



aangesloten bij:

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

**verschijnt 5 maal per jaar**

---

**INHOUD**

Nieuwjaarsrede voorzitter .....	02
Convocatie Ledenvergadering te Den Haag dd. 03.02.10.....	03
Van het secretariaat / bestuur .....	05
Netjournaal / Shore Support update .....	06
Van de redactie.....	07
Ongezout(n) meningen.....	09
Raad v/d Scheepvaart / Michiganborg .....	12
New instruments in fighting piracy .....	15
Nederland gekozen in Raad IMO.....	17
New instruments in fighting piracy .....	19
Maritiem officier Terschelling in top.....	20
Interpol joins fight against piracy .....	20
Piracy on the rise .....	22
CO2 snuffelschepen .....	23
Antarctic cruises under threat.....	25
Verenigingsgegevens.....	26
Inschrijfformulier .....	28

**Redacteur: F.J.vanWijnen**

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

**Eindredactie: J.S.van de Kop**

*Overname van artikelen of gedeelten is toegestaan, mits de bron is vermeld  
ISSN: 1571-9111. 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.*

## NIEUWJAARSREDE VAN DE VOORZITTER

Collega's mag ik u allereerst een goed en gezond 2010 toewensen

Dankzij een voorzichtig financieel beleid in het afgelopen jaar, in een onzekere financiële wereld, staat onze vereniging er relatief gezond voor. Onze dank gaat uit naar die collega's die ons het afgelopen jaar hebben bijgestaan om de vereniging te leiden en onze dank ook voor de positieve inbreng van actieve en gepensioneerde collega's. Ondanks dit zou ik u toch willen verzoeken zoveel mogelijk onze ledenvergadering bij te wonen want de kwaliteit van bestuur van onze vereniging wordt hierdoor verhoogd.

De positie van de Nederlandse kapitein en zijn plaatsvervanger, in de ruimste zin van het woord, staat voorop bij onze vereniging. Al onze inspanningen zijn gericht op de versterking en bescherming van zijn positie en de toename, en zeker het behouden, van het aantal Nederlandse kapiteins en officieren op de Nederlandse vloot. De NVKK heeft daartoe deelgenomen aan het project "Zeebenen in de klas". Dit is een gezamenlijk initiatief van de KVNR, Nautilus International en de NVKK. Gedurende het gehouden voortraject in 2009, zijn 29 scholen bezocht en hebben zeevarenden en ex zeevarenden gastlessen gegeven aan leerlingen in het basisonderwijs om hen te interesseren voor een baan in de sector zeescheepvaart. Deze gastlessen zijn enthousiast ontvangen. Het is van groot belang dat dit soort initiatieven door de NVKK ondersteund worden want geen leerlingen op de zeevaartschool betekent op termijn ook geen Nederlandse kapiteins.

De NVKK wordt in toenemende mate door externe partijen om haar mening gevraagd. Het is van belang dat wij ons bewust blijven van onze kerntaak welke is: "Het ondersteunen van de kapitein en zijn plaatsvervanger in de ruimste zin van het woord". De bijdrage en de expertise van de NVKK wordt op prijs gesteld in de diverse werkgroepen en commissies waarin we vertegenwoordigd zijn. De mening en kennis uit de praktijk is en blijft toenemend belangrijk.

We hebben in 2009 collega's kunnen bijstaan met praktische adviezen bij onder andere: zaken voor de Raad voor de Scheepvaart, bemiddeling bij meningsverschillen en reisinformatie door gebieden die door piraten onveilig gemaakt worden. Ook participeerden wij in diverse werkgroepen en commissies. De veiligheid op zee wordt mede gediend met onze inbreng in de problematiek rondom windparken op zee. En we mogen niet vergeten onze bestuursactiviteiten in het bestuur van het BPFK en de deelnemersraad van het BPFK.

Eén van de punten die ons in 2010 weer zullen bezighouden is het criminaliseren van scheepsbemanningen. Dit fenomeen blijft maar doorgaan ondanks protesten van reders en belangenverenigingen. De NVKK heeft de eerste stappen gezet in een gezamenlijke aanpak van dit probleem. Deze aanpak is het ontwikkelen van een draaiboek dat geraadpleegd kan worden, indien een geval van criminalisering voorkomt. Gezamenlijk betekent, in deze context, een goede samenwerking met de KVNR, belangenverenigingen en overheid.

Een goed voorbeeld van dit gezamenlijk optreden is een brief die de sector nautisch onderwijs, zeehavens, zeescheepvaart (waaronder de NVKK), sociale partners en bestuurders hebben geschreven aan de Vaste kamercommissie van financiën. De inhoud van deze brief gaat over de belangen van de maritieme cluster.

De zeescheepvaart heeft hierin een prominente plaats en is toeleverancier van kennis en kunde voor de hele maritieme cluster. Rederijen vlaggen uit en dat heeft directe gevolgen voor het Nederlandse aandeel zeevarenden. Het resultaat van het overleg is, dat een gunstig actiepakket voor de zeevaart is toegezegd.

In 2009 hebben we traditiegetrouw weer een symposium georganiseerd over het leiderschap aan boord in de 21<sup>e</sup> eeuw, genaamd “ Wie neemt het voortouw”. Dit symposium werd goed bezocht en de reacties waren positief. In 2010 zullen we gezamenlijk met het Ouderkerkfonds, dat haar 25 jarig bestaan viert, een symposium organiseren waarin de zeevaartopleiding en de praktijk van diverse zijden zullen worden begelicht.

Met uw goedkeuring en uw steun, zullen we ons inzetten voor de kapitein en zijn plaatsvervanger.

A. van Binsbergen  
Voorzitter

## **BESTUUR EN LEDEN**

- a. **NIEUWE LEDEN:**  
Geen aanmeldingen
  
- b. **OVERLEDEN:**  
Geen meldingen

## **CONVOCATIE VAN DE LEDENVERGADERING**

**03 februari 2009**

**Locatie: NVKK kantoor Den Haag**

**Aanvang 13:30 uur**

**De agenda vermeldt o.a.**

Ingekomen stukken

Aanpassing huishoudelijk reglement

Piraterij

ShoreSupport

CESMA/IFSMA

BPFK



## VAN HET SECRETARIAAT

Het nieuwe verenigingsjaar is weer begonnen. Zoals gebruikelijk worden de acceptgiro's voor de contributie voor 2010 in februari verzonden. Als onze administratie ziet dat u al heeft betaald, ontvangt u geen acceptgiro. Graag uw aandacht hiervoor Het komt helaas nog steeds voor dat contributies incidenteel tweemaal worden overgemaakt, waardoor de administratie het bedrag weer moet terugstorten.

Ook even uw aandacht voor de datum van de ledenvergadering welke binnenkort plaatsvindt. Op verzoek van onze leden zijn de ledenvergaderingen, welke in 2009 plaatsvonden op dinsdagen, weer verplaatst naar woensdagen. Hierdoor zijn er wat veranderingen in het eerder gepubliceerde vergaderschema 2010 ontstaan. In de vorige Notices to Master Mariners stond de ledenvergadering op 9 februari vermeldt dit moet 3 februari zijn zoals nu in de convocatie in deze Notices to Master Mariners is vermeld. Het aangepaste vergaderschema van 2010 vindt u in deze Notices to Master Mariners.



## VAN HET BESTUUR

Vorig jaar hebben vier ledenvergaderingen plaatsgevonden. Helaas blijkt dat de opkomst voor deze vergaderingen terugloopt. In sommige gevallen kan het statutair vereiste quorum niet gehaald worden, met als gevolg dat er ook geen besluiten mogelijk zijn. Het bestuur doet een beroep op de leden om toch deze vergaderingen bij te wonen met als doelstelling tot een goede besluitvorming te komen wat zal bijdragen tot het beter kunnen besturen van de vereniging.

Ons plaatsvervangend bestuurslid bij het Bedrijf Pensioen Fonds Koopvaardij, de heer H.M.Post, heeft na goede overweging zijn functie bij het pensioenfonds neergelegd. In overleg met het BPFK wordt de plaatsvervangend bestuurslid functie niet meer ingevuld. Onze vertegenwoordiger in het pensioenfonds, kapitein L.Kazemier, zal ons in het bestuur van de BPFK blijven vertegenwoordigen. Tevens heeft de heer H.M. Post besloten zijn functie in het bestuur van de NVKK beschikbaar te stellen.



### **LEDENVERGADERINGEN 2010 (aangepast)**

<b>3 februari</b>	<b>Den Haag</b>
<b>21 april</b>	<b>Breukelen (Algemene Leden Vergadering)</b>
<b>15 september</b>	<b>Den Haag</b>
<b>8 december</b>	<b>Den Haag</b>

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

### **Ledenbijeenkomsten in het Noorden**

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

## NETJOURNAAL (01-2010)

### Wij waren bij de volgende gebeurtenissen vertegenwoordigd:

16 NOV	DEN HAAG	ONDERZOEKSRAAD VOOR VEILIGHEID
17 NOV	ROTTERDAM	BESTUURSVERGADERING SWZ/MARITIME
20 NOV	AMSTERDAM	100 JARIG JUBILEUM RAAD V/D SCHEEPVAART
24 NOV	DEN HAAG	SYMPOSIUM BESPREKING MET OUDERKERKFONDS
24 NOV	AMSTERDAM	BESTUURSVERGADERING BPFK
24 NOV	DELFT	MARITIEME CARRIÈRE DAG
27 NOV	WAGENINGEN	MARIN, BESPREKING SIMULATIE PROEVEN
4 DEC	RIJSWIJK	OVERLEG WINDMOLENPARKEN NOORDZEE
7 DEC	UTRECHT	SCHEEPVAART ADVIESGROEP NOORDZEE (SAN)
8 DEC	DEN HAAG	VERGADERING NATIONALE WERKGROEP STW
10 DEC	DEN HAAG	SYMPOSIUM PIRATERIJ*
10 DEC	AMSTERDAM	BESPREKING MET MN SERVICES
11 DEC	WAGENINGEN	SIMULATOR PROEVEN BIJ MARIN
14 DEC	AMSTERDAM	BESTUURSVERGADERING BPFK
15 DEC	RIJSWIJK	SCHEEPVAART ADVIESGROEP NOORDZEE (SAN)
15 DEC	PAPENDRECHT	SYMPOSIUM VAN SHORE SUPPORT



### SHORE SUPPORT IN ONTWIKKELING

De NVKK was aan de beurt om op 19 januari een bijeenkomst van de expert werkgroep van het project "Shore Support" te organiseren. De NVKK heeft vanaf het begin deelgenomen aan deze werkgroep en volgt de gang van zaken op een kritisch positieve manier. Bij deze bijeenkomst waren vertegenwoordigers van het ministerie van V&W, IVW, Nautilus International, Wagenborg, Holland Marine Equipment en de NVKK aanwezig.

Zoals bekend, is TNO bezig om het onderzoek volledig in kaart te brengen. In verband met de betrouwbaarheid van het onderzoek worden de resultaten pas aan het einde van het project bekend gemaakt. Dit heeft als reden dat men de geteste zeevarenden niet wil beïnvloeden. De vertegenwoordiger van V&W stelt echter wel prijs op een tussentijdse rapportage. In april zal er een bijeenkomst plaatsvinden bij HME te Rotterdam waar TNO de tussentijdse stand van zaken zal toelichten.

Uit ervaring is gebleken dat er met het nieuwe systeem met Marofs, met walondersteuning volgens het Shore Support principe, minder zaken misgaan dan met de oorspronkelijke bezetting met HWTK's. Ook blijken er steeds meer leveranciers van producten genegen te zijn ook service te verlenen. Een punt van discussie was ook de bekwaamheid van de SWK Marof. Volgens de nieuwe opzet van het STCW verdrag, zou het niveau van deze opleiding wel eens te laag kunnen zijn. Er werd gesteld dat men niet zo zeer naar het niveau van de opleidingen kijkt, als wel naar de vaarbevoegdheid die door de overheid is uitgereikt.

Er werd gesproken over de onduidelijkheid die bij de kapitein kan optreden omdat hij graag wil weten wie de verantwoordelijkheid voor de technische installatie aan boord heeft. Deze duidelijkheid bestaat want deze functie wordt waargenomen door die Marof die in de plaats is gekomen van de HWTK. Dit kan nog wel eens wisselen tijdens een reis vanwege aflossingen of omdat de oorspronkelijk technische Marof dienst gaat doen als stuurman of v.v. (FVW)

## VAN DE REDACTIE

- Door het tekenen van een convenant door V&W minister Eurlings, gedeputeerde mevr. Post en de Amsterdamse havenwethouder Ossel is de “planstudie” ingeluid die moet leiden tot een realisatie van een nieuwe zeeluis bij IJmuiden. Deze sluis zal Amsterdam toegankelijk maken voor de grootste containerschepen. De geschatte lengte wordt 500 meter, breedte 65 meter en diepte 18 meter. De bouw van de sluis start in 2012 en moet in 2016 gereed zijn voor gebruik.
- Het voornemen van rederij Maersk om het contingent Nederlandse kapiteins en officieren af te bouwen, heeft voor grote onrust gezorgd bij het desbetreffende personeel en bij diegenen die het zeevarend beroep in Nederland een warm hart toedragen en willen behouden. Economische motieven zijn de enige motivatie.
- Op de recente VN klimaatop in Kopenhagen ging het vooral om CO<sub>2</sub>-uitstoot en geld. De zeescheepvaart werd een vermindering van de uitstoot opgelegd. De uitwerking zal worden opgedragen aan de milieu-organisaties en de IMO. De extra kosten voor de zeescheepvaart worden al geraamd op 25 miljard per jaar. .
- Rijkswaterstaat heeft een nieuw ankergebied aangewezen in verband met de aanhoudende drukte van zeeschepen die voor anker gaan op de Noordzee in de buurt van de Rotterdamse haven. Het betreft ankerplaats 6, ruim 15 kilometer ten noordwesten van Scheveningen. Het biedt ruimte aan ongeveer 15 schepen.
- Na twee jaar onderhandelen heeft Koninklijke Boskalis uit Papendrecht Smit Internationale overgenomen. De overname, die door beide partijen een fusie wordt genoemd, heeft beperkte gevolgen voor de werkgelegenheid. Smit blijft onder eigen naam en vanuit het bekende kantoor aan de Rotterdamse Waalhaven opereren. De eerder geplande verkoop van de havensleepdiensten van Smit gaat niet door.
- De heer Erik Hietbrink, bestuursvoorzitter van het Scheepvaart en Transportcollege (STC) in Rotterdam, is door de havenpersclub “Kyoto” gekozen tot de 29<sup>e</sup> Havenman van het jaar. Hij volgt de heer Ben Vree van Smit Internationale op. De heer Hietbrink werd gekozen uit waardering voor zijn inspanningen om goed opgeleide mensen af te leveren aan de maritieme- en havensector met Rotterdam als kenniscentrum. De officiële benoeming was op 11 januari.
- De leden van de Raad voor de Scheepvaart, onder voorzitterschap van mr. U.W. baron Bentinck, zijn voor een half jaar herbenoemd, Tot 1 juli 2010 gaat de Raad door met het onderzoek naar scheepsrampen. In elk geval betreft dit de tot nu door de Scheepvaart Inspectie aangebrachte en de al lopende zaken.
- Volgens Martin Bloem, directeur van Holland Marine Equipment (HME), is de groeiende status van de maritieme beurs Europort een direct gevolg van de steeds sterker wordende positie van Nederland in de internationale maritime arena. Er waren 900 exposanten uit 35 landen. De bezoekers kwamen uit 86 landen.
- In juni van dit jaar komt bij de General Assembly van de IMO in Manila (Philippijnen) de herziening van de STCW Convention aan de orde. Deze herziening, waarmee men reeds in 2007 is begonnen, zal alleen inhoudelijk zijn, waarbij het een en ander zal worden aangepast aan deze tijd. Er komt dus geen geheel nieuwe conventie. Dit zou te veel tijd (jaren) in beslag nemen.
- Tijdens de a.s. Jaarvergadering van de NVKK op 21 april in Breukelen zal de firma Schat-Harding een lezing verzorgen over de nieuwste ontwikkelingen betreffende reddingmiddelen voor zeeschepen.







## **ONGEZOUTE(N) MENINGEN**

***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.***

### **WEER VERGETEN WE WAT ZEELIEDEN IS OVERKOMEN**

**”De Oorlog”, de populaire tv-serie over WO II, in het najaar van 2009 uitgezonden, schonk amper aandacht aan wat duizenden zeemannen gebeurde. Een gemiste kans, vindt Johan van der Wal.**

Toen de Duitsers op 10 mei 1940 ons land binnen vielen waren 843 Nederlandse koopvaardij schepen buitengaats. Ze waren de geallieerden ter beschikking gesteld voor logistiek werk, zoals het aanvoeren van voorraden en de verplaatsing van troepen.

De opvarenden, 18.500 mannen, kregen vaarplicht opgelegd en werden in alle denkbare opzichten frontsoldaten. 421 Nederlandse schepen gingen door oorlogsgeweld verloren, bijna de helft. Ruim 3.600 Nederlandse zeelieden kwamen daarbij om.

Voor deze feiten bestond na de oorlog amper belangstelling. In 1987 verscheen *Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog* van maritiem historicus K.W.L. Bezemer, waardoor het onderwerp wat meer bekendheid kreeg. Toch wordt de koopvaardij pas sinds 1995 genoemd bij de Nationale Dodenherdenking. Merkwaardig, want de vloot leverde het grootste Nederlandse aandeel in de geallieerde overwinning, groter dan dat van landmacht, luchtmacht, marine en verzet bij elkaar, aldus Lou de Jong.

Nu, bijna 65 jaar na dato, zou men verwachten dat historici dit onderwerp kennen en vermelden in hun publicaties. Daarom hoopte ik dat Ad van Liempt in zijn pas verschenen boek *De Oorlog*, dat tegelijk met het eerste deel van de gelijknamige tv-serie werd uitgebracht, zijn werk ook in dit opzicht goed zou doen. Die hoop bleek ijdel. Nergens besteedt hij aandacht aan de vloot en de opvarenden. Er is één uitzondering: de vrachtvaarder ‘Van Imhoff’, waarvan de bemanning 500 geïnterneerde Duitsers moedwillig liet verdrinken nadat het schip door een Japans vliegtuig tot zinken was gebracht.

Voor Van Liempt heeft de koopvaardij in oorlogstijd kennelijk niet bestaan, behalve dit ene schip waarvan de bemanning over de schreef ging. Daarmee staat de vloot er gekleurd op. Wat Van Liempt ook noemt, is het Buitengewoon Pensioen voor zeelieden-oorlogs slachtoffers. Waar zij dat aan verdiend hebben, komt echter niet aan de orde.

Ondergetekende is zoon van een zeeman uit deze periode. Mijn vader vertrok eind 1939 voor wat een reis van een half jaar moest worden. In plaats daarvan keerde hij in oktober 1945 terug uit een bloedige oorlog, een schip en tal van collega’s op zee achterlatend. Hoe hij er geestelijk aan toe was, laat ik in het midden. Ons gezin moest in de oorlog maar zien hoe het zich redde. Met financiële steun van het verzet kwamen we erdoor.

Eenmaal weer thuis werd mijn vader, net als zijn overlevende collega's, geconfronteerd met ongeloof, onverschilligheid, slecht personeelsbeleid en later ook nog eens met karige pensioenvoorzieningen. *De Oorlog* was een mooie gelegenheid geweest de koopvaardij de eer te geven die ze toekomt. Opnieuw is de zeeman vergeten.

**Johan van der Wal is historicus.**

## **MONSTERGOLVEN OP DE NOORDZEE**

### **Hierbij een verslag van de ontmoeting met een monstergolf boven Terschelling.**

Wij vertrokken met het ms “Balticborg” op donderdagavond 13 oktober 2009 uit Terneuzen, naar Paldiski(Estland). Het weerbericht gaf nw 7 af met later iets toenemend. In overleg met de charteraar werd een route door het Kieler-kanaal gekozen, dus het ging boven de eilanden langs naar de Elbe. Op vrijdag 14 oktober passeerden wij rond 0900 lt Vlieland Center boei. De wind was inmiddels toegenomen tot nnw 9 en de wal haastte zich om het weerbericht aan te passen. Later op de morgen nam het nog meer toe tot windkracht 12 uit het nnw en de zeegang nam toe van 5 meter tot 7 a 8 meter hoog. Wij konden de gehele morgen nog redelijk koers houden volgens het VSS boven Terschelling (072 graden). We slingerden ongeveer 20 graden. Mede door gebruik van onze flumetanks was de situatie in de hand te houden. Na de middag liepen de zeeën nog hoger op en werd 60 knopen wind genoteerd op de windmeter. Koers houden werd toen onmogelijk door zeeën die opliepen tot 9 a 10 meter. Laverend door het VSS bleven we richting Elbe varen, gereduceerd met 8 knopen in tegenwindse rak 20 rw en 14 knopen op het voordewindse rak 110 rw. Rond 16.00 die dag werden we net voorbij Ameland getroffen door een golf die over de brug sloeg

Bovenkantbrug ligt ongeveer 19 meter boven het wateroppervlak, 20 meter van de voorkant van de boeg. Vanwege het slechte weer, was ikzelf op de brug en het werd gewoon donker van het groene water dat tegen de brug sloeg. Het water perste zich door de doorvoeringen en ontluchtingen die zich boven op het schavotje bevonden, en uiteraard niet op onderdompeling waren berekend. Het gevolg was dat water uit het plafond op de brug consoles liep. Ruitenwissers hingen als kunstobjecten verbogen voor de ramen. Het duurde 15 minuten voordat al het water enigszins van het schavotje was afgelopen. Bij inspectieronde bleek bb sloepspladder weggeslagen, bb sloepsverlichting uit de beugels, bb reddingsvlotfundatie gedeformeerd en stalen scepters van het hekwerk terplaatse verdwenen. Door de geringe vaart die we liepen, bleef de schade volgens mij beperkt.

**Het valt mij op dat de weerberichten niet in een vroeg stadium voor dit slechte weer cq de bijbehorende zeegang waarschuwd. We werden er daardoor ”enigszins” door verrast. Ik zeg express ”enigszins”, want we hebben na 23 jaar varen in de Noordzee een gezonde dosis wantrouwen tegen de berichtgeving, aangaande het weer, opgebouwd.**

Na dit avontuur hebben we de reis met nog grotere voorzichtigheid voortgezet en we kwamen 14 oktober rond 23.00 uur veilig in Brunsbüttel (Kielerkanaal) aan.

**Capt. H. van der Laan**  
a/b mv “Balticborg”



## UITVALLEN VAN ELEKTRONISCHE KAART

**In 2007 een ervaring gehad dat de elektronische kaart geen beeld meer gaf terwijl het schip op zee was en snelheid had.**

Het schip, hoewel vrijwel nieuw (slechts een half jaar oud), werd verkocht en mij was medegedeeld dat de elektronische kaarten zouden blijven werken tot Harlingen, waar het schip zou worden overgedragen aan de nieuwe eigenaar. De reis liep uit en daardoor ook de contractuele verplichtingen aan, in dit geval, Datema Delfzijl.

Na het passeren van Lands End (reis van Ravenna, Italië, naar Newport in het Bristol Kanaal), werden er storingen op beide schermen waargenomen. De melding was o.a. dat er contact met de leverancier opgenomen moest worden. Contact gezocht met de eigenaar. Deze meldde dat er definitief beeld zou blijven tot Harlingen.

Op mijn wacht om 23.00 uur viel het beeld weg van beide schermen. Vervolgens laptop opgetuigd en doorgevaren tot Barry Roads om de loods aan boord te nemen voor Newport. Dit vaargebied is voor mij zeer bekend, dus wat dat aangaat geen problemen. In Newport contact gehad met eigenaar en Datema en diezelfde dag, een zondag, weer beeld op beide schermen.

Nu het door mij verwachte probleem.

Nu er steeds meer elektronische kaarten bijkomen en sommige reders of charteraars in gebreke blijven hun contributie aan de provider te voldoen, het goed mogelijk is dat een schip het dan zonder kaartgegevens moet doen, waar het zich ook bevindt. Het moet volgens mij onmogelijk zijn dat als een schip onderweg is plotseling het beeld wegvalt zodat men op de brug alleen op overzeilers kan terugvallen. In mijn geval was er één overzeiler aan boord, van IJsland tot de Straat van Gibraltar. Daar heb je niet veel aan bij het aanlopen van het Bristol Kanaal. Het zou zo moeten zijn dat als een schip vaart, de elektronische kaart altijd beschikbaar blijft en dat het beeld pas na het meren weg zou kunnen vallen met als gevolg dat het schip niet kan vertrekken. Het gebruik van overzeilers zou alleen van toepassing moeten zijn als er reële storingen zijn en niet vanwege een financieel dispuut.

Met firma Datema gesproken over dit onderwerp. Datema meldde mij dat als de reder in gebreke blijft, er wel beeld blijft maar dat is dan voor een bepaalde periode. Men heeft hier aan boord echter niets aan want men kan in deze situatie niets ondernemen behalve de reder te overtuigen dat er een groot probleem is aan boord.

Misschien dat meer leden dit probleem erkennen?

Mocht u meer info hierover wensen dan hoor ik dat graag.

**Frans Karmelk**

P.S.

Een zeer duidelijk boekwerk over de elektronische kaart is:  
The Electronic Chart  
Auteurs: Hecht / Berking / Buttgenbach / Jones / Alexander  
ISBN: 90-806205-7-2



## RAAD VOOR DE SCHEEPVAART - MICHIGANBORG

Op 13 november 2009 werd het aan de grond lopen van het m.s. "Michiganborg" door de Raad behandeld. De kapitein werd als betrokkene gehoord.

Details van het schip:

Bouwjaar 1999, Nederlandse Vlag, Multipurpose-Tweendecker, DWT 9181, GT 6540, NT 3464, LOA 134,55 m BOA 16,5 m, Diepgang 7,13 m, Hoofdmotor: Stork-Wartsila 8L38



**mv Michiganborg**

**haveningang Aveiro**

De "Michiganborg" liep de haven van Aveiro (Portugal) aan na een reis van Newport. De summiere reisvoorbereiding was opgemaakt door de tweede stuurman. Deze was volgens de kapitein gemaakt tot aan het aanlopen en niet tot in de haven, zoals voorgeschreven. Voor deze reisvoorbereiding waren de desbetreffende pilots en lichtenlijsten, geraadpleegd.

Ca. 1½ uur voor het bereiken van het loodsstation had de kapitein de loodsboot opgeroepen. Hij kreeg instructies de loodsladder aan bakboord klaar te maken, dit ondanks het feit dat er een NNW wind stond Bf.5/6. Het loodsstation ligt ca. 2½ mijl verwijderd van de pieren. De loods kwam wel naar buiten, maar weigerde op het allerlaatste moment aan boord te komen. De kapitein kreeg instructies van de wal om binnen te varen. Er zijn twee lichtenlijnen. Op de brug waren de kapitein en eerste stuurman. Eerstgenoemde bediende en observeerde de Furuno radar (10cm) op 1½ mijls bereik en onderhield

het radiocontact met de wal. Er werd geen gebruik gemaakt van Parallel Index Navigatie. De eerste stuurman was roerganger. Er werd genavigeerd op een niet conforme WGS 84 kaart. In de titel van de kaart zijn correcties vermeld welke dienen te worden toegepast op de afgelezen GPS posities. Het echolood stond niet bij.

Voor de haveningang ligt een drempel waar in de "pilot" (zeilaanwijzingen) voor wordt geadviseerd om deze onder loods-aanwijzing over te varen, met andere woorden, hiervoor is lokale kennis nodig. Bij het binnenvaren van de haven heeft men twee lichtenlijnen ter beschikking. De "Michiganborg" bevond zich benoorden de lichtenlijnen doch nog, volgens de kapitein, buiten de 10 meter dieptelij. Dat het schip zich benoorden de lichtenlijn bevond was niet verontrustend volgens de kapitein, daar hij hier meerdere malen was geweest en in dezelfde situatie had verkeerd.

Op een gegeven moment adviseerde de wal om van koers 065° r.w. naar 075° r.w. te veranderen. Tijdens deze manoeuvre stootte het schip. De loodsboot voer inmiddels mee met het schip en wel aan bakboordzijde, dus tussen de noordelijke breakwater en het schip. De loods kwam toen aan boord. De kapitein vertelde de loods dat het schip had gestoten, waarop de loods stelde dat dit niet mogelijk was, daar er volgens hem dicht bij de pier nog voldoende water staat. Echter toen het schip slagzij begon te krijgen moest hij zijn mening herzien.

De Raad was van mening dat door het veranderen van koers het schip zoals gebruikelijk nog iets is doorgeschoten in haar koers alvorens de uiteindelijke koers 075° te bereiken en hierdoor binnen de 10 meter dieptelijn verzeild raakte, met als gevolg het raken van de stenen. De Raad stelde dat men dus te laat van koers was veranderd. Verder bestond er onduidelijkheid ten aanzien van de door de kapitein verstrekte posities ten opzichte van de posities welke door Voyage Data Recorder waren geregistreerd. De kapitein verklaarde onder meer dat hij geen twijfels had of hij teveel benoorden de lichtenlijn was, vaker benoorden de lichtenlijn was binnengevaren en dat de heersende wind geen invloed had op het gedrag van het

schip. Bovendien gaf hij toe dat de reisvoorbereiding summier was en dat deze niet tot in de haven was opgemaakt om reden dat de uiteindelijke ligplaats niet bekend was.

De Inspecteur van IVW kwam in zijn requisitoir tot de conclusie dat de kapitein geen schuld had aan de gronding en verzocht de Raad geen disciplinaire maatregel te nemen jegens de kapitein.

De Raad kwam snel tot een uitspraak. Zij achtte de Kapitein medeschuldig aan de ramp en volstond met het uitspreken van een berisping.

#### **De Raad verweet de Kapitein dat hij:**

- Geen parallel-index navigatie had toegepast
- Geen optimale reisvoorbereiding had laten maken
- Geen extra man op de brug had laten komen, waardoor hij het geheel beter had kunnen overzien
- Te dicht langs de pier was gevaren
- Te veel vertrouwen in de VTS begeleiding had getoond

**W.W.Thumann**

## **H.A.L. SHIPS AS SOCCER WORLD CUP FLOTELS**

De zusterschepen "Noordam" en "Westerdam" zullen dienst doen als floating hotels (flotels) gedurende de wereldkampioenschappen voetbal in Zuid Afrika in juni van dit jaar. Beiden schepen zijn geklasseerd tot de top 20 cruiseschepen in de wereld en zijn waardige houders van de International 5-star Diamond Award op het gebied van kwaliteit en dienstverlening.



**mv Westerdam**

Gedurende de periode van het FIFA wereldvoetbaltoernooi zullen beide schepen varen tussen de havens van Kaapstad, Port Elizabeth en Durban. Ze zullen in die periode dienstdoen als centra voor accommodatie, entertainment en recreatie.



## **NEW INSTRUMENTS N FIGHTING PIRACY (LEGAL, MILITARY AND POLICY PERSPECTIVES)**

The International Criminal Law Network, the international organisation of lawyers, organised its 8<sup>th</sup> Annual Conference on 10<sup>th</sup> December 2009 in the World Forum Convention Center in The Hague, The Netherlands. The Conference was co-sponsored by the Dutch maritime newspaper “Schuttevaer”

The purpose of the Conference was to investigate whether there are sufficient legal means to fight international piracy. This is absolutely crucial as piracy spreads more and more across international waters. There is no judicial objection to bring pirates to justice. International Law facilitates all nations to prosecute every pirate from each country. This universal judicial power has been developed to be able to safeguard maritime security. The Netherlands’ Code of Law makes a prison sentence of twelve years in prison possible for piracy. It facilitates to judge all sorts of piracy even when they take place far away from The Netherlands against ships which are not carrying the Dutch flag and which not represent Dutch interests.

Prosecution of pirates by units of European nations is a clear possibility but, according to professor Vaughan Lowe of the University of Oxford and expert on international law, it is a patchwork of regulations and laws. Within the territorial twelve miles’ zone however the national legislation is in force, unless the national government, in this case Somalia, gives permission to pursue pirates until within their national waters.

European nations however still hesitate to arrest pirates and bring them to justice. There are fears, that the pirates, once arrested, will ask for political asylum. When a warship catches pirates red-handed, she will immediately try to hand them over to an African country. The European Union has made arrangements with Kenya and The Seychelles for that purpose. The judicial capacity in these nations is however not able to handle the increasing number of arrested pirates which led to a alarming situation on the Dutch warship HMS ”Evertsen” which arrested 13 pirates and obtained no permission to land them in any of the above mentioned nations. It must have been very disappointing for the crew to have to let them go.

The Danish diplomat and lawyer mr. Thomas Winkler pleaded for a designated regional court of justice which is specialized in cases against pirates with the assistance of western nations. A fund has already been initiated but the only problem is the fact that up to now there is no money in the fund. So far it is very difficult to sort out where an arrested pirate will be prosecuted and as a consequence it is hard to provide up the evidence confirmed by witnesses. It is not easy for a western seafarer to appear before a court in Mombasa were he may well be the only western citizen around.

Submanager mr. Michel Quillé of INTERPOL, the international police organisation, sees a clear role for his organisation, by collecting evidence in cases of piracy. They can detach agents in Africa to investigate the communication channels of the pirates as well as starting a data centre with DNA, fingerprints and other data of suspected pirates. It would also be interesting to see where the vast amounts of ransom money are directed. Meanwhile INTERPOL has in fact stepped in to try and do something about the dangers of piracy. (see report n this Notices).





Mr. H.A. L'Honoré Naber, expert of Safer Seas Consultancy, gave a summary of most of the available means which are at the disposal of shipowners to protect their ships against piracy, once installed. He correctly commented that it is not possible to protect all ships at sea by international navy units. The area is too wide and there are just not enough warships. As a consequence all ships should be provided with technical non-lethal means to prevent pirates from boarding the ship. So far there is a complete arsenal available and new inventions are being added all the time.

The conclusions of the day were not only positive. In stead of solutions, legal and otherwise, we heard all kinds of impressive words like coordination, communication and multi layered approaches. In fact most of those present agreed that a political solution would be the most effective approach to change the situation, especially in Somalia. (FVW) (based on article in "Schuttevaer")



## NEDERLAND GEKOZEN IN DE RAAD VAN DE IMO

Nederland is op 27 november vorig jaar gekozen als lid van de Raad van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Tijdens de 26<sup>e</sup> Algemene Vergadering van de IMO in Londen werd hiermee een reeds begin dit jaar gestarte herverkiezingscampagne succesvol afgesloten. Nederland heeft zich door de hervervkiezing voor de periode 2010-2011 verzekerd van een zetel in het "dagelijks bestuur" van dit VN-agentschap dat verantwoordelijk is voor internationale regelgeving op het vlak van de maritiem veiligheid, beveiliging en het beschermen van het mariene milieu.

De IMO is als onderdeel van de Verenigde Naties verantwoordelijk voor de wereldwijde regelgeving op het gebied van de zeescheepvaart. Op 27 november is uit de 169 landen, die partij zijn bij het IMO verdrag, een nieuwe Raad van 40 leden gekozen. Nederland heeft door hervervkiezing haar positie in de Raad kunnen

behouden. Deze Raad, die tweemaal per jaar bij elkaar komt, stuurt, als een soort dagelijks bestuur, de Organisatie aan. Naast de Assemblee met alle lidstaten en de Raad bestaat de IMO uit vijf commissies die werkzaam zijn op het gebied van maritieme veiligheid, beveiliging, milieu, facilitatie, technische samenwerking en wetgeving.

De Nederlandse raadszetel zal de komende twee jaar worden bezet door functionarissen van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het ministerie van V&W. De scheepvaart-expertise binnen Nederland en de actieve rol die Nederland als maritieme natie binnen IMO speelt, hebben zeker bijgedragen aan de hervervkiezing. Deze Raadszetel stelt Nederland in staat om het beleid van de Organisatie mede te sturen en de belangen van de Nederlandse zeescheepvaart, onze havens en het mariene milieu te dienen.





## COWBOYS OP ONZE RIVIEREN

De “Wisdom” (82,19 meter lang, 1552 brt) was op 29 oktober 2008 met een lading staalrollen, geladen in Duisburg, onderweg naar het Engelse Felixborough.



**kruiplijn coaster “Wisdom”**

Na het passeren van Dordrecht, waar de loods was afgezet, voer het schip via de Oude Maas naar zee. Op de brug bevond zich slechts de kapitein toen de “Wisdom” het Nederlandse binnenschip “Riad” in een bocht van de rivier tegenkwam. De “Wisdom” reageerde niet, waarschijnlijk omdat de kapitein in slaap was gevallen of omdat het tegenliggende schip niet heeft gezien, wat niet zo verwonderlijk is als men de afbeelding van de “Wisdom” goed bekijkt. Aan boord van de “Riad” kon men de aanvaring niet meer voorkomen en het schip werd zodanig geraakt dat het binnen korte tijd zonk. De inmiddels aanwezige stuurman heeft door het onmiddellijk te water laten van de MOB boot, beide opvarenden van de “Riad” kunnen redden.

De Raad voor de Scheepvaart wijdde op november 2009 een zitting aan dit

ongeval dat veel tragischer had kunnen aflopen. Uit een proef na het ongeval bleek dat de (Russische) kapitein te veel had gedronken. Bovendien was hij alleen op de brug terwijl twee man is voorgeschreven. Uit geldgebrek voor de reis en omdat hij opzag op de zitting te verschijnen was de kapitein niet aanwezig op de zitting. Wel was de Russische stuurman gekomen als getuige om de nodige informatie verstrekken. Het was duidelijk dat de kapitein als schuldige voor de aanvaring zou worden aangewezen. De Inspecteur van IVW eiste intrekking van zijn Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs net zo lang tot deze niet meer geldig is, een eis die door de Raad werd overgenomen. De straf is in feite een ontneming tot juli 2011, wat neerkomt op een jaar en ruim acht maanden.

Ondertussen had de Nederlandse rederij de kapitein al op staande voet ontslagen. Het ziet er naar uit dat hij ook niet meer onder Russische vlag mag varen omdat hij onder invloed van alcohol het ongeluk heeft veroorzaakt. Het vonnis van de Raad zal erop neerkomen dat hij nooit meer onder Nederlandse vlag zal varen. Wel kunnen we ons afvragen of deze straf ook invloed zal hebben op zijn functioneren op schepen onder andere vlag. Indien dit niet het geval is, heeft zo’n straf natuurlijk weinig zin. Het is de moeite waard om eens goed na te gaan hoe dit Europees en internationaal geregeld is en of er maatregelen mogelijk zijn om dit aan te pakken. (FVW).



## **MARITIEM OFFICIER TERSCHELLING IN TOP**

**“Voor zeebenen krijg je op Terschelling een stevige basis”**

De opleiding Maritiem Officier van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) staat, met een 9, op de zesde plaats van de beste HBO opleidingen in Nederland. Dit blijkt uit een onderzoek van de keuzegids Hoger Onderwijs 2010. Deze wordt jaarlijks samengesteld door een onafhankelijke redactie bij het Hoger Onderwijs Persbureau. De ranglijst geeft een oordeel over de kwaliteit van opleidingen. De samenstelling is gebaseerd op een combinatie van studentenoordelen en het oordeel van experts en cijfermatige informatie als slagingspercentages.

De opleiding Maritiem Officier wordt op Terschelling aangeboden. Het MIWB maakt deel uit van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. Deze staat op de 5<sup>e</sup> plaats in de landelijke ranking van middelgrote hogescholen laat daarmee de overige Noordelijke hogescholen achter zich.

Volgens de keuzegids wordt het succes van de opleidingen van het MIWB verklaard door kleinschaligheid en de menselijke manier van onderwijs. Het programma is van hoog niveau en samenhangend, de loopbaanvoorbereiding is goed en de organisatie perfect. Volgens directeur van Leunen spelen ook de betrokkenheid van de medewerkers en het overal aanwezige wij-gevoel een grote rol. Kennelijk ervaren de studenten dit ook zo.

Momenteel studeren op Terschelling 328 studenten aan de opleidingen Maritiem Officier en Ocean Technology. Aan het Maritieme Simulator Training Centrum, dat in de plaats is gekomen van een nationaal maritiem opleidingsschip en nu fungeert als nationale faciliteit voor zeevaartschoolstudenten(MBO/HBO), werden er zo'n 800 cursisten uit heel Nederland opgeleid. Met opleidingen op het gebied van maritieme techniek en petrochemie & offshore, timmert de Hogeschool Leeuwarden flink aan de weg in het maritiem cluster. Recent is het lectoraat “Maritiem, Marien Milieu en Veiligheidsmanagement opgericht. Dit wil bijdragen aan de veiligheid van maritieme sectoren en de kust regio's,



## **INTERPOL JOINS FIGHT AGAINST PIRACY**



INTERPOL resources are now being used in the battle against piracy. It is the world's largest international police organisation with 187 member countries. It facilitates cross-border police cooperation and supports and assists all organizations, authorities and services whose mission is to prevent or combat crime. The General Secretariat is located in Lyon, France. INTERPOL operates seven regional offices in Argentina, Cameroon, Ivory Coast, El Salvador, Kenya, Thailand and Zimbabwe. It has representative offices at the United Nations in New York and at the European Union in Brussels. Each member country maintains a National Central Bureau (NCB).



In an address to the G-8 Justice and Interior Ministers' meeting, the INTERPOL Secretary General called for greater law enforcement involvement in the fight against piracy. This could provide the "missing link" to fill the gap between the arrests made through military interventions and any eventual prosecutions. In response to that call, police information to identify suspected pirates has now been shared with the global policing community including The Seychelles and Kenya. Entered into INTERPOL's global data bases, this information can be assessed by any of its 187 member countries and will provide a reference point for any potential matches of suspects arrested in the future.

The Seychelles and Kenyan authorities have agreed to provide INTERPOL with details including fingerprints and

photographs of detained Somali nationals suspected, arrested or convicted in connection with maritime piracy. Discussions are focused on the proposed creation of an international platform to bring together police officers from Kenya's INTERPOL Regional Bureau as well as national investigators and prosecutors. Equipped with a direct access to INTERPOL's secure global police communications network and its global databases, the platform would facilitate international police investigations and subsequent prosecutions. Sound investigative police work is the key to effectively combating maritime piracy. Piracy is a criminal offence and it is high time that the international police is stepping in to it to do something about it.

**From: Marine Log**



## PIRACY ON THE RISE

Piracy on the high seas rose to its highest level in six years in 2009, with attacks becoming more frequent and more violent across the globe, a maritime watchdog said Thursday. There were 406 reported incidents of piracy and highseas armed robbery in 2009, up from 293 the previous year, but below the figure of 445 in 2003, the International Maritime Bureau (IMB) said in a report. "Our hope is that this escalating volume of piracy is met with a heightened response from the governments and their agencies best able to reduce and contain these risks to human life and property," IMB director Pottengal Mukundan said.



The IMB said its piracy reporting centre in Kuala Lumpur received reports of 49 vessels being hijacked last year, 84 attempted attacks and 120 vessels that were fired upon. A total of 1,052 crew members were taken hostage, 68 injured and eight killed in 2009, it said. "Increases in the frequency and level of violence perpetrated against ships at sea and the people who work them is a serious concern," Mukundan said.

The watchdog said pirate attacks rose in almost all regions. Off the coast of lawless Somalia, the number of cases nearly doubled last year at 217 incidents, with 47 vessels hijacked and 867 crew members taken hostage. However, the IMB said the number of successful hijackings off Somalia was proportionately lower, attributing the decline to the increased presence and coordination of international navies. It warned that pirates have shifted their focus from the Gulf of Aden, one of the world's busiest maritime trade routes and the main target of attacks in 2008, to the East Coast of Somalia.

The "Watchdog" said other African waters also remain "very dangerous" with 28 incidents reported in Nigerian waters which "are frequently much more violent in nature than those in Somalian waters".

The South China Seas have also seen a rise in attacks, with 13 cases last year, the highest in five years. Piracy is also on the rise in South America with 37 incidents reported, up from 14 in 2008. Attacks in the Malacca Strait, which just a few years ago was a world piracy hotspot, remained at just two in 2009, the same as the previous year, the IMB said. Large-scale coordinated patrols involving Indonesia, Malaysia and Singapore have deterred attacks in the area. (from: the Watchdog)



## CO<sub>2</sub> SNUFFELSCHEPEN

(Koolstofdioxide-absorptie Atlantische Oceaan nauwkeurig in kaart)

CO<sub>2</sub>-sensoren aan boord van koopvaardij schepen zijn te gebruiken als 'early warning system' dat aangeeft wanneer het écht mis dreigt te gaan met het klimaat. Dat suggereert **professor. Andrew Watson** (University of East Anglia) naar aanleiding van een publicatie in *Science*.

De publicatie is gebaseerd op een langlopend Europees onderzoeksproject, dat de CO<sub>2</sub>-absorptiecapaciteit van de Noord-Atlantische Oceaan in kaart moest brengen. Die absorptie dempt het 'broeikas effect' voor een belangrijk deel uit, en wetenschappers houden hun hart vast voor wat er gebeurt als de oceanen ooit te ver verzadigd raken.

Voor het project zijn CO<sub>2</sub>-sensoren geplaatst in de machinekamers van een aantal (containerschepen) die een vaste vaarroute hebben, zodat ze telkens op dezelfde punten luchtmonsters kunnen nemen met een min of meer constant tijdsinterval. Uit de gemeten CO<sub>2</sub>-concentratie in de lucht, gecombineerd met satellietmetingen van de watertemperatuur, viel dan weer af te leiden hoeveel CO<sub>2</sub> er door het zeewater aan die lucht is onttrokken.

De eerste reeks metingen is nu verwerkt. Er komt uit dat de CO<sub>2</sub>-absorptie van nature behoorlijk fluctueert van jaar tot jaar en van seizoen tot seizoen, en dat hij afhankelijk is van regionale klimaatschommelingen.

Maar als je lang genoeg blijft doormeten komt er uiteindelijk een bandbreedte uit waar de absorptie binnen hoort te blijven. Wijkt hij daar veel van af, dan weet je dat er iets mis is. Wat Watson betreft, blijft het huidige meerschepen-netwerk dus intact, en wordt het uitgebreid naar de lijnvaart op de rest van de zeven zeeën.

**bron: University of East Anglia/Arjen Dijgraaf**







## ANTARCTIC CRUISES UNDER THREAT

**Icebergs and a new international agreement to use greener fuels in the region, is turning cruise operators off.**



**Hurtigruten's "FRAM" tijdens haar Arctic cruise**

Cruise lines are preparing to abandon the Antarctic rather than comply with an international agreement to use greener fuels in southern waters. A number of cruise operators have already dropped Antarctica from their brochures, and more are likely to follow when changes to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Marpol) comes into force in 2011. Currently, cruise ships, visiting Antarctica, need only use the more expensive marine gas oil when sailing south of 60 degrees. The new law forces them to use greener fuel for the entire round trip, adding tens of thousands of pounds to their costs. Saga, Swan Hellenic and Voyages of Discovery have responded by abandoning the region,

while Hurtigruten has cut its Antarctic fleet from two ships to one.

It's not just environmental restrictions dictating the cruise lines' change in course. The rapid loss of the huge Wilkins Ice Shelf, as a result of global warming, is causing a sharp increase in iceberg numbers in the South Atlantic, making these already hazardous waters even more perilous, especially for cruise ships that weren't designed for use in Antarctic waters. At the end of last month, about 270 square miles of ice broke away from the ice shelf, calving into tens of thousands of icebergs and hard-to-see growlers.

**Source : Times on Line**



**Op de voorpagina ditmaal de nieuwe aanwinst van JR Shipping uit Harlingen. De "Elysee" is recent te Rotterdam aan de Parkkade overgedragen en gedoopt. Het betreft een containerschip van 17.600 ton met een lengte van 168 meter en een breedte van 26,80 meter. De 11.200 kW hoofdmotor geeft het schip een snelheid van 19 knopen. Het schip dat 3 ruimen en een luik heeft, kan 1.425 TEU, waarvan 300 reefers, vervoeren**

## VERENIGINGSGEGEVENS

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

**website: www.nvkk.nl**

### **Perscontact: Kapitein A.van Binsbergen 0343-520572**

**Dagelijks bestuur met privé telefoon / fax nummers:**

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

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

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

### **Contributie per 1 januari 2008:**

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 juridische advies inbegrepen bij arbeidszaken vallend onder de Nederlandse wetten. Juridische bijstand is ter beoordeling van het NVKK Bestuur.

**Varende leden worden bij calamiteiten in het buitenland ondersteund door collega kapiteins van bij IFSMA en CESMA aangesloten verenigingen.**

Leden ontvangen, op verzoek, het tijdschrift "SWZ/MARITIME" tegen een gereduceerd tarief van Euro 35,- per jaar.

Alle contributies zijn "tenminste". Betalingen d.m.v. automatische overschrijvingen of een machtiging aan NVKK. Verzoeken bij betalingen uw **lidmaatschapnummer** achter uw naam te vermelden. **Ook betaling d.m.v. VISA creditcard is mogelijk voor in het buitenland verblijvende collega's.**

**Betalingen: Postgiro 24 65 314** t.n.v. Penningmeester Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij te Rotterdam of **ABN-AMRO bank**, Vasteland, Rotterdam: **Rek. Nr. 503 415 057**

Het **verenigingsinsigne**, prijs euro 7,- is verkrijgbaar op het secretariaat of door overschrijving van euro 7,- (franco thuis) op giro 24 65 314 t.n.v. de Penningmeester. **Verenigingsdas** euro 15,-, franco thuis euro 16,- (betaling als boven).

**De NVKK is aangesloten bij:**



**INTERNATIONAL FEDERATION OF SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**

202 LAMBETH ROAD

LONDON SE1 7JY / UNITED KINGDOM

GENERAL SECRETARY: CAPTAIN R. MACDONALD

TEL: +44 20 7261 0450 FAX: +44 20 7928 9030 E-MAIL: [HQ@ifsma.org](mailto:HQ@ifsma.org)

WEB SITE IFSMA: <http://www.ifsma.org>

IFSMA das euro 15,- of euro 16,- franco thuis en het IFSMA-vignet als heraldisch embleem op mahoniehouten schild: euro 15,- of euro 20,- franco thuis. Ook verkrijgbaar op het Secretariaat van de NVKK.



**CONFEDERATION OF EUROPEAN SHIPMASTERS' ASSOCIATIONS**

WASSENAARSEWEG 2

2596 CH THE HAGUE

THE NETHERLANDS

GENERAL SECRETARY: CAPTAIN F.J. VAN WIJNEN

TEL + FAX: +31 70 3836176 / 3835911

E-MAIL: [cesma-eu@introweb.nl](mailto:cesma-eu@introweb.nl)

WEB SITE CESMA: <http://www.cesma-eu.org>

**CESMA shield: te verkrijgen op het Secretariaat: EURO 20,-**

**CESMA das : " " " " " " : EURO 15,-**