

SCHIP & IKA

33e jaargang
nummer 1
februari 1993



- 🐚 terugblik op afgelopen jaar 🐚 vaart houden
- 🐚 de werkzaamheden van ed barsingerhorn
- 🐚 or-verslag 🐚 spectaculaire reddingsactie
- 🐚 loopbaanplanning bij shelltankers

SCHIP

& KA

Periodiek voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Folkert Elsingastraat 34
3067 NW Rotterdam

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kunt u rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Ondernemingsraad 4071842

Te bereiken via Shell Hofplein gebouw:

Medische Dienst 4696000
Maatschappelijk werk 4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Drieëndertigste jaargang nr. 1
februari 1993

Redactiecommissie
010-4071828
Haaije van der Brug
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

'Schip & Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publicatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving en druk
Tijl Offset
Blaloweg 20
Zwolle

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

0115	23.11.92	Bereikbaarheid medisch adviseur (Satcom)
0116	24.11.92	Satcom A-Tarieven (Satcom)
0117	25.11.92	Corr. serie STBV Management Manual
0118	25.11.92	Corr. serie ISO norm/IMO resolution
0119	26.11.92	Findings at quality audits (Satcom)
0120	26.11.92	Introduction HSEQ-workinggroup on board (Satcom)
0121	26.11.92	Introduction HSEQ-workinggroup on board Quality audit results Engine room procedures
0122	30.11.92	Olieverontreiniging (Satcom)
0123	30.11.92	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0124	10.12.92	Marine Study (Satcom)
0125	14.12.92	'Zaria' (Satcom)
0126	15.12.92	Lloyd's kwaliteitscertificaat (Satcom)
0127	15.12.92	1992 (Satcom)
0128	17.12.92	STBV-beleid 1993 (Satcom)
0129	18.12.92	Havenkosten (Satcom)
0130	28.12.92	Piracy
0131	24.12.92	'Zaria' (Satcom)

No. Datum Onderwerp

0132	30.12.92	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0133	04.01.93	Aanpassing standaard letters of protest (Satcom)
0134	04.01.93	Update circulaire bestand (Satcom)
0135	05.01.93	Corr. serie Scheepsreglement deel I
0136	05.01.93	Indonesische veiligheidsofficier (Satcom)

reünie 'squadron 860'

In vervolg op het artikel in de december editie van Schip & Ka, kunnen wij U thans berichten dat de herdenkingsreünie op 1 en 2 juli 1993 zal plaatsvinden op Marinevliegkamp 'De Kooy' bij Den Helder.

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

Tot 11/01/93

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	0
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	0
Herhalingsfrequentie 1*	0,0
Herhalingsfrequentie 2*	0,0
(* Dit is ten opzichte van het gewerkte aantal manuren)	

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	0
Gerapporteerde bijna-ongevallen	0
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	0

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 68, hetgeen gelijk is aan 0,65 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	107
ENTALINA*	780
ERINNA	1238
ERODONA*	768
ETREMA*	1248
NATICINA	560
NISO	153
SERICATA	2245
SHELLTRANS	105
SIDELIA	2142
SIRATUS*	717
SOLARIS	2611
SPECTRUM	68
SPONSALIS*	2257
STELLATA	257
SUNETTA	924
ZARIA*	1042
ZAFRA	1257

* sinds in de vaart komen OMA-vrij
(OMA = Ongeval Met Arbeidsverzuim)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Entalina
Erinna
Erodona
Etrema

Naticina
Niso
Sericata
Shelltrans

Sidelia
Siratus
Solaris
Spectrum

Sponsalis
Stellata
Sunetta
Zafra
Zaria

010-4566008

010-4566009



TWEE EN NEGENTIG

U ontkomt er niet aan dat ik in het kort het afgelopen jaar de revue zal laten passeren. Zonder dramatisch te doen kunnen we vaststellen dat het afgelopen jaar niet gemakkelijk was voor de tanker industrie. De dollar bereikte een naoorlogs dieptepunt van circa 1,60. De ontwikkeling van de vrachttarieven was zo teleurstellend dat ook schepen van STBV hebben moeten wachten op een volgende lading. Kortom, 1992 was een moeilijk jaar voor onze business.

Om echter een realistisch beeld te geven hoe Shell Tankers het onder deze omstandigheden heeft gedaan, is het van belang om onze doelstellingen voor 1992 te bekijken. De belangrijkste prioriteiten voor 1992 waren Winst en Kwaliteit. Dit wilden wij realiseren door met name vijf aspecten van onze bedrijfsvoering aandacht te geven. Deze aandachtspunten waren:

- streven naar kwaliteit
- beheersing van kosten
- handhaving van hoge professionele standaards
- zeker stellen van expertise
- een positieve invloed uitoefenen in de bedrijfstak.

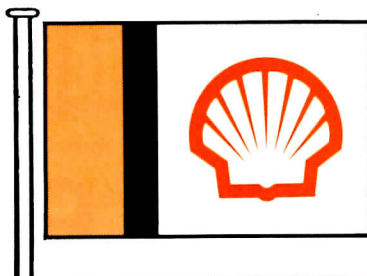
Wat is daar nu allemaal van terecht gekomen? Meer dan U denkt kan ik U verzekeren.

Wat kwaliteit betreft zijn een groot aantal schepen geaudit en bijgeschreven op het Lloyd's kwaliteitscertificaat. In totaal zijn nu elf schepen gecertificeerd. Het belangrijkste punt vind ik echter dat duidelijk is gebleken dat zowel de wal- als de vlootorganisatie het kwaliteits-concept begrijpt, steeds meer accepteert en er op zeer positieve wijze mee werkt. Dat blijkt uit het grote aantal non-conformances die aangemeld zijn en het blijkt ook tijdens de audits. Uw bijdrage en uw ideeën en uw inzet op dit

gebied zijn voor ons allen van grote waarde. Effectief quality management is een zaak van ons allen. Alleen samen kunnen we een hogere kwaliteit realiseren en dat is belangrijk, want het is ons belangrijkste 'selling-point'.

Het tweede punt: kostenbeheersing. Onze operationele kosten waren dit jaar lager dan in 1991. Wij zijn echter duurder dan de quality-independent waarmee we concurreren. Begrijpt U me goed. We zullen nooit goedkoper worden dan deze concurrent; het gaat er echter om dat de verschillen kleiner worden. Positief is ook dat de walorganisatie bezuinigingen niet heeft geschuwd. De kantoororganisatie ging terug van 41 naar 39 man. Het management werd bijvoorbeeld ingekrompen van vier naar drie posities. Dat betekent een zekere taakverzwaring maar alle beetjes helpen. Onze overheadkosten waren dus eveneens lager dan in 1991. We zijn er in 1992 in geslaagd goedkoper te werken. Maar wat kostenbeheersing betreft dienen we bijzonder waakzaam te blijven.

Wat gezondheid en milieu betreft is onze staat van dienst in het afgelopen jaar ook zeer goed geweest. Blijft over veiligheid. Ik moet U zeggen dat ik op dit punt teleurgesteld ben. Als ik mij beperk tot de trend in de veiligheidscijfers, is er reden voor grote bezorgdheid. We hebben onze targets voor dit jaar niet gehaald. Dat is een zeer ernstig probleem. Het positieve nieuws is dat de 'Sponsalis' zes jaar ongevalsvrij heeft gevaren. De Marine Coördinator, de heer Ian McGrath, heeft verklaard het bijbehorende certificaat aan boord zelf uit te zullen reiken.



Professionaliteit heeft ook te maken met intern overleg. In dat verband speelt de ondernemingsraad een belangrijke rol. Ik kan U zeggen dat ik de - zeer constructieve - bijdrage die de OR ook in 1992 heeft geleverd, bijzonder op prijs stel.

Ook een aandachtspunt voor 1992 was het zeker stellen van voldoende expertise en know-how. Ik denk dat Shell Tankers op dit gebied goed heeft gescoord. In tegenstelling tot andere reders hadden in 1992 geen recruiteringsprobleem. In totaal kwamen circa veertig nieuwe officieren onze gelederen versterken (In 1993 stellen wij ons als doel derig nieuwe officieren te rekruteren).

Daarnaast werd er een record aantal stagiaires aangemonsterd. Bijna al ons vlootpersoneel komt bij ons binnen als stagiaire. Een goede opvang door de opvarenden, en het scheepsmanagementteam in het bijzonder, is van groot belang voor het bedrijf. Wij kunnen er voor zorgen dat maritieme studenten bij ons willen werken, maar de vlootmensen moeten er voor zorgen dat deze jonge mensen bij ons daadwerkelijk willen varen. En daar draait het om.

De maritieme expertise die Shell Tankers levert aan de Groep is van groter belang dan U wellicht denkt. In 1992 waren twintig collega's werkzaam bij andere Groepsmaatschappijen in binnen en buitenland in zeer uiteenlopende functies.

Expertise ontstaat niet vanzelf. Het opdoen van ervaring is daarbij van groot belang. Daarnaast hechten wij - dat is U bekend - aan gerichte training en opleiding grote waarde. In 1992 hebben wij daar bijna twee keer zoveel geld aan uitgegeven dan in het jaar daarvoor. In 1993 ligt dit nog hoger. Expertise dient ook beloond te worden. In vind het plezierig dat ik U kan melden dat in 1992 op de vloot 53 promoties werden gerealiseerd. Een bewijs dat je bij Shell Tankers niet alleen een baan kunt vinden, maar ook een carrière kunt maken. Terugkomend op de doelstelling kan ik constateren dat het zeker stellen van expertise en know-how in 1992 gerealiseerd is.

De laatste doelstelling voor 1992 was het uitoefenen van invloed in maritieme organisaties ter verhoging van de standaards in onze bedrijfstak. In januari bijvoorbeeld werd het nieuwe bemanningseisenbesluit van kracht. Het achterliggende concept - het geïntegreerde varen - is een concept dat door Shell Tankers ontwikkeld is. Het bemanningseisenbesluit 1992 zal er in de

'TWE EN NEGENTIG

toekomst toe leiden dat iedere maritiem officier - technisch of nautisch, dat doet er niet toe - de hoogste rang aan boord zal kunnen bekleden. Ik vind dat een hele goede en positieve ontwikkeling.

Een andere ontwikkeling was dat op 1 december jl. de twee redersverenigingen die Nederland rijk was gefuseerd zijn tot een Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders. Een ontwikkeling die wij ook met kracht gestimuleerd hebben. Het betekent dat de Nederlandse koopvaardij beter haar belangen zal kunnen verdedigen. Want eendracht maakt macht. De KVNR zal zich met name sterk maken voor het behoud van een concurrerende Nederlandse vlag. Deze ontwikkelingen geven aan dat wij in de Nederlandse maritieme wereld onze mening naar voren kunnen brengen en dat naar die mening geluisterd wordt. Dat is een goede zaak.

Mijn uiteindelijke oordeel over onze performance in 1992 versus onze doelstelling is - het zal U niet verbazen - positief. Ondanks de tegenvallers - de dollarkoers, de vrachttarieven en de 'offhires' - zijn we er in geslaagd een betere kwaliteit te leveren tegen lagere operationele kosten dan verleden jaar. In het derde en vierde kwartaal werd een zeer behoorlijke operationele winst gerealiseerd. Het ziet er naar uit dat wij hierdoor over het gehele jaar operationeel ongeveer uitkomen op het break-even punt. Dit betekent dat we het aan de kostenkant beter gedaan hebben. Wat zeer belangrijk is, is dat onze schepen gezamenlijk binnen hun budgets hebben geopereerd in het derde en vierde kwartaal.

Het betekent overigens niet dat 1993 een makkelijk jaar zal worden. Integendeel, 1993 wordt een zeer moeilijk jaar. Naar verwachting zal de vrachtenmarkt pas in 1994 gaan

opleven. Wellicht pas in 1995. Voor het komende jaar dienen we daarom rekening te houden met aanzienlijk verminderde inkomsten. Alleen door een gezamenlijke inspanning en met een verantwoord gebruik van de ons ter beschikking staande middelen kunnen wij de resultaten van deze faktor beperken.

Als we over de toekomst praten, dan praten we ook over de Marine Study. U weet dat de Sector zich in 1991 de principiële vraag gesteld heeft of de Shell Groep überhaupt wel een Sector zeetransport dient aan te houden. Het antwoord op die vraag was heel duidelijk: ja. De vraag waar verschillende studieteams zich in 1992 in sectorverband over gebogen hebben was: op welke wijze kan de Sector zich het beste organiseren. Er is kritisch gekeken naar de mogelijkheid om bijvoorbeeld de vier vloten en de daarbij horende walorganisaties samen te voegen op één lokatie. Dat is één optie. Een andere optie is de bestaande situatie geheel ongewijzigd te continueren, tussen deze twee opties ligt een breed scala van mogelijkheden.

Zeer graag verkeerde ik in een positie waarin ik U in klare taal zou kunnen vertellen wat er gaat gebeuren. Dat is helaas nog niet het geval. Binnen de Shell Groep gaan we niet over een nacht ijs. Dat is U bekend. Belangrijke beslissingen worden niet door één persoon of op één niveau genomen. In ons geval hebben we onze Raad van Commissarissen die goedkeuring dient te verlenen. Hetzelfde geldt voor de Ondernemingsraad ten aanzien van advies. Zover zijn we echter nog niet. Aan een aantal scenario's wordt nog gewerkt en er zijn nog onvoldoende gegevens beschikbaar voor een zinvolle discussie binnen de Raad van Commissarissen.

Onder deze, onzekere omstandigheden veroorloof ik mij een paar persoonlijke opmerkingen. In de eerste plaats wil ik U zeggen dat ik ook in mijn nieuwe functie onder de indruk ben gekomen van de geweldige inspanningen die er verricht worden. Daarnaast moet het mij van het hart dat de - bijna spreekwoordelijke - loyaliteit van de medewerkers aan Shell Tankers buitengewoon inspirerend is. Deze loyaliteit beschouw ik - samen met hun professionaliteit - als een van de sterkste punten van ons bedrijf.

Ik ben er van overtuigd dat met deze instelling elke toekomst omgezet kan worden in een rooskleurige.

Joop Elias
Algemeen Directeur

Het is zaterdagochtend de twaalfde december: het is rustig buiten. Er staat een koele Noordoosten wind en de zee is kalm.

De 'Cardissa', onder gezag van kapitein Clarisse, duwt langzaam maar zeker haar 20.000 ton lading naphta door het warme oceaanwater nabij de Kaap Verdische eilanden. Haar boeg recht op het Franse zeiljacht 'Mandragore' liggend.

De 'Mandragore' ligt nog zo'n kleine vier mijl van ons vandaan en dat is te merken aan de toenemende spanning bij ons aan boord. Op de tweemaster vindt men de zee stukken minder kalm, hij maakt behoorlijke halen op de hoge deining. Op de 'Cardissa' staat iedereen stand-by: aan dek, in de machine-

controlekamer en in het stuurhuis, waar Paul Kees de afstand nog eens bepaalt tot de 'Mandragore'. 'Nog twee mijl, kapitein en het is zover'.

Het was ongeveer half vier toen ik gepord werd door Kees Ligtvoet die mij vertelde dat we koers veranderd waren om een Frans zeilschip te zoeken in verband met de evacuatie van een zieke baby. Eenmaal boven hoorde ik het hele verhaal. Er was die middag een telex gekomen van 'MRCC Etel', een maritiem rescue coördinatie centrum uit Frankrijk, dat ons vertelde dat het Franse zeiljacht 'Mandragore' een ernstig ziek, twee jaar oud kind aan boord had. Het kind moest zo spoedig mogelijk geëvacueerd worden en voorlopig waren wij het schip dat het dichtst in de buurt zat.

Er werd ons gevraagd direct koers te veranderen richting het zeilschip en verdere instructies af te wachten, en zo geschiedde.

Een kleine twee uur later ontvingen we een tweede telex. Het zeilschip had op de een of andere manier zijn positie door kunnen geven aan 'MRCC Etel' in Frankrijk, via een aan boord aanwezige radio-amateur uitrusting.

Aan boord van de 'Cardissa' werd de koers aangepast, zodat we zo snel mogelijk de 'Mandragore' zouden vinden. De rendez-vous positie en ETA (Estimate Time of Arrival) werd berekend en door de radio-

officier getelexed naar 'MRCC Etel'. Of deze informatie ook naar de 'Mandragore' werd gezonden, via het radiocontact wat zij blijkbaar tot stand hadden weten te brengen, was ons niet bekend. Feit was wel dat het schip het best half op de toen noordoostelijke wind kon zeilen, zodat een ideale combinatie werd verkregen tussen speed en koers die haar onze richting op zou brengen. Uit de ontvangen posities bleek dat zij dit inderdaad ook deed.

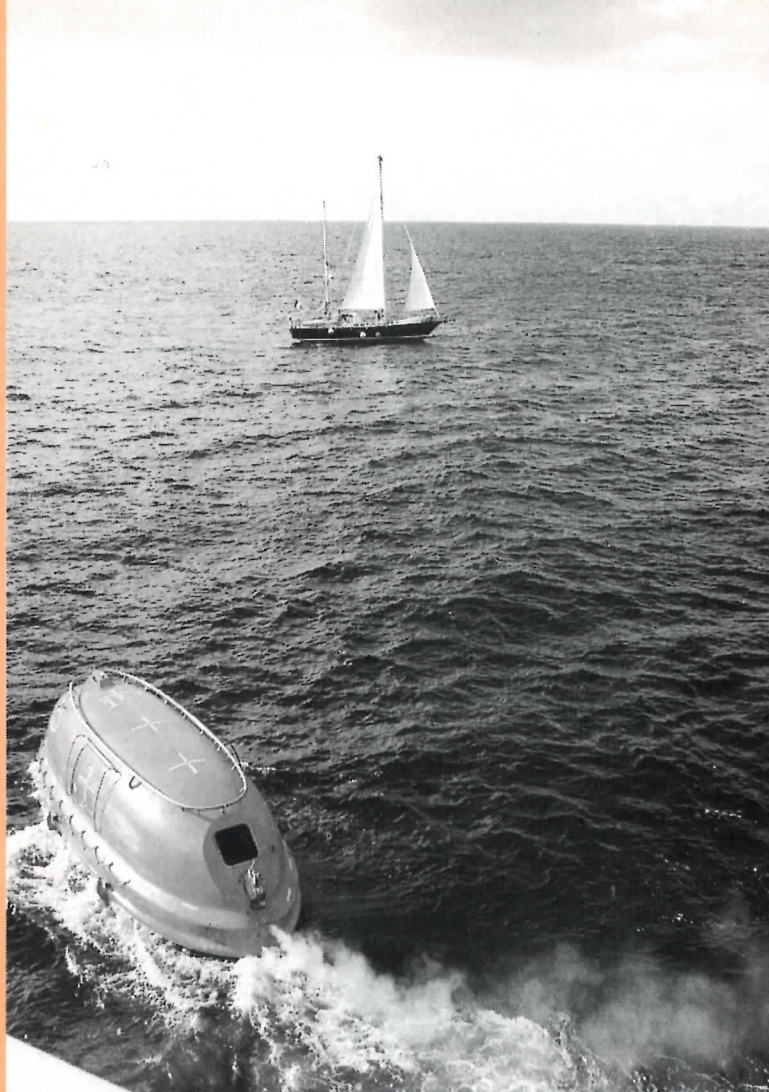
Mijn wacht verliep vlot doordat ik prakkizeerde over wat er allemaal niet stond te gebeuren, wanneer we het zeilschip omstreeks half tien zouden naderen. Rond half zes ratelde de telex weer. Het bleek een bericht wat 'MRCC Etel' verstuurde naar de havenmeester van de Kaap Verde en tevens naar de verschillende instanties die bij de Search and Rescue operatie betrokken waren, waaronder 'RCC IJmuiden' (zij verstrekten gegevens omtrent de 'Cardissa'), het

luchtvaart centrum op de Kaap Verde en 'MRSC Soulac'.

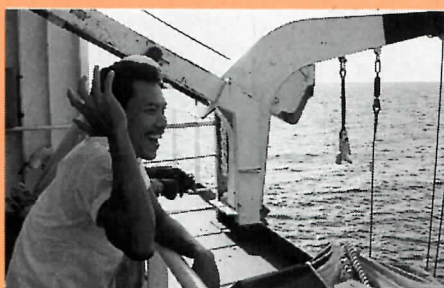
Het bericht luidde:

'Dutch tanker Cardissa c/s PDJE is proceeding to the meetingpoint with s/v Mandragore, eta 09.30 utc, december 12. The child will then be transferred to Cap Verde Islands Hospital. Could you please let us know the more appropriate disembarkation point in Cap Verde Islands. Cardissa Inmarsat A number 1300111.'

Voorlopig wilden ze dus dat we het zieke kind naar de Kaap Verde brachten. Ondertussen had de radio-officier Ted Kucharski, contact met Sao Vicente, Kaap Verde. Er bleek sprake van een helicopter, die naar de 'Mandragore' zou vliegen vanuit Kaap



SUCCESSFUL *but* NEAR-MISS



langsij komen - wat in eerste instantie de bedoeling was - niet wenselijk was. De eigenaar van de hevig slingerende 'Mandragore' zag zijn masten al tegen de hoge stalen huid van de 'Cardissa' beuken, wat toch niet de bedoeling was.

Het alternatief zou een rubberbootje zijn wat zij aan boord hadden, maar wat eerst nog opgeblazen moest worden, vandaar dat we toen zelf maar met de sloep naar hen toe zijn gevaren, hetgeen vlot verliep. Kees Ligtfoot aan het roer, stuurman Rob van der Aa en ik voor de lopers en een drietal Indonesiërs ter assistentie van het geheel. Langsij gelegen sprong Rob direct aan boord en een paar tellen later reikte hij me de kleine Fransoos aan waar het allemaal om draaide.

Nadat de moeder, compleet met rugzak, ook aan boord was, voeren we terug naar de grote 'Cardissa' alwaar het nog een hele toer bleek om de sloep in te pikken om ons weer op te hijsen. Desalniettemin verliep dit goed en voordat moeder en kind begrepen wat al die mensen toch aan het doen waren, zaten ze samen in het scheepshospitaal.

Boven werd er koers gezet naar de Kaap Verde en verslag aan de betrokken instanties uitgebracht. Benedendeaks worstelden de twee stuurlieden met de kleine Fransman die Yves Molene bleek te heten. Het kind at en dronk niet meer en zijn ontlasting bevatte onder andere bloed en zuren. Omdat de luiers op waren moest een alternatief gezocht worden en Rob van der Aa, die wat baby's verzorgen betreft nog niet zo gek lang uit het vak is, had de oplossing gevonden. Met wat oude lakens en wat maandverband bleek hij goed overweg te kunnen en na wat handig knutselwerk droeg Molene in no-time een schoon luiertje.

Het volgende dat we hoorden was dat er een helikopter zou komen die moeder en

kind naar het ziekenhuis zou vliegen. En zowaar verscheen er na een uurtje varen een amfibie-helikopter boven dek. De dekploeg werd voorgaats gehaald en natuurlijk stonden ook moeder en kind paraat aan dek, klaar om opgepikt te worden.

Juist voordat er iemand vanuit de heli afzakte om de vrouw met haar zieke kind mee naar de helikopter te nemen, gaf ik de vrouw mijn zwemvest, omdat ze die niet aan had in tegenstelling tot de kleine en de helikoptercrew. Dat het zwemvest haar later nog zo goed van pas zou komen, wisten wij nog niet.

Die nacht, toen alles achter de rug was en de helikopter met vrouw en kind weggevlogen waren richting ziekenhuis Kaap Verde, hoorde ik tijdens mijn wacht te telex ratelen. Het bericht kwam van 'MRCC Etel'. Ik las het volgende:

'12h45

Mother and child evacuated from mt Cardissa by helicopter.

16h40

Marpor Capro Verde confirm mother and child safe in hospital.

17h15

Phone contact. Mother reports rescue heliicopter crashed on arrival near Sao Vincente. All crew and passengers rescued by fishing vessels.

Ik geloofde mijn ogen niet toen ik dit lasneergestort. Gelukkig zijn ze uiteindelijk toch nog veilig in het ziekenhuis beland. Wat heet gelukkig

De volgende dag kwam de radio-officier met een navigational warning op de proppen: 'There is a submerged helicopter wreck in the following position: LAT: etc. etc. etc.'

Hoe kan het zo lopen

**Jos Goris
ms 'Cardissa'**

Verde. Sao Vicente vroeg ons om aan 'MRCC Etel' de frequentie te vragen waarop de 'Mandragore' zou luisteren, en wat voor radio-apparatuur zij daarvoor gebruikten. Kapitein Clarisse willigde dit verzoek direct in door een telex naar Frankrijk te sturen, waarop het antwoord was dat het zeilschip enkel uitgerust was met VHF en radio-amateur uitrusting, waarvan geen frequentie werd gegeven.

Natuurlijk was dit niet de laatste telex die er gestuurd en ontvangen werd. De telex ratelde regelmatig en ondertussen verstreek de tijd snel en naderden we het zeilschip steeds dichter.

Tijdens mijn 0400-0800 wacht die ochtend zou de heli vanuit Sao Vicente vetrekken om het zieke kind van boord af te halen. Kees Ligtfoot vertelde mij dat de helikopter omstreeks half vijf zou vertrekken en ons dan ongeveer om kwart over vijf zou passeren. De helikopter bleek echter nog niet te zijn uitgevlogen. Wij zouden dus diegene zijn die het daadwerkelijke reddingswerk gingen uitvoeren.

Tegen die ochtend werd het dek in gereedheid gebracht en de benodigde middelen voor het overnemen van het kind klaargelegd. Toen alles gereed was kwam de 'Mandragore' in zicht. Eenmaal drijvende op slechts tientallen meters van de 'Cardissa' verwijderd, meldde zij dat



O VERSLAG

In november 1992 vond de jaarbijeenkomst van de ondernemingsraad plaats. Deze keer maar drie dagen. Door verplaatsing van de retriëte van januari naar november in 1991, werd in dat jaar twee maal subsidie ontvangen. Dit jaar vielen we daarvoor buiten de boot. In goed overleg met onze vaste begeleider Fons Everaard kon echter ook dit jaar een korte maar betaalbare bijeenkomst geregeld worden. Het gebeuren vond plaats in Barchem (vlakbij Lochem) in Gelderland. Door de kortere tijd was het programma overvol, maar door de variatie wel interessant.

Op twee man na (waarvan één om persoonlijke redenen) was de OR voltallig aanwezig en dat was een goede zaak. Het is en blijft moeilijk om iedereen op tijd thuis te laten zijn. Het was Janny Kalkman dit keer toch bijna gelukt.

De interne verkiezingen waren dit jaar belangrijk. Dolf Mittelmeijer had te kennen gegeven de functie van voorzitter aan iemand anders te willen overdragen (heimwee naar de lange deining?). Uiteindelijk is Nico van der Palen als nieuwe voorzitter gekozen. Secretaris werd Jan van Overbeek.

terugblik

De retriëte werd begonnen met een terugblik op het afgelopen OR-jaar en het persoonlijk functioneren van ieder lid binnen de raad. Als inleiding hiertoe diende de volgende opzet: Stel dat de ondernemingsraad een schip is, wat is dat voor een schip (tekenen), wat is je eigen plaats op dat schip en wat moet er gedaan worden als dat schip in dok gaat? De uitkomsten waren even verschillend (zowel tekentechnisch als inhoudelijk) als er OR-leden waren. Van rubberbootjes met kuchende buitenboordmotor, via een loodsboot naar een zeilend volschip (wat echter wel regelmatig de wind uit de zeilen wordt genomen). Alle typen waren erbij. Men zag zichzelf onder andere als uitkijk, roerganger en loods. Revisie van de buitenboordmotor, het plaatsen van betere communicatie-apparatuur (voor goed contact met de achterban) en een goede scheepstoeter (om gehoord te worden) waren enige voorgestelde reparaties. Deze vorm van werken sprak iedereen aan.

managementpresentatie

Vervolgens was het de beurt aan Joop Elias en Tino de Vries om het een en ander te vertellen in hun presentatie. Niet alleen



het achter ons liggende jaar kwam ter sprake; ook werd vooruit gekeken naar de toekomst voor STBV.

veiligheid

De ongevals cijfers zijn niet goed. De target voor TRC's voor 1992 is na het derde kwartaal al ruim overschreden. Een duidelijke oorzaak is nog niet gevonden. De bestuurder zei verheugd te zijn over het plan van de OR om hier tijdens deze retriëte ruimschoots aandacht aan te besteden. Hopelijk zou er een positieve bijdrage geleverd kunnen worden om de ongevals cijfers te verbeteren.

milieu

Op dit gebied scoren we veel beter. Bij het aanlopen van 600 havens is tot nu toe slechts sprake geweest van één incident. Als dat zo blijft tot het eind van het jaar (we hebben dan ongeveer 850 havens

aangedaan), steken we zeer positief af bij de andere vloten.

kwaliteit

Hier gaat alles boven verwachting. Van de meer dan 200 gerapporteerde non-conformances staan er nog maar 60 uit. Dit wil niet zeggen dat er niet aan gewerkt wordt, maar de tijdslimieten, die aan elke NC gekoppeld worden, zijn nog niet verstreken. Op de schepen gaan de HSEQ-werkgroepen binnenkort officieel van start. In een binnenkort uitgaande circulaire worden de details hiervoor uitgewerkt.

vlootplan

In een eerder stadium is gezegd dat het vlootplan, zoals gesteld in de brief naar alle medewerkers van augustus 1991, nog steeds overeind staat. De bestuurder hield een presentatie over een mogelijke herstructurering van de Marine Sector. In grote lijn komt het hierop neer: Uit de Marine Study kwamen een achttal opties naar voren om de voorgestelde veranderingen te verwezenlijken. Uiteindelijk bleven er twee over. In beide opties echter is het aantal schepen

Oud-voorzitter Dolf Mittelmeijer (midden) draagt de voorzittershamers over aan Nico van der Palen (links). Jan van Overbeek (rechts) is dit jaar de nieuwe secretaris.

hetzelfde. Het eerder genoemde vlootplan verandert dan ook niet. De uiteindelijke beslissing zal genomen worden zodra de berekeningen volledig zijn afgerond.

financiële resultaten

De resultaten over het derde kwartaal waren goed. Vooral de posten die onder het beheer van de schepen vallen bleven binnen het budget. Hierdoor werd het verlies met betrekking tot deze posten teruggebracht.

personeelssituatie

De instroom van nieuwe Maritime Officieren is op dit moment voldoende. Hierdoor kan de voorgenomen werving

voorlopig op een laag pitje worden gezet. Zaak is nu om de MO te behouden, zodat we een voldoende ervaringsopbouw krijgen. De begeleiding en acceptatie van de MO krijgt dan ook alle aandacht. De uitslag van het RISBO-onderzoek kan als leidraad dienen.

De kerntaken 1993 van DFP werden gepresenteerd. Belangrijke punten hieruit zijn onder andere: Training en opleiding (ook voor Indonesisch personeel), Management Discussie Groep- en officieren dagen, kwaliteitsuitbouw en het bestuderen van de mogelijkheid van een 'conventionele' carrière voor MO's (elke MO heeft bepaalde voorkeur).

Verder kwam het bonusbeleid van STBV ter sprake. Op verzoek van de OR is een verdeling van de bonussen naar functie gepresenteerd.

Ook de ADV was een aandachtspunt. Er is nog overleg tussen de centrale ondernemingsraad (COR) en Shell Nederland over een eventuele wijziging. De bestuurder gaf te kennen dat men bij STBV het bestaande beleid wil handhaven.

werkplan ondernemingsraad

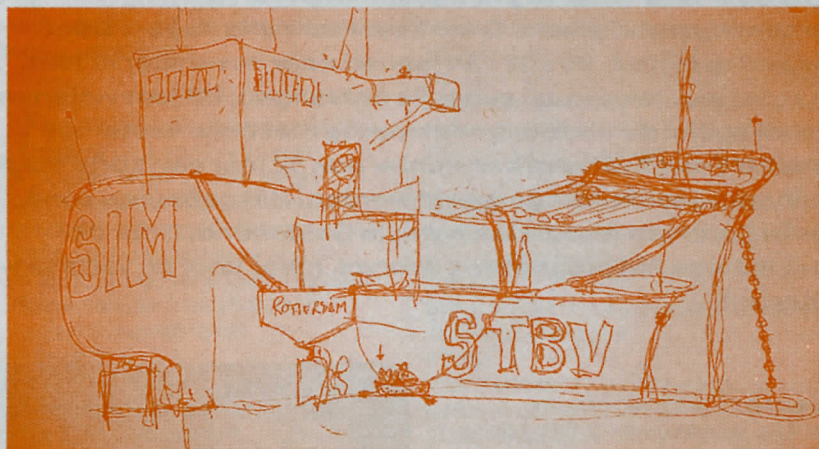
De OR heeft zoals gebruikelijk een werkplan voor 1993 opgesteld. Mede naar aanleiding van de presentatie van de bestuurder, heeft de mogelijke herstructurering hierin een belangrijke plaats gekregen. De OR is er alles aan gelegen, dat een eventuele verandering zo goed mogelijk voor STBV uitpakt. Ook willen we meedenken bij het verminderen van het aantal ongevallen, het tot stand komen van beleid ten aanzien van de ARBO-wet en het gebruik van Marinet voor privé-communicatie.

De voltallige raad bijeen: v.l.n.r. Jan Verheul, Leo Jorissen, Chris Sliker, Jan van Overbeek, Jaap van Triet, Bart Broekhuijsen, Floor Kuyt, Jos Govers, Estella Juursema, Nico van der Palen, Fons Everaard, Hans ten Katen en Henne Hennis.



OR-allerlei

- De OR is accoord gegaan met de herbenoeming van de heer T.P.J.M. Stoltz en de benoeming van de heer J.J. Slechte als commissaris van STBV.
- Op 21 januari 1993 zal een extra vergadering worden ingelast. Als het quorum aanwezig is, wordt het een officiële OR/OV-vergadering.
- Tijdens de OV-vergadering van 23 November heeft J. Kuik zijn eindpresentatie gedaan betreffende zijn onderzoek naar het Trainings- en Opleidingsbeleid van STBV. Zijn aanbevelingen zullen worden meegenomen.
- Recentelijk is Dr. Louwe, als vertegenwoordiger van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, naar een conferentie van de ILO in Geneve geweest. Een onderwerp was onder andere het Drugs-, en Alcoholbeleid. Het standpunt van de ILO in deze komt overeen met ons beleid, onder andere geen randomtesting.
- Dit verslag werd geschreven door Nico van der Palen.



Verder staan de verkiezingen voor een nieuwe OR weer op het programma. En uiteraard hebben we een lijst met actie-, en aandachtspunten die we voortdurend blijven bewaken.

initiatiefvoorstel

Zoals gezegd, zou de OR zich bezig gaan houden met het zoeken naar oorzaken van de verhoogde ongevals cijfers. Na beraad was de OR unaniem van mening, dat de voornaamste oorzaak gezocht moest worden in de vermindering van de ervaring aan boord, door vermindering van zowel

het aantal opvarenden als de persoonlijke ervaring van de overgebleven groep. Het verdwijnen van de 2e werktuigkundige en de lage frekwentie van scheepsbezoeken door een veiligheidsofficier (beide hebben/hadden een 'opvoedende' functie) is daar waarschijnlijk mede debet aan.

De OR heeft het volgende voorstel gedaan:

- Het intensiveren van OOG (Observatie Onveilig Gedrag). Het moet uitgevoerd worden volgens de oorspronkelijke opzet: dagelijks, tijdens het werk en door een zwaardere functionaris.
- Het optimaal over de schepen verdelen van het arbeidspotentieel van STBV. Aan elke functionaris aan boord wordt een getal toegekend, opgebouwd uit een gedeelte voor zijn diploma en een gedeelte voor zijn ervaring in vaartijd. De som van de getallen van alle functionarissen aan boord moet hoger zijn dan een per schip te stellen norm.

hygiëne aan boord

Er waren klachten over de hygiëne aan boord. Het hoofd van de koksschool in Rotterdam heeft op twee 'E'-schepen meegevaren en een rapport geschreven. De Raad onderschrijft de aanbevelingen die hierin gedaan zijn. Als het leefklimaat aan boord verslechtert, is er kans op een soort normvervaging, die ook zijn weerslag heeft op andere gebieden (onder andere werk en veiligheid). Daar moet tegen gewaakt worden.

trading in quality . . .

quality in trading

MRA/421, voor sommigen alleen een 'reference indicator'. Voor anderen de bron van vele antwoorden maar ook vele vragen. Denk eens aan de zoveelste ladingberekening (uiteraard midden in de nacht). Ik hoop met dit verhaal een idee te geven over het reilen en zeilen van 'Movements' van Shell Marine (operations). Als inleiding wil ik echter eerst even stilstaan bij MRA (SIM Affreightment).

bestaat momenteel uit 46 schepen. SITCO heeft ook het dagelijks opereren van deze zogenaamde 'single voyage charters' overgedragen aan SIM.

Marine in Shell

SIM wordt gevormd door MRT (projects, naval architecture), MRS (safety, environment, cargo's ships and claims), MRL (LNG), MRFP (finance and business planning) en MRA.

uitgecharterd (single voyage charter out). Het percentage Shell-ladingen in 'Shell-schepen' is inmiddels gestegen tot 63 procent (van 40 procent in 1990) terwijl de target voor 1993 60 procent is. De grote uitdaging voor MRA is op dit moment het verkrijgen van een commerciële basis om de vervoersbehoefte van de OPCO's te dekken.

De werkzaamheden van MRA bestaan uit freight-trading, chartering, demurrage en operations.

Traders trachten in 'close liaison' met de operators de schepen op een dusdanige wijze te bewegen, dat op een economische, veilige en milieu beschermende wijze de tonnagebehoefte voor de Groep gedekt wordt. Indien schip en lading aan elkaar gekoppeld zijn is voor de trader deze zaak afgerond en berust de verdere afhandeling bij operations.

Operations

Onderdeel van MRA is MRA/4, Marine Operations. Deze afdeling wordt gevormd door MRA/41, economics and bunker purchasing, MRA/43, agencies en tenslotte MRA/42(1), movements.

Het totaal aantal schepen in beheer bij MRA/421 is ongeveer 130 - 150. Deze schepen worden beheert door negen operators. Vijf daarvan zijn afkomstig uit het 'Shell-circuit' en hebben hun ervaring opgebouwd via diverse afdelingen in Shell. Vier operators zijn afkomstig van de vloten (op dit moment twee van STUK en twee van STBV) en zijn voor één jaar of soms langer op deze afdeling geplaatst. Dit dient een tweeledig doel. Het brengt binnen MRA/421 een hoeveelheid ervaring van de vloot, terwijl het voor de personen zelf



Waarom is en blijft Shell actief in Marine? De aanwezigheid van Shell in Marine is deel van onze verantwoordelijkheid ten opzichte van de klanten om gevaarlijke en milieu-gevoelige ladingen te vervoeren. Het is tactisch en commercieel niet verantwoord om volledig afhankelijk te zijn van derden terwijl Shell zelf een grote vervoersbehoefte heeft. Daarnaast geeft onze aanwezigheid een bepaalde bescherming in de markt en kunnen we meewerken aan het 'vormen' van de industrie. Tot slot eisen diverse onderdelen van ons bedrijf een grote mate van technische en nautische expertise.

Vrijwel het gehele tonnage van Shell is 'time chartered' aan Shell International Petroleum Company in London. Om een idee te geven over de omvang: de vier vloten, STUK, STBV, DSTG en SMS leveren 46 schepen en daarnaast zijn 49 schepen van derden voor langere tijd aan SIPC verbonden door middel van timecharters. SIPC heeft het beheer van deze vloot overgedragen aan Shell International Marine.

Daarnaast wordt een gedeelte van de vervoersbehoefte van Shell International Trading (SITCO) gedekt door schepen die voor één reis worden gecharterd. Deze groep, sterk markt en seizoens afhankelijk

Hoewel bovengenoemde afdelingen een integraal onderdeel vormen van SIM, concentreren wij ons hier op MRA; chartering, scheduling and operations.

De MRA-strategie is op dit moment het vergroten van de hoeveelheid Shell-ladingen die met Shell-tonnage vervoerd wordt, zulks uiteraard om de aansprakelijkheid door 'double exposure' te verkleinen. Indien een Shell-lading niet (economisch) haalbaar is, wordt een schip



(alsmede voor de vlotten bij terugkeer) een toegevoegde waarde heeft.

Operator

In nauw overleg met de operators werken de traders aan het 'fixen' van een schip voor een volgende reis. Zoals eerder vermeld zal dit in principe een Shell lading zijn of anders een single voyage charter out. Indien een contract afgesloten is voor een volgende reis worden de details vastgelegd in de charterparty en vanaf dat moment is de operator verantwoordelijk voor de uitvoering van het contract.

Dit betekent het volledig op de hoogte brengen en houden van de betrokken partijen, met name natuurlijk het schip. Reisinstructies, bunkerorders, agent-afspraken en dergelijke dienen geformuleerd en uitgezonden worden.

Dagelijkse gang

Kern van onze werkzaamheden vormt een computerdatabase genaamd 'Sextant'. Deze Database bevat van de 130/150 schepen alle bewegingen, laad/los details, haven details, lading gegevens etc. Diverse afdelingen binnen Shell Centre gebruiken dezelfde Database, maar alleen de operators kunnen informatie invoeren en veranderen.

Als voedingsbron voor deze Database dient voornamelijk het telexverkeer (90.000 inkomende- en 25.000 uitgaande telexen per jaar). Iedere operator stuurt telexen vanaf zijn eigen computer en heeft zijn eigen printer voor inkomende- en uitgaande telexen. Een telex, mits juist geadresseerd verschijnt binnen minuten op de printer. 'Praten' via de telex is daardoor bijna mogelijk (en goedkoop).

De operator communiceert met gezagvoerders, brokers, agenten en binnen Shell Centre met andere betrokken afdelingen. Een operator heeft gemiddeld ongeveer 15 schepen onder zijn verantwoording.

24-uur

Met Shell Western Service (SWS) in de Bahama's en Shell International Trading in



Singapore heeft Shell een ideale basis voor een 24-uurs trading. Schepen die bij het sluiten van de markt in Londen nog niet 'gefixed' zijn, worden doorgegeven aan SWS. Indien er bij het sluiten van de kantoren in Nassau nog schepen beschikbaar zijn, worden de gegevens doorgegeven aan Singapore die vervolgens bij opening business weer verslag doet aan de traders in Shell Centre London.

Omdat met 130-150 schepen over de gehele wereld, problemen zich ook na kantooruren kunnen voordoen, dient ook Operations 24 uur beschikbaar te zijn. Aangezien de operations-room bemand is tussen 08.00 's ochtends en 18.00 uur 's avonds, hebben we een 'wachtssysteem'.

Iedere middag wordt er een print-out gemaakt van de eerder genoemde Database. Deze print voorziet een van de negen operators, die op dat moment wacht heeft, van alle noodzakelijke gegevens. Daarnaast moeten diverse boeken en telefoonlijsten de operator in staat stellen om op ieder moment van de avond/nacht actie te nemen bij problemen ten aanzien van de schepen. De duty-operator wordt gealarmeerd door middel van een 'Getim' telex die door Communications in Shell Centre (24 uur bemand) wordt doorgegeven. Een meer directe vorm van alarmering is door middel van het SIM-24-uurs nummer 0850-215922. Dit nummer schakelt de beller direct door naar de duty-operator. Het dient duidelijk te zijn dat 24 uur, 24 uur betekent. Zo kunnen gezagvoerders op ieder moment van de dag contact zoeken.

Veranderingen

Een aantal veranderingen in de opzet van Operations wordt het komende jaar gerealiseerd. Ten eerste zal de integratie van traders en operators verder worden doorgevoerd. De operators zullen integraal onderdeel gaan vormen van de zogenaamde 'Eastern'-, 'Western'- en 'Market' desk waar respectievelijk groeps/timecharter schepen in de Oost, West en chartered-out schepen worden beheerd. Deze integratie zal ook moeten leiden tot betere en directere informatie over bijvoorbeeld de volgende reizen en dergelijke.



Daarnaast zullen alle operators middels een computer thuis zelf telexen kunnen ontvangen en versturen. Deze wijziging wordt gedeeltelijk veroorzaakt omdat er grote veranderingen in het Shell communicatie systeem gaan plaatsvinden. Ook kunnen operators van huis uit dan toegang krijgen tot de eerder genoemde database.

Een verhaal als bovenstaand kan nooit alles dekken, maar ik hoop toch het een en ander iets duidelijker te hebben gemaakt.

Een prettig verlof of goede reis. Indien er vragen over, of commentaar aangaande Operations zijn, dan horen we die graag.

Ed Barsingerhorn
MRA/421



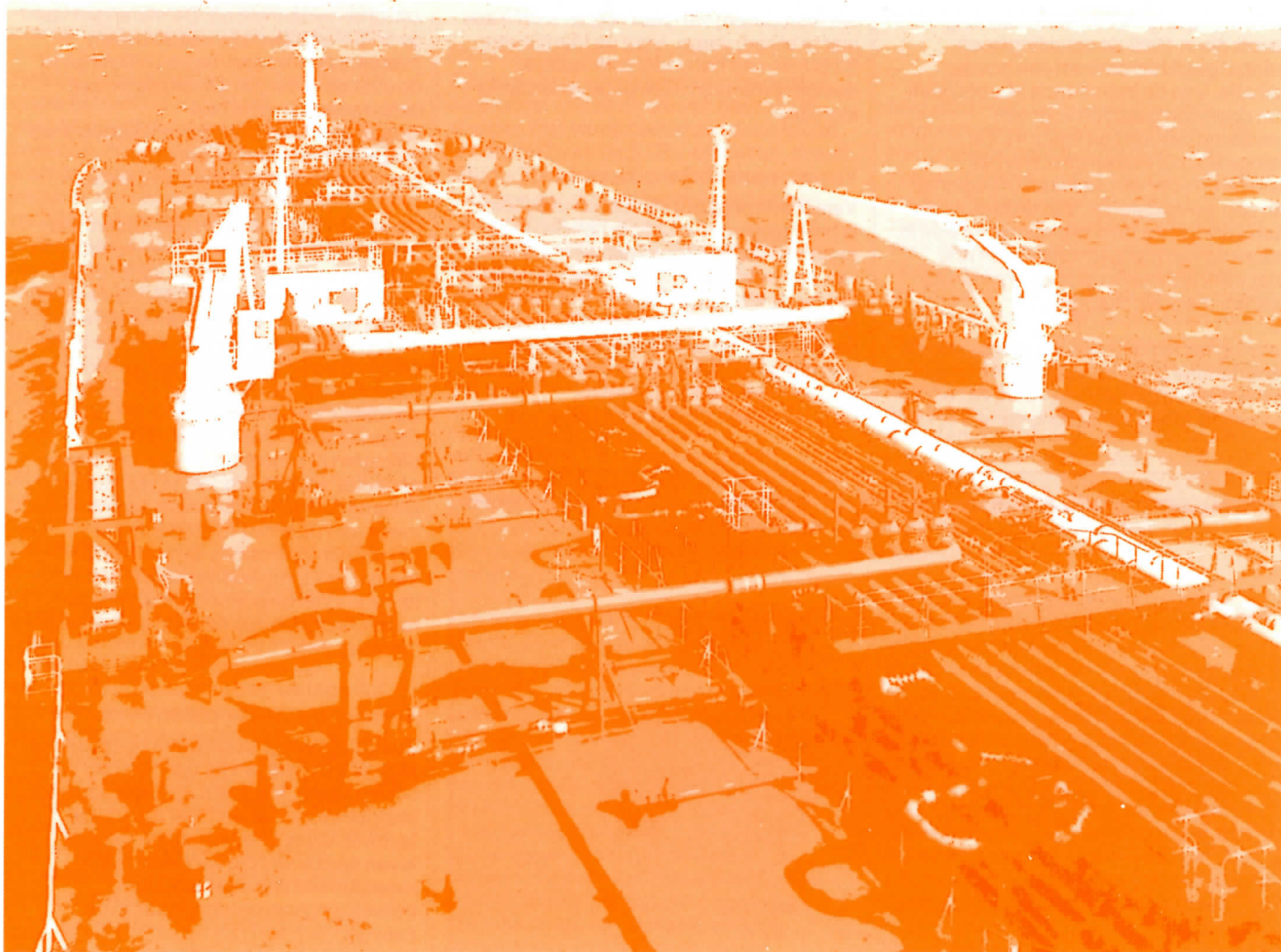
Loopbaanplanning bij Shell Tankers

RESULTATEN UIT ONDERZOEK

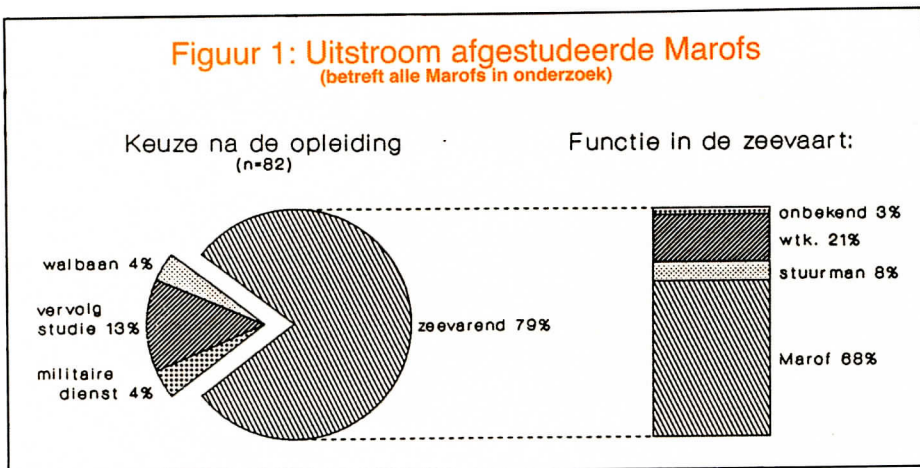
In het vorige nummer van *Schip & Ka* (november/december 1992) zijn de eerste resultaten beschreven van een onderzoek naar het beroepsbeeld en de loopbaanverwachtingen van maritieme officieren. Een van de belangrijkste conclusies was dat maritieme officieren zich in het algemeen aan boord slechts in beperkte mate geaccepteerd voelen. Veel senior-officieren hebben de nodige reserves tegen de Marof en de geïntegreerde bedrijfsvoering. De acceptatieproblematiek vormt echter voor weinig Marofs een directe reden om te stoppen met varen. Maar hoe zien zij hun toekomst op zee dan? En hoe oordelen senior-officieren over hun eigen loopbaanontwikkeling? Overwegen zij wellicht om naar een andere rederij over te stappen? In dit artikel zal op deze vragen een antwoord worden gegeven.



Ruud van der Aa



Figuur 1: Uitstroom afgestudeerde Marofs
(betreft alle Marofs in onderzoek)



Gezien de huidige en verwachte personeelstekorten in de zeevaart is het van groot belang voor het personeelsmanagement dat het verloop onder de jongere officieren beperkt blijft. Voordat echter van verloop kan worden gesproken dienen de Marof-studenten natuurlijk wel te kiezen voor een zeevarend beroep. De voornemens van studenten zijn wat dit betreft hoopgevend: van elke tien studenten in het vierde jaar van de marof-opleiding zijn er zes zeker en drie waarschijnlijk van plan te gaan varen. In hoeverre deze plannen worden geconcretiseerd zal na de opleiding moeten blijken.

Een leven lang varen?

Een vergelijking met de eerste lichte Marofs die in 1989 de opleiding heeft verlaten geeft hieromtrent een goede indicatie. Van de betreffende Marofs heeft ruim driekwart gekozen voor een zeevarend beroep (zie figuur 1). De overige Marofs kiezen direct na het afstuderen voor een walbaan of beginnen aan een vervolgstudie. Van de Marofs die gaan varen komt ruim tweederde terecht in de functie van maritiem officier, de rest vindt werk als werktuigkundige en in iets mindere mate als stuurman.

Gelet op het feit dat circa een derde van de Nederlandse grote handelsvaart met een geïntegreerde bemanning vaart, lijkt er dus van een redelijke aansluiting sprake te zijn

tussen de opleiding tot Marof en de functie waarin werk wordt gevonden. Niettemin oordeelt iets minder dan de helft van de Marofs dat er in het algemeen sprake is van een matige tot slechte aansluiting tussen de Marof-opleiding en de beroepspraktijk van de Marof. De STBV-Marofs in het onderzoek hebben hierover een overeenkomstig oordeel.

Van de Marofs die na hun opleiding gaan varen zien maar weinigen een langdurige loopbaan op zee voor zich weggelegd. Slechts één op de twintig Marofs is van plan langer dan tien jaar te blijven varen; bijna de helft (42 procent) denkt reeds binnen vijf jaar met varen te stoppen. Gemiddeld waren de Marofs op het moment van de enquête (anderhalf jaar na het afstuderen) van plan nog zo'n vijf à zes jaar te blijven varen. Voor de Marofs van STBV die aan het onderzoek hebben deelgenomen zijn deze gegevens vrijwel identiek.

Varen, maar bij welke rederij?

Vanuit een oogpunt van personeelsbeleid is het interessant inzicht te hebben in de motieven die een rol spelen bij het kiezen van een werkgever, in dit geval een rederij. Onder de Marofs die bij STBV in dienst zijn of studenten die hierbij later willen gaan varen, wordt bij de keuze van een rederij met name veel gewicht toegekend aan het salaris, promotiekansen en de uitzendtermijn. Ook vinden nogal wat

jongeren het belangrijk dat zij kunnen terugkeren bij de rederij waar zij stage hebben gelopen.

Met name door de jongeren die voor STBV kiezen wordt dit argument opvallend vaak genoemd. Relatief weinig belang wordt toegekend aan de kansen op een walbaan bij een rederij, de verdere opleidingsmogelijkheden en de meevaarreregeling. De jongeren die voor STBV kiezen wijken in het algemeen niet wezenlijk af van jongeren die voor een andere rederij kiezen. Ook wanneer senior-officieren nu een keuze zouden moeten maken voor een rederij wordt deze in hoofdzaak bepaald door dezelfde motieven als onder de jongeren. Echter, door de senior-officieren wordt dan ook veel belang toegekend aan een goede meevaarreregeling, verdere opleidingsmogelijkheden en de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling bij een rederij. Opmerkelijk is voorts dat verhoudingsgewijs veel STBV-officieren het belangrijk vinden dat bij een rederij de mogelijkheid bestaat op een walbaan.

Loopbaanontwikkeling bij STBV

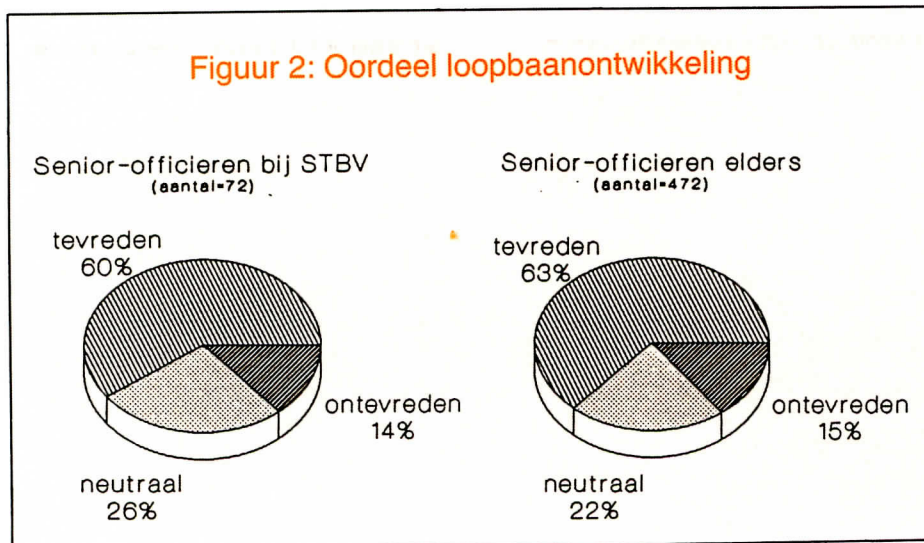
Een evenwichtig personeelsbeleid kan natuurlijk niet alleen op de jongere officieren zijn gericht. Hoe staat het met de loopbaanontwikkeling van senior-officieren bij STBV tot nu toe? Zoals uit figuur 2 naar voren komt is iets meer dan de helft van de senior-officieren bij STBV tevreden over zijn loopbaanontwikkeling. Een kleine minderheid spreekt hierover zijn ontevredenheid uit. De meningen van de STBV-officieren zijn wat dit betreft overeenkomstig aan die van officieren bij de overige rederijen. De officieren die ontevreden zijn over hun loopbaanontwikkeling geven daarvoor als belangrijkste reden de geringe promotiemogelijkheden die zij ervaren.

De vraag is natuurlijk of ontevredenheid over je loopbaanontwikkeling wellicht een reden is om te stoppen met varen of van rederij te veranderen. Dit blijkt nauwelijks het geval te zijn. Van senior-officieren bij STBV is een zeer ruime meerderheid (85 procent) van plan tot aan zijn pensioen te blijven varen. Bij de overige rederijen is dit aandeel aanmerkelijk kleiner (61 procent). Daarnaast zijn vrijwel geen STBV-officieren (3 procent) van plan om binnen afzienbare tijd van rederij te veranderen. Dit is bij de overige rederijen aanmerkelijk vaker aan de orde (13 procent). De algemene conclusie is dan ook dat de meeste senior-officieren bij STBV redelijk tevreden zijn over hun loopbaan bij de rederij, hetgeen resulteert in een zekere 'honkvastheid'.

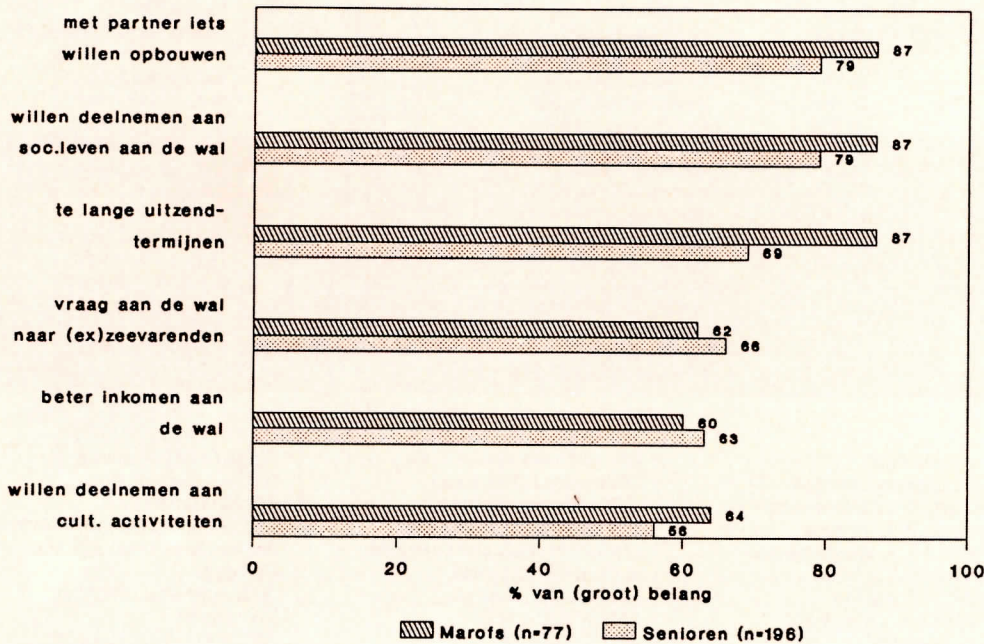
Verloop en verloopmotieven

Zoals vermeld is slechts één op de twintig Marofs van plan langer dan tien jaar te blijven varen. Maar wat zijn de redenen om te stoppen met varen? Het zijn vooral factoren die te maken hebben met het leven aan de wal die voor een ruime meerderheid van de Marofs een beëindiging van een loopbaan in de zeevaart bepalen (zie figuur 3). Hierbij gaat het vooral om zaken die betrekking hebben

Figuur 2: Oordeel loopbaanontwikkeling



**Figuur 3:
Verlooptmotieven**



op het sociale leven aan de wal en de wens iets met een partner op te bouwen. De lange uitzendtermijnen vormen in de ogen van veel Marofs dan ook een belangrijke hindernis om in de toekomst te blijven varen. Daarnaast hebben de meeste Marofs het idee dat er aan de wal veel vraag bestaat naar mensen met hun opleiding en werkervaring en dat zij daar ook een beter salaris kunnen verdienen.

Relatief onbelangrijke verlooptmotieven onder Marofs zijn: onzekere werkgelegenheidsperspectieven in de zeevaart, onderbenutting van kwalificaties, slechte meevaarregeling, werkdruk en zwaarte van het werk. De antwoorden van de STBV-Marofs in het onderzoek zijn grotendeels in overeenstemming met het algemene beeld onder de Marofs. Wel wordt door hen verhoudingsgewijs wat vaker gewezen op het isolement aan boord, ruimere opleidingsmogelijkheden aan de wal en de werkdruk aan boord. Het kleine aantal STBV-Marofs in het onderzoek verhindert echter dat hieraan conclusies kunnen worden verbonden.

Zoals opgemerkt zijn maar weinig senior-officieren bij STBV van plan binnen afzienbare tijd te stoppen met varen. Onder hen die dit wel overwegen zijn het in grote lijnen dezelfde motieven die het verloop bepalen als onder de Marofs. Echter, hierbij is een kanttekening op zijn plaats. De senior-officieren in het onderzoek zijn reeds geruime tijd werkzaam in de zeevaart en vormen dus een selectie van werknemers die ooit aan een loopbaan op zee zijn begonnen. De verlooptmotieven van de huidige senior-officieren kunnen anders zijn dan van hen die hun loopbaan op zee reeds hebben afgesloten. In tegenstelling tot de Marofs wijzen veel senior-officieren op de onderbenutting van hun kwalificaties en de onzekere werkgelegenheidsperspectieven in de zeevaart als redenen om een overstap

naar een walbaan te overwegen. Tevens valt op dat senior-officieren van STBV die er over denken te stoppen met varen hierbij verhoudingsgewijs vaak wijzen op de zwaarte van het werk, de werkdruk aan boord en het feit dat aan boord wordt overgeschakeld op een andere bedrijfsvoering.

Herziening van het verloop?

Zijn er wellicht voorwaarden te bedenken waaronder officieren die van plan zijn te stoppen met varen bereid zijn deze keuze te herzien? Van de STBV-officieren, zowel Marofs als seniores, geeft ongeveer de helft aan dat zij deze bereidheid hebben. Dit is globaal genomen in overeenstemming met het beeld bij de overige rederijen. Maar om welke voorwaarden gaat het hierbij? De belangrijkste voorwaarden waarmee rederijen het verloop onder hun officieren enigszins lijken te kunnen beperken zijn het inkomen en de verlofregeling. Met name onder de Marofs is het aandeel respondenten dat een betere verlofregeling als voorwaarde stelt opmerkelijk hoog (75 procent). Hierbij gaat het vooral om kortere uitzendtermijnen. Ook onder de senior-officieren is dit de meest genoemde voorwaarde (42 procent).

Een beter salaris wordt met name door Marofs als voorwaarde gesteld en in mindere mate door senior-officieren. Het lijkt er dan ook op dat met name de aanvangssalarissen in de zeevaart bijstelling behoeven. Ook de zekerheid van een walbaan bij de rederij na beëindiging van een loopbaan op zee blijkt onder nogal wat Marofs en senior-officieren de bereidheid te bevorderen om langer te blijven varen dan nu is gepland. In het personeelsbeleid kan met een dergelijke wens rekening worden gehouden. De hoeksteen van een aantrekkelijk personeelsbeleid blijft evenwel het

arbeidsvoorwaardenbeleid, met name in de zin van aantrekkelijke salarissen en kortere uitzendtermijnen. Natuurlijk biedt ook dit geen garantie dat zeevarenden vroeg of laat hun loopbaan op zee afbreken. Zelfs de best denkbare arbeidsvoorwaarden zullen het regelmatig moeten afleggen tegen de vooral sociale-aantrekkingskracht van de wal.

Tot slot

Nog altijd heeft de zeevaart op vele jongeren een grote aantrekkingskracht. Het groeiend aantal studenten op de zeevaartscholen vormt hiervan het bewijs. Gezien de personeelstekorten in de zeevaart is dit een gunstige ontwikkeling. Voor de huidige personeelstekorten bieden groeiende studentenaantallen echter geen soelaas en ligt een beperking van het verloop onder de officieren voor de hand. Dit is des te meer gewenst omdat met name door jonge officieren - de huidige Marofs - slechts bij hoge uitzondering voor een langdurige loopbaan op zee wordt gekozen. Wanneer dit gegeven wordt verontachtzaamd en te sterk wordt vertrouwd op de instroom van nieuwe Marofs lijkt de uitdrukking 'dweilen met de kraan open' meer dan alleen spreekwoordelijk te zijn.

Aantrekkelijker salarissen en kortere uitzendtermijnen lijken het toekomstige verloop onder de Marofs enigszins te kunnen beperken. Een loopbaan op zee wordt daarmee voor vele Marofs in ieder geval aantrekkelijker. Wanneer daarnaast voldoende ruimte bestaat om in de toekomst door te groeien naar hogere functies kan een loopbaan op zee een duidelijk perspectief worden gegeven. Wellicht dat de huidige Marofs over tien of twintig jaar dan net zo tevreden zijn over hun loopbaanontwikkeling als de meeste senior-officieren momenteel.

Ruud van der Aa

Wnd. - Waarnemend
Gezagv. - Gezagvoerder
1e Stm. - 1e Stuurman
2e Stm. - 2e Stuurman
Hwtk. - Hoofdwerktuigkundige
2e Wtk. - 2e Werktuigkundige
3e Wtk. - 3e Werktuigkundige
4e Wtk. - 4e Werktuigkundige
MO1 - Maritiem officier 1
MO2 - Maritiem officier 2
MO3 - Maritiem officier 3
MO4 - Maritiem officier 4
Roff - Radio officier
Wass - Wachtassistent
ST - Scheepstechnicus
SST - Senior Scheepstechnicus
ASV - Algemeen scheepsvakman
Hovo - Hoofd voeding
ASPI - Aspirant scheepstechnicus

Stag.HO
Stag.MO
Ind.
IJD
IDE
IRO
Off2
Off3
Eng3
Eng4
CPO
PO
G1S
G2S
ASTD
CICA
2NDC
JSCJ

- Stagiaire HBO
 - Stagiaire MBO
 - Indonesian
 - Ind. junior deckofficer
 - Ind. junior engineer
 - Ind. radio officer
 - Ind. 2e stuurman
 - Ind. 3e stuurman
 - Ind. 3e werktuigkundige
 - Ind. 4e werktuigkundige
 - Chief petty officer
 - Petty officer
 - Grade I seaman
 - Grade II seaman
 - Assistent steward
 - Chief catering
 - 2nd Cook
 - Junior steward

situatie aan boord 15.01.1993

ms 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
1e Stm.: R.M. van der Aa
Hwtk.: N.C. van der Vecht
MO2: C.G.A. Ligtvoet, P. Kees
MO3: R. Bijlsma
StagHO: D.A. Wooje, R. Zuiderwijk
Roff: J.D. Kucharski
SST: N.H. van der Geugten, G. Struik
Hovo: L.H. Thibaudier
CPO: Bingen
PO: Cece Suganda
G1S: Paulus Wattimena, Ibrahim Cachtiar
G2S: Abdul Karim, Maruji
ASTD: Masiran
2NDC: D. Abdu

ms 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
1e Stm.: R. van der Voort
Wnd. Hwtk.: H. Waitz
2e Wtk.: R.H. de Haan
MO4: H. de Bruin
StagMO: M. Ligtenberg, J.W. Rازenberg
StagHO: T.H. Deelstra
Off2: Y. Taritola
Eng3: R.G. Masinambow
Eng4: R.I. Subekti, C.A. Nugroho
IJD: O. Tilaar
PO: Mahmud, Yusuf Arkani
G1S: Baku, Sumian, Ubus Moh. Ili, O. Achmad
G2S: Taufik Muchtar, Satiman, M. Bin Nasik
ASTD: Abdul Rodjak
JSCJ: Irdham Anas
CICA: Irsal
2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Erinna'

Wnd. Gezagv.: D.M. Alderlieste
Wnd. 1e Stm.: J.N.M. Sinnige
Hwtk.: C. Hemmer
2e Wtk.: A. van Beek jr.
MO4: G.J. Hellinga
StagHO: L. Teune, E.R. Tigelaar
Off2: Arsamada Marwi
Off3: Wibisono
Eng3: Pangaribuan
Eng4: Pangemanan
IRO: Freddy Wattimena
CPO: Erens Robot Wowor
PO: Johnny Uruilal, Abdul Rasjid
G1S: O. Sukkur, Jaja Ahmur, Didik Adiyanto, Makrop
G2S: E. Sukirman, Moch. Ismail, A. Jajaludin Kohar
ASTD: Agung Sudrajat
JSCJ: Rusli
CICA: Dominques Mustamu
2NDC: Musali

ms 'Erodona'

Wnd. Gezagv.: M. Buth
1e Stm.: D.J. Mittelmeijer
2e Stm.: W.E. Krause
Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
2e Wtk.: F.A.J. Boot
MO4: P. Frederiks
StagHO: J.J. Meerkerk, W.J. Terpstra
StagMO: W.J. Hansems
Off3: S.A. Sungkowo
Eng3: S. Wartama
Eng4: Nursodik
IJD: K.B. Damin
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Sudjiman, Tahalea Joazab
G1S: Husni Thamrin, Sudjadi Rahardjo, Mohamad Mahfud, Syamsul Bachri
G2S: Tarjudin, Hollah Bin Dahlan, Imu Bin Satimin
ASTD: Harjono
JSCJ: Chairuddin
CICA: Wawan Setiawan
2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Etrema'

Gezagv.: F.B. Schröder
1e Stm.: J.A. Koenraad
Hwtk.: G.J. van Eyk
2e Wtk.: B.K. Frans
MO4: F.P.J. Sinnige
StagHO: A.J. Hoogveen, E. Konijnenberg
Off2: B.E. Priyatno
Off3: J.L. Takaria
Eng3: B. Agusdin
Eng4: B. Sambarani
IRO: R. Nendissa
CPO: Abdon Tatuwo
PO: Sulaiman, Adi Sutoro
G1S: M. Nafir, Asdi Bin Asmat, Rukning B. Abuhusen, Max Donald Hosang
G2S: Mardas Bin Jamsir, O. Arif, Nurdin Abu
ASTD: Tubagus Moh Isa
JSGJ: Muhammad Rodji
CICA: Maman Suparman
2NDC: Hasjardi

ms 'Naticina'

Gezagv.: A.J. Both
1e Stm.: H. Oudenés
2e Stm.: S.J. Kembery
3e Stm.: E.J. Driehuizen
Hwtk.: G. de Goede
2e Wtk.: G.J. Harlaar
3e Wtk.: R.F. van Loon
MO3: M.M. Stuyts
ST: G.H. de Visser
StagHO: A.W. van Doorne, H.J.R. Plattel, P.B. Schoe
I4E: D.G. Gunawan Sunarwanto
IRO: K.B. Nunardja
IJD: Y.B. Mitakda

IJE: M. Suwarman, I. Pandji
Mustanto: J.D.M. Paath
CPO: Nicolas Walukow
PO: Sutrisman, Nurkalam
G1S: Eddy Subardi, D. Rodjali, L. Djaelani, O. Ismail
G2S: Jakfar, Sugiarto, Mohamad Sukran
ASTD: Suharto
JSCJ: Eddy Djunaedi
CICA: Suparman
2NDC: Oman Rochman

ms 'Niso'

Gezagv.: G.L.A. Martens
1e Stm.: R. Hendriks
3e Stm.: D.F.A. Maljers
Wnd. Hwtk.: B.E. Broekhuysen
2e Wtk.: J.H. Schulten
3e Wtk.: M.J.E. van den Broek
MO3: R.C.R. Oldenburger, J.P. Geuze
Roff: E.F. McInerney
ST: J. Brederveld, B. Corputty, R. Mammen
StagHO: L. Vlaardingerbroek, M. Slot
CPO: Amos Radjah
PO: G. Gozali, M. Bin Matroyal
G1S: Dukak, Achmad Dasuki, Mat Nawi Bin Monai, J.Yosepanus
G2S: Abdullah B. Moh. Arif, Solihin Bin Djuki, Amri Bin Muyono
ASTD: W. Tjuandy
JSCJ: Andi Jamaludin
CICA: Moh Idrus Sopandi
2NDC: Abdul Razak

ms 'Sericata'

Gezagv.: W. Hoogendijk
Hwtk.: J. Smid
MO1: J. de Boer
MO3: J.X.J. Klaaysen, S.F.J. Gerrits
MO4: G.H. Bosker, J. Nooteboom
SST: B.A. Amstelveen
ST: S.H.J. Gieling
StagHO: A. Stormorken, M.J. Tjoelker
Hovo: H. Otter
CPO: J.R. Pattileuw
PO: Paniran
G1S: Mohamad Tupu, M.J. Sitepu
G2S: Slamet Thohir, Nandang Ansori
ASTD: Umar Bin Salian
2NDC: Eli Ahmad

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: S.S. Abma
Wnd. Hwtk.: L.F. Kruyt
MO2: W.M. de Bruyn
MO3: P. van den Brink, R.J. Blonk, P.B. van Leunen
MO4: P.J. van den Ende, P.H. Bos

StagHO: M.J.A. Stoop
CPO: O.O. Suntooso
PO: Mohamad Sibli
G1S: Achmad Danari, Muh Irwan, Robby Obtom Podung, Mail Bin Toyib
G2S: Herman Lumohing, Komarudin
ASTD: Edy Yusuf Setiady
CICA: Sujai
2NDC: Aksan Busri

ms 'Sidelia'

Gezagv.: R. Dijkstra
1e Stm.: A.E.R. van de Griend
Hwtk.: M.F. Koens
MO2: P.G. Harts
MO3: H.J.A. Stoop, T.B. Toemen-Visser, P.C.J. Toemen
MO4: A. Hummel
StagHO: E.P.S. Bal, B. van der Vaart
CPO: Sugiman
PO: Ahmad Serang, Buntaran
G1S: Mohammed Raji, Arifuddin
G2S: Muniin, Ati B. Pereman, Gufron
ASTD: Jwan Edmonf Sjafri
JSCJ: Hayyan
CICA: Purnomo Jasman
2NDC: Bambang Suyanto

ms 'Siratus'

Gezagv.: O.A. van Drueten
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: E.S. Petrusma
MO2: M.J. Oosterkamp
MO3: H.J.G. Reurslag, J.T.E.M. Spoor
StagHO: J.M.H. Don
Roff: N. Macaskill
I4E: Edy Susetyo
CPO: Naim Bin Dulaski
PO: Suhandan Warjo, Supartoyo
G1S: M. Ali Tanete, Sur'an Gozali, Munir, O. Nahhu
G2S: Faisal Muchtar, Mohamad Amin, Lalal Suparno
CICA: Koesman
2NDC: Musairin
ASTD: Sudarmono
JSCJ: Sukur Ramli

ms 'Solaris'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
1e Stm.: W.J. Netelenbos
Hwtk.: A.J.A. de Groot
MO2: J.W. van Duuren, A. Eijgenraam
MO3: H. van den Elsaker
MO4: F.P.J. Sinnige
StagMO: A. Faber
ST: H.S. Elia, J.P.W. Dallmeyer
Hovo: W.C. Kapper
CPO: Moh Sjamsudin

nieuw gezicht

Geert-Jan Hellinga, 24 jaar, ex-Terschelling

'Ter introductie zal ik in het kort vertellen wat ik de afgelopen jaren heb gedaan en wat mijn herkomst is. Die ligt in Friesland 24 jaar terug in een van de elf steden, namelijk Bonifatiusstad Dokkum. Vanzelfsprekend ben ik na het behalen van mijn VWO-diploma naar de Terschellinger zeevaartschool gegaan waar ik zonder veel kleerscheuren doorheen ben gerold. Ter verbreding van mijn horizon en om mijn studententijd nog enigszins te verlengen besloot ik naar studentenstad Groningen te gaan voor de post HBO-opleiding Technische Bedrijfskunde. Hier heb ik ook mijn huidige vriendin weten te strikken waarmee ik nu samen woon aan de Scheveninger boulevard. Het afgelopen jaar ben ik werkzaam geweest als beroeps zeedienst officier bij de Koninklijke Marine. Onder andere ben ik gedurende een half jaar geplaatst geweest aan boord Hare Majesteit Witte de With. Aangezien ik vond dat de koopvaardij toch meer voordelen bood door de voortdurende bezuinigingen op het Ministerie van Defensie, besloot ik mijn geluk te gaan beproeven bij Shell Tankers BV. Op dit moment ben ik geplaatst aan boord 'Erinna' en dat bevalt mij uitstekend. Verder hoop ik op een goede samenwerking met iedereen die werkzaam is bij STBV. Ik zal in elk geval mijn uiterste best hiertoe doen.'



G.J. Hellinga
MO4
ms 'Erinna'

PO: Nuron Djuhana
G1S: Sanusi, Abdul Djabar
G2S: Julius Tohmas, Moch. Bachri
ASTD: Sadikan Sumantri
2NDC: Endi Suryadi

ms 'Spectrum'

Gezagv.: A. Vlaar
Hwtk.: J. Krusse
MO1: H.A. Kamsteeg
MO2: N.G. Butter,
P.J.H.M. van Daal
MO3: E. Huisman
MO4: J.R. Ebbeling
ST: E.H. Vissia, E.R. van Engel
Hovo: J.H.A.J. Orië
StagHO: H.R.J. Geervliet
CPO: Jamil Erang
PO: Ali Mudin
G1S: Ashari B. Abdullah, Henky Hendrik H.
G2S: Solihin, Saruly, Achmad Fadjeri, Hasri Kasim, Mohaar Bin Marzuki
ASTD: A.B. Moniri
2NDC: Djunaedi Arsim

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: W. Beekman
1e Stm.: H. Sieders
Hwtk.: L.W. Jorissen
MO2: G.R. Bos
MO3: A. Blok, F. Kruythoff
MO4: H.T.M. Nieuwmeyer,
C.W.G. Boer
ST: A.A.O. Schenk, M.A.J. Veen
StagMO: M. van der Weyden,
A. Beydals
Hovo: L.J.W. Broenink
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Kamal Adyaprana
G1S: Sukri Muchtar, Sugiadi
G2S: Mat Wari Bin Syukur,
Muslimin
ASTD: Fandi Bin Satam
2NDC: Agus Harun

ms 'Stellata'

Wnd. Gezagv.: G.W. Geesink
Hwtk.: F.A.M. Vergroesen

MO1: P.H. Stegeman,
F.P. van der Star
MO2: A.J. Haasnoot
MO3: L.J. Salomons
MO4: D. Steenis
StagHO: W. Veldhuis,
J.E.T. Bakker, P.C.A. van Dongen
ST: R. van Buuren, J.J. van Triet
Hovo: C.A. Breederland
CPO: Tawakid
PO: F.X. Djoko Nursjamad
G1S: Muyoto, Amir Hanif
G2S: Abdul Hadi, Mohamad Mursid
ASTD: Madsaleh
2NDC: Suharto Bin Jasin

ms 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
1e Stm.: B. Crum
Hwtk.: J.H.M.A. van Jaarsveld
2e Wtk.: R.J. Bosman
3e Wtk.: P.D. Koudenburg
4e Wtk.: M.P. Coleman
MO2: M. van der Woud
MO4: F. van den Berg
IJE: C. Ganur, Albert Unepetty,
Gunugn H. Ritonga
IRO: S. Rizal
CPO: Maman Suparman
PO: Muh Djupri Rachman, Hinsu Manurung
G1S: Ismail Bin Sihirat, Madjen Nawu, Suari, Aki Bin Samiri Anwar
G2S: Burhan, Abdul Rasyid, Mustopa, Gondo Gultun, Abdur Rohim, Suparjo
ASTD: Mostafa Bin Monai
JSCJ: Asmori Bin Moi
CICA: Syahrudin Ujang
2NDC: Halim

ms 'Zafra'

Gezagv.: H.J. de Vries
Hwtk.: H. Japin
MO2: J.P.J.G. IJerman, M.P. Vogels
MO3: J.C. Geuze, D.J. Osinga
MO4: P.S. Knaap
SST: F. Oostdijk
ST: J.H. Winands

StagHO: A. IJsselstein,
R.J.P. Dupuis
IRO: H. Anwar
CPO: Rustam Zen
PO: Suhardi
G1S: Zulani Adjeri, Abdul Halil
G2S: Dedi Bukhori, Pukasan Bin Jumadin
ASTD: Harun
CICA: Abdul Rodjak Moh. Ili
2NDC: Rahmat Purnama

ms 'Zaria'

Gezagv.: N. Venendaal
1e Stm.: K. Cramer
Hwtk.: W. Muis
MO2: R.L.H. Mooring,
D.J. Gijsbers
MO3: R.J.M. van Beynum
ST: J.P. de Landes,
R.G. van den Brink
StagHO: J. Derks
StagMO: R. Smalbroek
Roff: Machfud
CPO: Hengky S. Pasumiin
PO: Idit Irianto
G1S: Moch. Ali, Kasim Bin Mohamad
G2S: Agus Naftali, Bachrol Bin Supayah
ASTD: Abu Umar
CICA: Tjasmito
2NDC: Sukiman

Geboren

Alice Elisabeth, dochter van MO1 H. van Weenen en mevrouw H.M. van Weenen-De Kovel

Behaalde zeevaardiploma's

'A' en 'S3' - MO4: A. Hummel

Nieuw in dienst



G.H. Bosker
MO4



A. Hummel
MO4

Over naar Groep buiten Nederland

2e Wtk.: M.J. Parent (Shell Syrië)
2e Wtk.: J.W. van Velze (Shell Syrië)

Gepensioneerd

Hwtk.: H. Kuijper

walpersonalia

Onze waljubilaris



L.P.A. de Winter
30 jaar
op 23-2-1993

In memoriam

Op 5 december 1992 is op 79 jarige leeftijd overleden de heer **C. Ansingh**, oud-gezagvoerder. De heer Ansingh verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 29 dienstjaren.

Op 8 december 1992 is op 76 jarige leeftijd overleden de heer **H. van Manen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van Manen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1967 na 31 dienstjaren.

Op 21 december 1992 is op 68 jarige leeftijd overleden de heer **J. van der Meyde**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van der Meyde verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1973 na 27 dienstjaren.

VAART HOUDEN

recrutering

Over de recrutering van maritieme officieren in het afgelopen jaar kunnen we tevreden zijn. Meer dan 40 maritieme officieren kwamen onze gelederen versterken. Het verloop bleef konstant op een landelijk gezien meer dan acceptabel niveau.

wisseling stagiaires

Zoals de afgelopen jaren gebruikelijk, hebben we de stagiaires gevraagd of ze halverwege hun stageperiode van schip wilden wisselen. Ruim 70 procent gaf er de voorkeur aan de volledige stage aan boord van hun huidige schip te volbrengen. De anderen zijn inmiddels overgeplaatst.

risbo

In een tweetal artikelen heeft een van de onderzoekers van de Erasmus Universiteit de specifieke STBV-resultaten toegelicht. De beide door Ruud van der Aa geschreven artikelen zijn ongewijzigd in ons blad gepubliceerd (zie elders in deze editie). Een aantal aanbevelingen zal door de wal moeten worden opgepakt, maar een aantal andere - ik denk daarbij onder meer aan de acceptatie van de maritieme officieren aan boord - behoort primair tot de verantwoordelijkheid van de scheepsleiding.

Ik wil niet ontkennen dat ik uitermate teleurgesteld ben in het feit dat wij het in dit opzicht nauwelijks beter doen dan de andere rederijen die maritieme officieren in dienst hebben. Dit temeer omdat wij als STBV al zoveel jaren met SGO'ers en Marofs varen en een leidende rol hebben gespeeld bij de ontwikkeling van dit concept.

enquête training en opleiding

Op ons verzoek heeft John Kuik, student Maritieme Bedrijfsvoering aan de Hogeschool Rotterdam & Omstreken, in het kader van zijn afstudeeropdracht ons Training- en Opleidingsbeleid

geëvalueerd. Hiertoe zijn de afgelopen zomer een 130-tal enquêteformulieren gestuurd naar onze officieren en scheepstechnici die op dat moment met verlof waren. Ondanks een rappel-brief bedroeg de response slechts 53 procent. Niettemin zijn de uitkomsten representatief. In de volgende editie van Schip & Ka zullen wij U informeren over de uitkomsten.

management discussie groep

De eerste bijeenkomst met 16 deelnemers verdeeld over de vier topangen aan boord, vond plaats op 12 en 13 oktober jl. te Bunnik. Deze bijeenkomst komt in de plaats van de zogenaamde '6x6'-bijeenkomsten. Van management kant waren aanwezig Joop Elias (voorzitter), Leo de Winter en ondergetekende. Er werd open en 'levendig' gediscussieerd over een serie onderwerpen. Blijkens de evaluatieformulieren zijn de reacties positief. De volgende MDG zal worden gehouden op 15 en 16 februari a.s.

reisvoorbereiding indonesische officieren

Onder leiding van oud-gezagvoerder R. Knol werd van 16 tot 20 november jl. een vijfdaagse cursus reisvoorbereiding gehouden voor Indonesische stuurlieden, analoog aan de cursus die onze jonge maritieme officieren ontvangen. De cursus werd gehouden in (een kil) Rotterdam en kan zonder meer een succes worden genoemd. Zie elders op deze pagina een foto met deelnemers en cursusleider. De volgende cursus staat gepland voor de periode maart/april 1993.

kursus persiapan perjalanan bagi perwira-perwira Indonesia

Di bawah pimpinan eks nakhoda R. Knol dari tanggal 16 sampai tanggal 20 November y.l. telah diadakan kursus persiapan perjalanan selama 5 hari untuk perwira-perwira Indonesia, serupa dengan kursus yang diberikan pada perwira-

perwira muda bahari kita. Kursus itu diadakan di Rotterdam - yang sedang dingin-dinginnya - dan benar-benar dapat dikatakan sukses. Di halaman ini terlihat foto peserta dan pimpinan kursus. Kursus berikutnya direncanakan untuk periode Maret/April 1993.

training 1993

Ons trainingsprogramma voor 1993 is ambitieuzer dan ooit te voren. Het gaat daarbij zowel om technische als niet-technische training. Belangrijke ontwikkelingen zijn onder meer de vijfdaagse cursus Bridgemanagementteam-training in Warsash (Southampton) die door de deelnemers als erg belangrijk wordt ervaren.

Voor 1993 staan er zes van deze cursussen op het programma met elk vier deelnemers. Daarnaast worden de cursussen 'Dynamic Positioning', Stork Wartsila, Oil Accounting voortgezet. De nieuwe 'trainingsladder' is zojuist gereedgekomen. Zie hiervoor het Scheepsreglement deel I, Hoofdstuk 12.

training indonesiërs

Ook de training van onze Indonesische medewerkers gaat in 1993 onverminderd voort. Er staan drie fitterscursussen - in samenwerking met Nedlloyd - op het programma en zes senior ratings cursussen in Ujung Pandang. Nominaties vinden plaats op basis van geleverde prestaties, ervaring en met name voor de fitterscursus, potentieel. Tevens kijken we naar mogelijkheden voor een geschikt trainingsprogramma voor werktuigkundigen.

latihan untuk pelaut-pelaut Indonesia

Latihan untuk pelaut-pelaut Indonesia kita terus berjalan dalam tahun 1993. Yang ada dalam rencana ialah 3 kursus untuk fitter - dalam kerjasama dengan Nedlloyd - serta 6 kursus untuk kelas senior di Ujung Pandang. Penunjukan didasarkan pada prestasi kerja, pengalaman dan khusus untuk kursus fitter atas potensial. Kemungkinan kursus untuk para ahli mesin juga sedang diselidiki.

kwaliteit

Kwaliteit is ieders verantwoordelijk. Om het begrip kwaliteit meer handen en voeten 'te geven' zullen we in Schip & Ka regelmatig praktische kwaliteits wenken en wetenswaardigheden publiceren. Wie verzint een passen de naam voor deze rubriek?

Een goed verlof en een behouden vaart,

Tino de Vries
Personnel Manager

