

## Redactioneel

Op donderdag 25 september stond de wereld stil bij Wereld Maritieme Dag. Deze dag wordt jaarlijks gevierd. De focus lag dit jaar echter op effectieve implementatie van internationale verdragen die zijn aangenomen door lidstaten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Vanaf haar ontstaan heeft de IMO zich enorm ingezet voor het bewaken van de veiligheid en efficiëntie binnen de scheepvaartsector. Deze verdragen zorgen ervoor dat de sector meegaat met technologische en technische vernieuwingen op het gebied van veiligheid waarbij veel rekening wordt gehouden met de steeds toenemende uitdagingen op milieugebied. In totaal zijn ongeveer 53 internationale conventies bekrachtigd. Echter het aannemen van conventies garandeert nog geen uitvoering. Lidstaten dienen deze verdragen op te nemen in de nationale wetgeving en conform de afspraken uit te voeren. De IMO is zich hiervan helemaal bewust. Lidstaten zijn nu in de gelegenheid om vrijwillig een audit aan te vragen zodat kan worden nagegaan in hoeverre zij in lijn zijn met de internationale afspraken. Vanaf 2016 worden deze audits verplicht gesteld. Ook Suriname zal deze moeten ondergaan. Om een goede beurt te kunnen maken is de MAS al geruime tijd bezig voorbereidingen te treffen. Deze editie handelt over het belang van deze audit, de nationale stand van zaken en de uitdagingen. Wij vragen wederom uw aandacht voor de veiligheid op het water. Met nog een week vakantie is het belangrijk dat u uiterst voorzichtig bent. Vergeet niet de veiligheid boven alles te stellen, want veiligheid is een gedeelte van verantwoordelijkheid. Wij wensen u veel leesplezier!

De redactie

De bemanning van de Marwina.



## Waarborging veiligheid op zee

Het zeevervoer is een uiterst dynamische sector met specifieke internationale kenmerken. Momenteel vervoeren ongeveer vijftigduizend vrachtschepen negentig procent van alle goederen ter wereld. Hierdoor is zeevervoer onontbeerlijk voor de wereldeconomie. Om standaardisatie te garanderen hebben de lidstaten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) diverse verdragen aangenomen. Deze internationale regels dienen tot ordening, veiligheid en efficiëntie binnen de sector.

Vanaf 2007 participeert de MAS in regionale workshops van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Deze workshops handelen over de uitvoering van het Vrijwillige IMO Lidstaat Audit Schema (of *Voluntary IMO Member State Audit Scheme*), afgekort VIMSAS.

### Het Vrijwillige IMO Lidstaat Audit Schema

VIMSAS is de IMO-audit die wordt uitgevoerd op de naleving van de IMO verdragen die door de lidstaten zijn geratificeerd en



**IMO CONVENTIONS**  
EFFECTIVE IMPLEMENTATION  
WORLD MARITIME DAY 2014

geïmplementeerd. Suriname is lid van de IMO. Landen zijn nu in de gelegenheid om deze audit vrijwillig aan te vragen. In 2013 is tijdens de IMO algemene jaarvergadering besloten om deze audit per 1 januari 2016 verplicht te stellen voor alle lidstaten. Ten eerste zullen de landen die nog geen audit hebben ondergaan of deze vrijwillig hebben aangevraagd volgens een willekeurig systeem worden geselecteerd om geaudit te worden. Suriname staat als nummer 54 op de lijst om deze verplichte audit te ondergaan. Dit betekent dat het land mogelijk in 2018 aan de beurt komt.

Bij een audit wordt nagegaan in hoeverre de desbetreffende lidstaat haar verplichtingen nakomt als vlagge-, haven- en/of kuststaat. Er wordt gekeken naar alleen de verdragen die door de desbetreffende lidstaat zijn geratificeerd. De STCW (het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst) valt voor een groot deel buiten het blikveld van deze audit, omdat er voor dit verdrag een apart auditprogramma is gecreëerd. In deze editie gaan wij ook breedvoerig in op de STCW.

### Interne brainstormsessies binnen de MAS

Om Suriname klaar te stomen voor de IMO audit treft de MAS intern voorbereidingen. Het bedrijf zal een trekkersrol vervullen. Er is onder andere een intern IMSAS team benoemd. Er wordt nu gesproken van IMSAS, omdat de audit vanaf 2016 niet meer vrijwillig zal zijn, maar verplicht wordt gesteld. Het MAS IMSAS team bestaat uit functionarissen van de afdelingen Legal Department, Maritime Administration en Quality and Control. Er wordt nu gewerkt aan de afdelingsprocessen (procedures). De verschillende afdelingen hebben alvast een inventarisatie gemaakt van de werkzaamheden die relevant zijn voor de audit. Na de interne evaluatie zal de MAS meer bekendheid geven aan de IMSAS. Het is belangrijk om alle stakeholders te informeren en hen bewust te maken van het belang van de IMO audit voor Suriname. Suriname zal geaudit worden en niet de MAS. Het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme zal geïnformeerd moeten worden om dit op een hoger niveau te coördineren.

## MAS WEETJE

### Ratificatie en implementatie van verdragen

De afdeling Legal Department is belast met het voorbereiden van de ratificatie van internationale maritieme verdragen die voor de MAS (lees Suriname) van belang zijn. Er wordt eerst onderzoek verricht naar het belang en de voordelen van respectieve verdragen voor Suriname. Aan de hand van de resultaten worden het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme (TCT) en andere relevante overheidsdepartementen geadviseerd. Indien goedgekeurd, worden een concept ratificatie-instrument, een raadsvoorstel en een conceptwet voorbereid die via TCT wordt doorgeleid zodat Suriname tot het verdrag kan toetreden.

## MAS | Maritiem Museum



### Dagmerken

In deze editie belichten wij de **dagmerken**. In het maritiem museum hangen een zwarte bal en een kegel. Dit zijn dagmerken. Een schip is verplicht deze dagmerken aan boord te hebben. Het dagmerk wordt gebruikt om een bepaalde situatie waarin een schip verkeerd kenbaar te maken. Eén zwarte bal volgens de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee betekent bijvoorbeeld: het schip ligt ten anker. Twee zwarte ballen: het schip is onmanoeuvrbaar. Drie zwarte ballen: het schip zit aan de grond.

## MAS KORT

### Het belang van IMSAS voor Suriname

IMSAS is relevant voor de Surinaamse samenleving, in het bijzonder voor alle stakeholders op het maritieme vlak. Door de audit zal inzicht worden verkregen in de stand van zaken met betrekking tot de geratificeerde verdragen, de implementatie in onze nationale wetgeving en de uitvoering daarvan. Een grote Surinaamse tekortkoming is vooralsnog de wetgeving. De MAS heeft de twee moederwetten (*Shipping act en Marine Pollution act*) in samenwerking met de IMO vanaf 2006 voorbereid. Het ministerie van TCT moet de twee moederwetten ter goedkeuring aan DNA aanbieden. De *Shipping Act* handelt over de verdragen die te maken hebben met de veiligheid zoals SOLAS, STCW enzovoorts. En de *Marine Pollution Act* handelt over de verdragen die met het milieu en vervuiling te maken hebben zoals MARPOL. Middels deze wetten zullen de verdragen die nog niet geïmplementeerd zijn, geïmplementeerd kunnen worden. De IMO *Instruments Implementation Code* (III Code) is het instrument ontwikkeld door de IMO op basis waarvan de audit gedaan wordt. De Code is gebaseerd op tien verplichte IMO meetinstrumenten waarmee wordt nagegaan hoe de lidstaten deze verdragen implementeren en opnemen in de nationale wetgeving.

De volgende editie van **LibaTori** verschijnt op vrijdag 31 oktober 2014.

## VAARTIP

### Loodspllicht traject Carolina tot Joden Savanne

Voor het garanderen van een veilige passage, gedurende de bouw van de nieuwe Carolinabrug te Joden Savanne geldt er vanaf 12 september 2014 een **loodspllicht over het traject Carolina tot Joden Savanne**. Dit houdt in dat er een meldingsplicht is. Via VHF kanaal 12 kan de behoefte voor passage doorgegeven worden. De doorvaart geschiedt alleen onder begeleiding van een loods, met assistentie van een sleepboot. Passage is tevens alleen tussen zes uur 's morgens en zes 's avonds mogelijk (zie het Bericht aan Zeevarenden no.40 op onze website). De scheepvaart wordt verzocht hiermee rekening te houden.

## LIBA TORI

LibaTori is informatief en geeft inzicht in de ontwikkelingen van de maritieme sector binnen en buiten Suriname.

**Coördinatie & (Eind)redactie:**  
Afdeling Marketing & Communication

**Adres**  
Cornelis Jongbawstraat 2

**Telefoon / Fax**  
47 67 33 / 47 29 40

**Web**  
www.mas.sr

**Vormgeving**  
Fabian Ristie

**Voor vragen, reacties en/of opmerkingen kunt u ons ook e-mailen:**  
dlacoureur@mas.sr,  
dcairo@mas.sr,  
en eaviankoi@mas.sr.

De MAS houdt toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften voor de scheepvaart. Zij garandeert een veilige en efficiënte doorvaart van zeeschepen van en naar Suriname op basis van internationaal aanvaarde normen, regels en door Suriname geratificeerde verdragen. Het streven is om de beste Maritieme Autoriteit van de regio te worden.



**Calamiteiten op het water?**  
**Bel 118**

## De ontwikkeling van het STCW

Suriname heeft in 2013 goedkeuring gegeven aan het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (of de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, afgekort STCW). Het STCW is een internationaal verdrag over de minimale eisen waaraan zeevarenden op koopvaardij schepen moeten voldoen qua training, certificatie en wachtlopen.

Deze goedkeuring geldt ook voor de herziene versie van het STCW, namelijk de STCW 1995 Code en de Manila Amendementen. Het verdrag is voor Suriname op 10 maart 2014 in werking getreden. Tot op dat moment waren met Suriname, in totaal 158 staten, partij van het STCW Verdrag. Dit komt neer op bijkans 98,8 procent bruto tonnage van werelds zeeschepen.

### Richtlijnen

Het STCW 1978 Verdrag is het eerste verdrag waarin internationaal richtlijnen, voorschriften et cetera staan voor de scheepvaartsector. Er was internationaal geen uniformiteit bij de ontwikkeling van de scheepvaartsector. Ieder lidland had eigen regels op dit gebied. Het STCW Verdrag voorziet echter in de minimale standaarden voor trainingen, certificering en wachtdienst voor de zeevarenden. Doordat elk lidland een eigen interpretatie gaf van het STCW Verdrag heeft de IMO het verdrag in 1991 herzien. Hierbij werden onduidelijkheden weggehaald en/



of herschreven, aanpassingen aan de tijd zijn gepleegd en verplichtingen werden eraan gekoppeld. Deze Code bestaat uit twee delen. Deel A is verplicht en Deel B dient als leidraad voor de implementatie van Deel A.

Niet alleen voor Suriname zal het efficiënter zijn te werken met zowel het STCW 1978 Verdrag als de STCW 1995 Code, maar ook voor de IMO. Dit, indien er onder andere revisie-voorstellen zijn, het eenvoudiger wordt om deze door te kunnen voeren.

Suriname is thans verplicht om de IMO te voorzien van detailinformatie betreffende te voeren administratieve maatregelen overeenkomstig de bepalingen van het STCW 1978 Verdrag als de STCW 1995 Code en alle amendementen.

### Gevaar

Het toenemende aantal op bedrieglijke wijze verkregen bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden vormt thans

een ernstig gevaar voor de veiligheid op zee en de bescherming van het maritieme milieu. In de meeste gevallen voldoen de houders van valse bewijzen niet aan de minimumdiplomeringseisen van het STCW Verdrag. Deze zeevarenden kunnen gemakkelijk bij ongevallen op zee betrokken raken. De lidstaten dienen derhalve specifieke maatregelen te nemen en uit te voeren om frauduleuze praktijken te voorkomen en te bestraffen. Suriname dient nu al ervoor te waken dat zulke praktijken niet plaatsvinden wanneer wij eenmaal zover zijn om internationaal erkende certificaten uit te geven. De procedures zullen daarom constant gemonitord worden en waar nodig aangescherpt worden. Alle betrokken instanties dienen hiertoe samen te werken. Het doel is een hoog, uniform en effectief veiligheidsniveau op zee te waarborgen en vervuiling door schepen te voorkomen.

### Een conceptwet

Er is reeds een conceptwet voorbereid om het STCW Verdrag en de STCW 1995 Code te implementeren. Deze wet heeft echter niet alleen betrekking het STCW 1978 Verdrag en de STCW 1996 Code, maar heeft ook betrekking op de Manila amendementen 2010, die per 1 januari 2012 in werking zijn getreden. De Manila amendementen 2010 omvat herziene bijlagen van het STCW Verdrag en de STCW Code 1995. De STCW Code 1995 handelt over bekwaamheid, invoering van nieuwe opleidings- en certificeringseisen –methoden en verbetering van mechanismen voor de handhaving van bepalingen en eisen voor uren voor werk- en rusttijden. Verder staat bij de Manila amendementen 2010 de factor mens duidelijk centraal in ten genstelling tot waar voorheen slechts de factor handel bovenop stond. Er zijn de nodige voorzieningen getroffen om te waarborgen dat de factor mens centraal dient te zijn.