Zware kees

Lesje beladen

'Dus dát is de reden dat je nooit, maar dan ook nooit onder een last moet doorlopen!', besluit ik mijn gloedvolle betoog. Zo, daar kunnen de eerstejaars leerlingen even mee vooruit. Een stuurman die wordt bedolven onder een lading bigbags. Met fatale afloop. Niet onder een last doorlopen, ook niet 'even snel'! is de boodschap.

Achttien paar ogen kijken mij met ontzag aan. Maar het negentiende paar heeft een vraag. 'Meneer, bent ú wel eens onder een last doorgelopen?'

Natuurlijk Wilmar weer, altijd dit soort vragen. 'Dat is hetzelfde als Max Verstappen vragen of hij weleens in een elektrische auto de Grand Prix van Monaco heeft gewonnen.' Geef ik hem van repliek. Dat begrijpt de hele klas. Ach, wat is het heerlijk om deze van niets wetende jongens en meiden... Wacht even, dat moet in een meer pedagogische vorm. Opnieuw. Wat is het fijn om bij deze aanstormende nautische talenten het puntje op de i te zetten!

'Maar u heeft toch weleens wat spannends meegemaakt met lading?', probeert Wilmar weer.

'Tuurlijk, maar je moet altijd je kop erbij houden. Anders kunnen er vreselijke ongelukken gebeuren.'

'Maar wàt dan?' Wilmar is vasthoudend.

Dus vertel ik van die keer dat we rijdende containerstapelaars, ofwel RTG's aan het laden waren. De eerste drie werden zonder problemen geladen. Eerst met twee kranen op het midden van de luikhoofden geplaatst en daarna weggereden naar hun uiteindelijke positie. Het schoot lekker op, maar de vierde RTG bleek een lastige. Hoe meer RTG's er zijn geladen hoe beperkter namelijk de manoeuvreerruimte aan dek. Daardoor kon een van de poten, voorzien van vier wielen, niet op dek worden afgezet en zweefde boven het gangboord.
Vanaf mijn hoge uitkijkpost - de kapitein ballast het schip vanaf de brug, zodat het tijdens hijsen recht blijf liggen - zag ik hevig gesticulerende mannetjes driftig heen en weer rennen.

De avond begon te vallen en iedereen die bekend is met zware of ongewoon grote lading weet dat duisternis niet de ideale omstandigheid is om door te werken. Zeker niet wanneer de bemanning al meer dan 10 uur op zijn benen staat...

Daarom stormde ik naar beneden, instrueerde de stuurman een stoel van zware balken te bouwen in het gangboord en daar de wielen van de RTG-poot op af te zetten. Vervolgens een paar tijdelijke sjorringen aanbrengen en de hijs kon ingepikt blijven staan voor de nacht. Morgen weer een dag! Na de protesten van de ladinginspecteur te hebben weggewuifd werd het rustig aan dek.

'Nou', zegt Wilmar, 'ik begrijp er niks van. Dat is toch niet spannend...'

De tijdelijke oplossing voor de vierde RTG.

ONTMOETINGSPLEK Nieuw interieur voor clubhuis zeevarenden bij Suezhaven

Zeemanshuis A'dam ook voor schippers en chauffeurs

Door Jelmer Bastiaans

Het Zeemanshuis in Amsterdam is flink verbouwd, 'of eigenlijk verfraaid', zegt voorzitter Jurriaan Blom. En dat is niet de enige verandering die het clubhuis voor zeevarenden doormaakt. 'We zijn aan het verduurzamen en willen ook kijken of we de binnenvaart kunnen verwelkomen.'

Voorzitter Jurriaan Blom: 'De huiskamersfeer is belangrijk, want het Zeemanshuis fungeert als een huis weg van thuis voor de zeevarende. Om even te ontsnappen aan de werksituatie aan boord.' Foto's Jelmer Bastiaans

De ingang van het Zeemanshuis.

Nabij de Suezhaven in het Amsterdamse havengebied staat het Zeemanshuis. Op de bruine stenen van het pand prijkt in zilveren letters Seamen's Centre. 'Maar voor Nederlanders hanteren we Zeemanshuis', vertelt Blom, die even daarvoor op zijn fiets is aangekomen.
Naast het gebouw staat een elektrische bus aan de lader. Met die bus worden zeevarenden opgehaald van de terminals voor een bezoek aan het Zeemanshuis. 'Die bus is gesponsord door de International Transport Federation. De bus kregen we vlak voor de coronaperiode en hebben we toen amper kunnen gebruiken.'

Corona

Want het Zeemanshuis valt onder horeca en moest begin 2020 dicht. 'Het zijn twee bewogen jaren geweest. We hebben het echter ook aangegrepen om het een en ander aan te passen.'
Een verbouwing wil Blom het niet noemen, hij gebruikt liever het woord 'verfraaiing'. 'Het tapijt is vervangen door een houten vloer en onze bar is flink veranderd. Maar bij de verbouwing hebben we wel de huiskamersfeer willen behouden. Volgens mij is dat gelukt.'
Aan de muur in het in 1995 geopende gebouw hangen maritieme schilderijen en posters van grote zeeschepen. Het is overduidelijk dat het hier over de zeevaart en zeevarenden gaat.
Die verfraaiing werd gedeeltelijk betaald met een cadeau van het Koninklijke College Zeemanshoop. Beide Amsterdamse clubs hebben elkaar sinds kort gevonden. 'Zeemanshoop wil meer mensen uit het bedrijfsleven aanspreken en wij willen daar graag bij helpen.' Als welkomstcadeau kreeg het Zeemanshuis een cheque van 25.000 euro tijdens de viering van het 200-jarig bestaan van Zeemanshoop. 'Die hebben we vooral voor de bar gebruikt.'
De huiskamersfeer is belangrijk, want het Zeemanshuis fungeert als een huis weg van thuis voor de zeevarende. 'Om even te ontsnappen aan de werksituatie aan boord.'
Er is ook genoeg te doen. Zo staan er een tafeltennis-, pool- en tafelvoetbaltafel. 'Veruit het populairst is echter de karaokeset om de hoek.' Blom laat het zien. Een microfoon-standaard staat recht tegenover een groot beeldscherm. In dezelfde kamer staan vijf stoelen. 'Dit was ook de recoveryruimte, waar mensen 15 minuten moesten wachten, toen wij een priklocatie waren.'

> 'Bij problemen probeert het Zeemanshuis te helpen'

Vangnet voor zeevarende

Het is moeilijk om het Zeemanshuis met een woord te beschrijven, want de activiteiten zijn zeer gevarieerd. 'We staan te boek als horeca, maar zijn eigenlijk ook een clubhuis.'
En een vangnet. Blom heeft nauw contact met de havendominee en havenarts, maar ook met de ITF. Samen houden ze de omstandigheden in de zeevaart goed in de gaten. Wanneer er iets speelt dan probeert het Zeemanshuis te helpen, zoals toen het Russische schip Grumant aan de ketting lag eerder dit jaar. De bemanning kon het even ontvluchten door een bezoek aan het Zeemanshuis te brengen.
Veel zeevarenden gebruiken het Zeemanshuis ook vanwege de gratis wifi. Recent is besloten dat alle zeelieden recht hebben op gratis internettoegang, maar volgens Blom is dat nog niet geregeld. 'Zeker in de lagere rangen hebben ze dat vaak nog niet. En dus komen ze hier voor de wifi.'
Maar ze komen echt niet alleen daarvoor, verzekert Blom. 'Er wordt trouwens gewerkt aan gratis internet op de terminals. Dat houden wij wel in de gaten, want dat kan zeevarenden schelen.'

Vaseline en chips

Daarom blijft ook het Zeemanshuis zich ontwikkelen. 'We hebben nu een kleine vitrine met wat producten', vertelt Blom terwijl hij naar links wijst. Daar staat een glazen kast met potjes vaseline, zakken chips, blikjes bier en scheerschuim. 'We willen dat aanbod eigenlijk wat uitbreiden om er een kleine winkel van te maken waar de producten goedkoper zijn dan bij de Spar verderop.'
Het Zeemanshuis blijft zich ook ontwikkelen op het gebied van duurzaamheid. 'Het havengebied is flink aan het verduurzamen en daar doen we graag aan mee.'
Gesponsord door Havenbedrijf Amsterdam zijn er zonnepanelen geïnstalleerd op het dak, zijn de ramen vervangen en komt er een warmtepomp aan. Dat het Havenbedrijf het Zeemanshuis hier graag bij helpt is representatief voor de goede band tussen de twee partijen. Zo werd de opening na de verbouwing verricht door de directeur van het Havenbedrijf, Koen Overtoom.

Binnenvaartschippers

En dus is het vernieuwde Zeemanshuis weer klaar om de zeevarenden in grote getale te ontvangen. Voor corona kwamen er 15.000 zeevarenden per jaar naar het Zeemanshuis. 'Het komt langzaam weer op gang.' Een blik in het gastenboek leert, dat er de afgelopen dagen gemiddeld 30 man per avond aanwezig was.
Maar na de heropening mikken Blom en zijn team niet meer alleen op zeevarenden. 'Ik denk dat wij voor vrachtwagenchauffeurs en binnenvaartschippers ook een fijne plek kunnen zijn.'
Of dat ook echt zo is weet Blom niet. 'Maar het onderzoeken kost niets. We hoeven de faciliteiten er niet voor aan te passen. Sterker nog, wanneer een binnenvaartschipper dit leest in Schuttevaer en interesse heeft, is hij of zij van harte welkom.'

De nieuwe bar.

Het terras van het Zeemanshuis.

PIRATERIJ ESS Maritime helpt koopvaardijschip door Golf van Aden

Eerste schip met officiële particuliere beveiliging

Door Jelmer Bastiaans

ROTTERDAM **Drie gewapende beveiligers van ESS Maritime hadden de eer om het eerste particuliere beveiligingsteam te zijn dat is meegevaren op een Nederlands koopvaardijschip. Dat is bijna 15 jaar na het begin van de lobby van Nederlandse reders om particuliere beveiliging mogelijk te maken en vijf maanden na inwerkingtreding van de Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK).**

Voorheen konden alleen VPD's mee aan boord. Foto Ministerie van Defensie

De mogelijkheid tot particuliere beveiliging is een aanvulling op de bestaande militaire Vessel Protection Detachments (VPD) van Defensie. 'VPD is echter alleen mogelijk op grotere schepen. Deze teams bestaan uit minimaal 11 personen en daar moet dan dus wel ruimte voor zijn', zegt Cathelijne Bouwkamp van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Bouwkamp houdt zich binnen de redersvereniging bezig met maritiem recht en security.
Kleinere schepen komen daardoor niet in aanmerking voor deze militaire bescherming, maar varen wel door dezelfde gevaarlijke piratengebieden. Ook schepen die op zeer korte termijn vertrekken voor een reis door de Golf van Aden komen meestal niet in aanmerking voor een VPD. 'Daarom is het zo belangrijk dat particuliere beveiliging nu wel mogelijk is.'
Het minimumaantal beveiligers dat mee moet is drie, zo ook op de eerste reis. Om welk schip het ging kan Bouwkamp niet zeggen. 'De reder heeft daar geen behoefte aan. Maar de reis is soepel verlopen.'

ESS Maritime

De primeur is voor beveiligingsspecialist ESS Maritime in Amsterdam. Dat is niet gek, want dit is voorlopig nog het enige bedrijf dat particuliere beveiliging aan boord van schepen mag leveren. Beveiligingsbedrijven die eveneens interesse hebben kunnen zich melden bij de Inspectie Leefomgeving en Transport. Wij krijgen de indruk dat er meer aanvragen voor een vergunning zijn ingediend. Hopelijk worden die snel goedgekeurd.', zegt Bouwkamp. Het lijkt dus een kwestie van tijd voordat er meerdere aanbieders zijn. 'ESS Maritime heeft natuurlijk niet de mankracht om de hele Nederlandse vloot te beveiligen.'

Procedure

Wanneer een reder particuliere beveiliging aan boord wil hebben, moet ook hij eerst langs de website van ILT. Daar staatwelke beveiligingsbedrijven een vergunning hebben gekregen. Vervolgens kan de reder een offerte aanvragen bij die bedrijven. Daarna doet de reder een aanvraag bij de Kustwacht voor een reis met beveiliging. Die beoordeelt of het schip toch niet in aanmerking komt voor een VPD. Want dat is de opzet van de WtBK: VPD-tenzij.' Bouwkamp weet ook te melden dat ondertussen de Kustwacht meerdere aanvragen voor een reis met particuliere beveiligers heeft goedgekeurd.
Een VPD-team kost 5000 euro per dag. 'Particuliere beveiliging moet volgens de WtBK tenminste 40% goedkoper zijn.' Een schip hoeft echter maximaal 100 NM om te varen voor het aan boord nemen van een VPD ten opzichte van een particulier team.
In 2018, 2019 en 2020 werden militairen ingezet aan boord van respectievelijk 17, 18 en 5 schepen.

Russen dwarsbomen loodsplicht Oostzee

VEILIGHEID Er moet een loodsplicht komen in de vaargeul Kadetrenden op de Oostzee, in eerste instantie voor grote schepen. Die roep klinkt al jaren vanuit diverse landen en neemt toe nu er steeds meer olie- en gastankers doorheen moeten. Maar de geul ligt in internationale wateren en de loodsplicht stuit op Russische bezwaren. De Kadetrenden is een tot circa 30 meter diepe smalle vaargeul, die onder meer hoge stroomsnelheden kent. Motoruitval, roerschade en menselijke fouten leiden al snel tot grondingen. Natuurbeschermingsorganisaties en de Duitse deelstaat Mecklenburg-Vorpommern vrezen een milieuramp nu steeds meer olie en gas per schip wordt vervoerd. De Russen geven echter niet thuis. **WdN**

Verenigde Staten werken aan Clean Shipping Act

BROEIKASGASSEN De Democraten in de Verenigde Staten hebben een wetsvoorstel ingediend om uitstoot van broeikasgassen door schepen in Amerikaanse wateren aan te pakken. Deze Clean Shipping Act is gebaseerd op het Fit for 55-regelgevingskader van de Europese Unie. Het wetsvoorstel gaat uit van een snelle vermindering van de CO_2-uitstoot van de scheepvaart. Die uitstoot moet 20% lager zijn in 2027, 45% lager

in 2030, 80% lager in 2035 en 100% lager in 2040. Dit komt overeen met Maersk's ambitieuze nul-in-2040-doelstelling. De eisen zouden alleen van toepassing zijn op schepen die zich 30 dagen per jaar of meer in Amerikaanse havens bevinden. Dit zou vooral betrekking hebben op de binnenlandse vloot en de lijnvaartschepen groter van 400 gt. **MP**

Geen staking Duitse havens tot eind augustus

CONGESTIE Duitse havenarbeiders zullen tot 26 augustus niet meer staken. Dat hebben de vakbond Ver.di en de havenwerkgevers binnen het Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) afgesproken. In die periode moeten nog drie onderhandelingsrondes worden gehouden. Inzet zijn een hoger uurloon en prijscompensatie. Ook willen de havenwerkers nog een jaarlijkse uitkering van 1200 euro voor werken onder hoge tijdsdruk. De 12.000 havenarbeiders bij 58 bedrijven in Noord-Duitse havens legden in de afgelopen weken drie keer het werk neer. Eerst was er een waarschuwingsstaking van enkele uren, daarna een van 24 uur en 14 en 15 juli betrof het een 48-uursstaking. Hierdoor is het aantal containerschepen dat langdurig ligt te wachten in de Duitse bocht, verder toegenomen. **WdN**