in het teken van verdere vernieuwing. De Statuten en het huishoudelijk reglement werden onder de loep genomen en aangepast aan de moderne tijd en behoefte. Kostenbesparende maatregelen werden verder doorgevoerd zoals o.a. het opruimen en opzeggen van de opslag nu ondergebracht bij de penningmeester en voorzitter.

Afgelopen jaar was er ook weer aandacht voor het vernieuwen van ons bestuur. Inmiddels hebben we Kapitein en bestuurslid bij het loodswezen Rob Keijzerwaard, als bestuurslid verwelkomd en we hebben afscheid genomen van kapitein Leen Kazemier.

Kapitein Joost Boonstra heeft het penningmeesterschap overgenomen van Kapitein Dave van Dijk. Dave heeft een grote bijdrage geleverd aan de vereniging als lid van het dagelijks bestuur sinds 2004 en is hiervoor als erelid benoemd tijdens de algemene ledenvergadering.

Bovendien is Dave 26 April geridderd door de burgemeester Jobke Vonk-Vedder van zijn woonplaats Boschenhoofd voor zijn grote bijdrage aan de NVKK en maritieme sector.

Onze vereniging heeft in 2018 een grote bijdrage geleverd aan onderwerpen zoals: de bescherming juridische positie van de Kapitein, platform arbo en veiligheid, advies commissie Noordzee, advies loodsplicht, bescherming koopvaardij tegen piraterij, vernieuwing Radio Medische Dienst van de KNRM, CESMA, IFSMA, het tuchtcollege en beleidscommissie zeevaartonderwijs.

Een aantal van onze bestuursleden is verbonden met het goed presterende "Pensioenfonds Koopvaardij" als lid van de pensioenraad. Dit pensioenfonds heeft tijdens de huidige moeilijke tijden toch voldoende dekkingsgraad weten te behouden. Met een vermogen van rond 4 miljard telt het fonds thans 32000 leden waarvan 5500 varende leden.

Uit de lijst met lopende activiteiten wilde ik een paar hoogtenpunten over 2018 noemen dit is eigenlijk ook een samenvatting van agendapunt 11;

Security / Piraterij -

Het wetsvoorstel ter bescherming v d Koopvaardij is na een succesvolle goedkeuring door de 2^e kamer in 2018 nu ook door de 1^e kamer op 12 maart dit jaar aangenomen. Het ministerie van veiligheid en justitie heeft de leiding en werken nu aan de praktische invulling van de wet en algemene maatregel van bestuur met waar nodig de hulp van o.a. de NVKK piratencommissie. Ook in 2019 zullen we met dit onderwerp actief zijn.

Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij,

Na een twee jaar durende reorganisatie heeft de Radio Medische Dienst met succes een audit afgerond door HKZ, het orgaan voor Harmonisatie Kwaliteitsbeoordeling in de Zorgsector.

De RMD is nu een officiële ISO gecertificeerde maritieme huisartspost binnen de KNRM.

Onze vereniging heeft een belangrijke bijdrage kunnen leveren als lid van de RMD-commissie en met terugkoppeling en advies van de varende achterban. In Maart zijn alle artsen op werkbezoek geweest bij collega en bestuurslid Kapitein Ben Kollen van P&O Ferries. In 2019 zal de RMD commissie zich bezig gaan houden met toezicht en bijsturing. Het is ook een belangrijk aspect van de certificering dat onze varende achterban feedback blijft geven over het functioneren van de RMD.

Platform Arbo en Veiligheid,

De vereniging is en blijft actief op het gebied van maritieme arbo en veiligheid en werkt nauw samen in dit industrieplatform en met de Onderzoeksraad voor de Veiligheid wanneer gewenst. Recente incidenten zoals olieverontreiniging in Rotterdam op 23 Juni 2018 en de verloren containers van de MSC ZOE begin januari dit jaar boven de wadden laten zien dat de impact van een incident enorm kan zijn. Ook gebeuren er nog te veel persoonlijke incidenten met letsel tot gevolg. Wij hebben als kapiteins en eindverantwoordelijken denk ik een verplichting aan de bedrijfstak om continu aandacht voor veiligheid te hebben.

Bedrijfstakcommissie Zeevaart,

In deze commissie geeft de NVKK belangrijke input voor het beleid van het zeevaartonderwijs. Positieve trend hier is dat zeevaartscholen meer en meer samenwerken ook m.b.t de toekomst visie van het onderwijs voor een bedrijfstak met toenemende automatisering. Dit jaar is er een teruggang zichtbaar in het aantal studenten. Ook hier zullen we dit en komende jaren weer veel aandacht aan geven.

Dit waren een paar hoogtepunten. Verder zijn er nog tal van andere activiteiten zoals de jaarlijkse herdenkingsplechtigheden, Koopvaardijdiensten maar ook frequente samenwerking met Redersvereniging, vakbond Nautilus en contacten met bedrijfsleven, onderwijs instellingen en overheden die onze expertise en ervaring graag gebruiken.

Goed om even te memoreren dat al deze activiteiten gedaan worden met behulp van de kennis en inzet van onze leden. Ook bijzondere dank aan Henri die altijd weer een interessante en professionele Notices verzorgt. Ik hoop wederom dat we op u kunnen blijven rekenen.

Dank voor uw aandacht



IFSMA promotional video, kijk op: <https://youtu.be/9wDlxa4y7-w>

Van het secretariaat

Nieuw lid:

M.G. Koers

Atlas Professionals

Overleden leden:

P. Hoogesteger	Shell	H. Reijne	Van Ommeren
L. Brink	Shell	F.J. van Wijnen	Nedlloyd
R. van Gils	NSF	T. Mars	Nedlloyd
J.R. Ketel	Shell		

De NVKK nam deel aan de volgende activiteiten:

14 maart	Den Haag	Bestuursvergadering NVKK & general secretary IFSMA
20 maart		Derde expertessie scheepvaart en wind op de Noordzee
29 maart	Leeuwarden	Inauguratie H.J. Koelman (NHL Stenden/MIWB)
2 april		Vergadering pensioenraad
4 april		Vergadering Ouderkerkfonds
9 april		Vergadering pensioenraad
9 april	Den Helder	BVA Platform
12 april		SAN vergadering
16 april	Den Haag	Commissie Arbo en Veiligheid
26 april	Boschenhoofd	Uitreiking Kon. onderscheiding kapt. Dave van Dijk
30 april	Rotterdam	Riskassessment sessie Port of Rotterdam
4 mei	Den Helder Rotterdam, Amsterdam	Kranslegging herdenking WO II
9 mei	Antwerpen	Council meeting CESMA
10 mei	Antwerpen	AGA meeting CESMA
16 mei	Amsterdam	Algemene ledenvergadering NVKK
28 mei	Rotterdam	Nationaal werkgroep Bemanningszaken: overleg tussen overheid en sociale partners over de nationale wetgeving omtrent het STCW- en MLC-verdrag. Eind van het jaar komt er een grote actie om de nationale wetgeving te vereenvoudigen om zodoende STCW/MLC wijzigingen sneller te implementeren in de nationale wetgeving.
4 juni	Zoetermeer	Crematie kapt. Fred van Wijnen
4 juni	Zoetermeer	Overleg Dagelijks Bestuur
13 juni	Den Helder	KVMO symposium: onderwerp was het personeelsbeleid binnen de Marine. De Marine kent een groot personeelsverloop. Verschillende oplossingen werden aangedragen om de loopbaanperspectieven te verbeteren.
14 juni		Interview Nieuwsuur TV i.v.m. incidenten Straat Hormuz en Golf van Oman
17 juni	Den Haag	Lezing voor Oosterse diplomaten (ASEAN) op Clingendael. Onderwerp was Maritime Security/Piracy, inclusief de Nederlandse benadering met private guards en de verantwoordelijkheid van de kapitein. Door vertegenwoordiger van de NVKK.
17 juni	Utrecht	Vergadering Koopvaardijpredikant
17 juni		Overleg Green Award
19 juni	Den Haag	Vergadering NVKK-commissie piraterij bij het ministerie van V&J. Onderwerp: Wet ter Bescherming Koopvaardij, oriëntatie t.b.v. invulling Algemene Maatregelen van Bestuur.
28 juni	Rotterdam	Green Award 25th anniversary conference: paneldiscussie over verduurzaming van de scheepvaart. Onderwerpen waren Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen, efficiënte logistiek, energietransitie en autonome schepen.



In Memoriam



Op 27 mei j.l. is ons erelid en erelid van de CESMA, Fredrik (Fred) van Wijnen ons ontvallen.

Fred was vanaf 1993 lid van de NVKK en van 1997 - 2007 vice-voorzitter. In 2017 trad hij terug uit het bestuur, maar zette zijn activiteiten binnen de CESMA, waarvan de NVKK indertijd één van de oprichters was, voort. Vanaf 1997 was hij er General Secretary. Ook vertegenwoordigde Fred de NVKK bij de IFSMA, bij het Nautical Institute Nederland, het Koninklijk College Zeemanshoop en Schip, Werf De Zee (als bestuurder). Zijn nautische carrière begon in 1958 op de Kweekschool voor de Zeevaart. In 1959 trad hij in dienst bij de VNS en doorliep daar alle rangen. De VNS fuseerde met de KRL en SMN tot Nedlloyd in 1970 en Nedlloyd fuseerde later nog met een aantal rederijen. In de 80-er jaren werd Fred enige tijd aan de wal gedetacheerd op het Nedlloydkantoor aan de Houtlaan in Rotterdam, bij EMEC in Leiden en bij ARAMCO in Scheveningen en later in Dubai. In 1991 kreeg hij zijn aanstelling als gezagvoerder. Op de Nedlloyd Van Noort maakte hij in 1995 zijn laatste reis. Op 9 mei 2019 werd Fred in Antwerpen benoemd als erelid van de CESMA. We hebben Fred leren kennen als een gedreven en zeer actieve persoonlijkheid, die zijn mening niet onder stoelen of banken stak. Zijn kennis op het vakgebied was groot en bij menige lastige nautische zaak werd zijn advies gevraagd. Als raadsman heeft hij menig kapitein bijgestaan bij de Raad voor de Scheepvaart, later Tuchtraad voor de Scheepvaart en bij buitenlandse aangelegenheden.

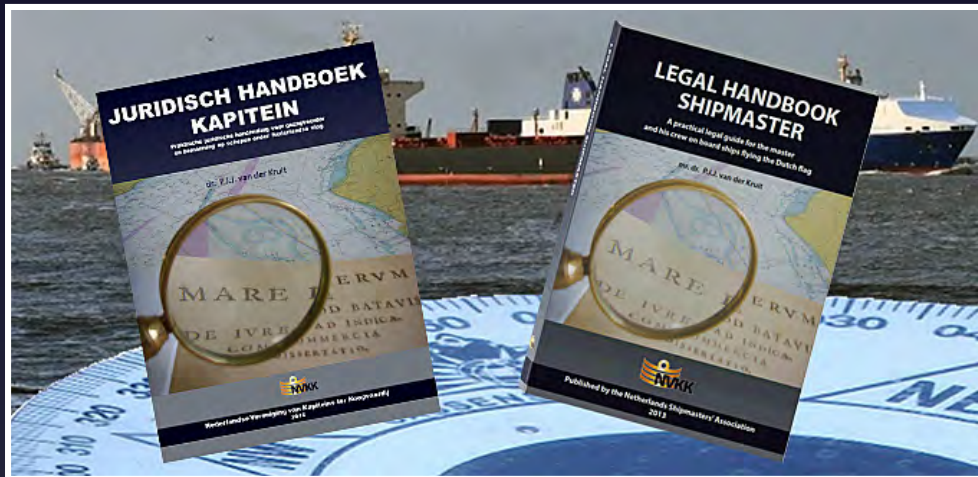
Plichtsgetrouw stelde hij voor iedere editie van de Notices de rubriek 'Kort Maritiem Nieuws' samen. We zullen Fred van Wijnen blijven herinneren als een markant lid, behulpzaam en met een uitgesproken mening. Fred is 80 jaar geworden.

We wensen zijn echtgenote Corrie, kinderen en kleinkinderen veel kracht bij het verwerken van zijn heengaan.



*Geen wind meer in de zeilen
Het water één groot spiegeland meer
En in deze oneindigheid
Liet jij voor het laatst je anker neer*

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