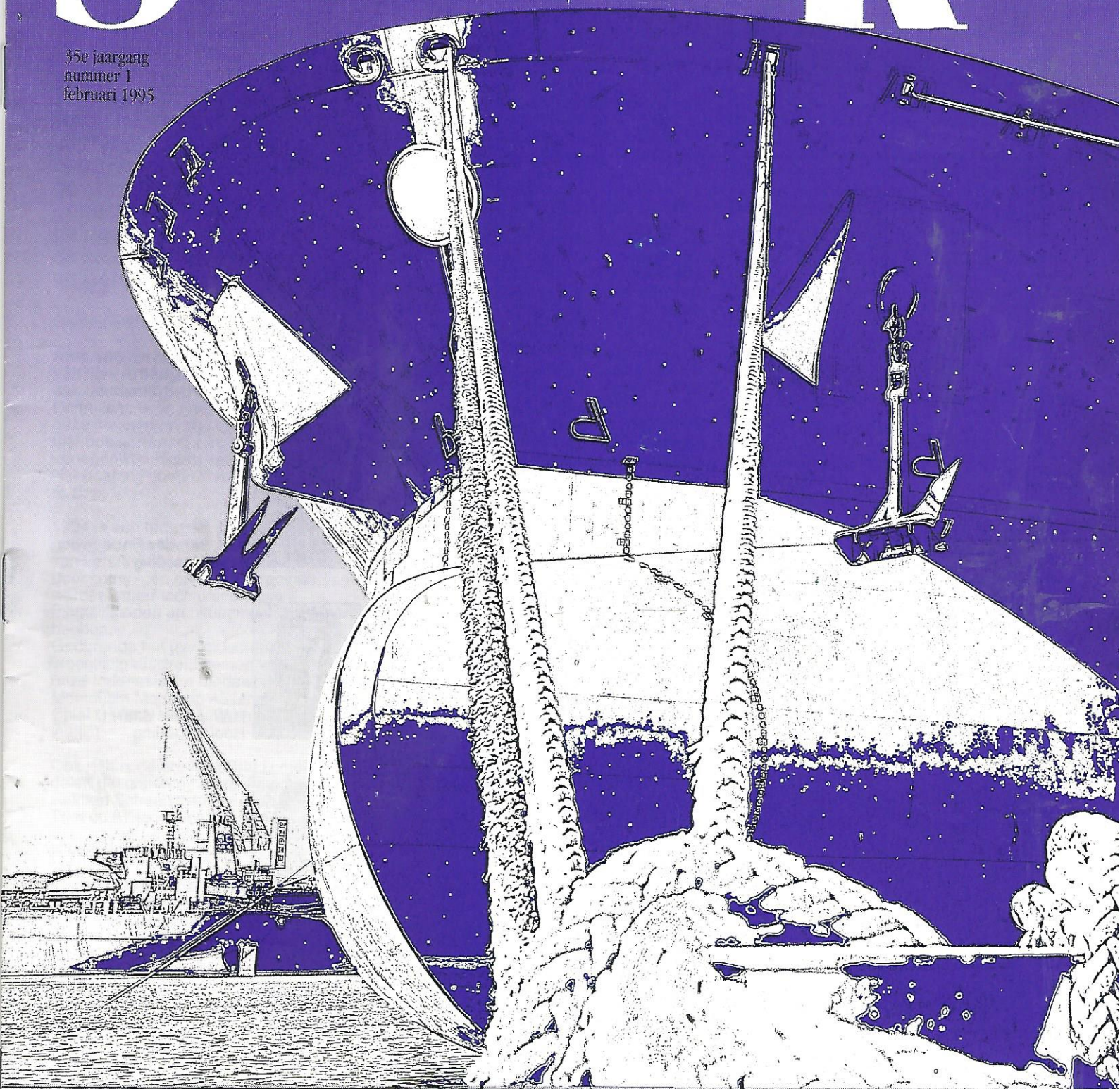


SCHIP & KA

35e jaargang
nummer 1
februari 1995



Jaarrede  OR-verslag  Acila  Green Award 
Spaarloonregeling  Cardissa  Cursusladder 
Partnerpensioen  Afscheid gepensioneerden 

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 010-4071842
Medische dienst 010-4071809

Maatschappelijk werk 010-4696774

Onderling Medisch Steunfonds 01719-40488

Vijfendertigste jaargang nr. 1
februari 1995

Redactiecommissie
010-4071804
Maarten Buth
Wim Dufourné
Lenny Kosten (coördinatie)

'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 f17,50 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 ABN/AMRO bank, Coolingsingel 119, Rotterdam, onder vermelding van '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 ander 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

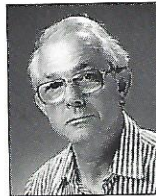
VLOOTCIRCULAIRES

295	18.11.94	GMDSS-certificaat
296	30.11.94	Koersen (Satcom)
297	08.12.94	Communication outside business hours (Satcom)
298	15.12.94	Overlijdensbericht (Satcom)
299	19.12.94	Toespraak Jaarbijeenkomst (Satcom)
300	20.12.94	Organisatieschema per 1/1/95
301	20.12.94	QIT-certificates and qualifications (Satcom)
302	02.01.95	Koersen (Satcom)
303	06.01.95	Update circulaire bestand (Satcom)
304	10.01.95	STBV Management Manual

Afscheid

Op 1 maart a.s. zal er in Café-restaurant Engels, Stationsplein 45 te Rotterdam, een afscheidsreceptie worden gehouden voor collega's die de actieve dienst hebben verlaten of gaan verlaten. Iedereen is hierbij van harte welkom. Laat U deze kans niet ontgaan om afscheid te nemen van Uw collega's. De receptie begint om 16.30 uur in de Rotonde-zaal.

Afscheid gaan nemen:



P.A. Ankerman
Hoofdwerktuigkundige



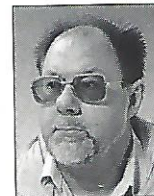
H. Brand
Hoofdwerktuigkundige



J. Broekmaijer
Gezagvoerder



G.C.H. Dijkstra
Head Fleet Support



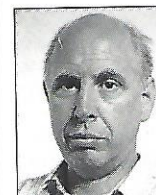
C.F. van der Ende
Hoofd Voeding



H.W.J. van Haarst
Hoofd Voeding



W. Hoogendijk
Gezagvoerder



W. Koeze
1e Stuurman



T.W. Scharrenburg
Gezagvoerder

VERZOEKE VOOR SCHEEPS- INFORMATIE TE BELLEN

Acila
Cardissa
Entalina
Erodona

Hadra
Halia
Hastula
Sericata

Sidelia
Solaris
Spectrum
Sponsalis

Stellata
Sunetta
Zafra

010-4566008

010-4566009

Jaarlijkse bijeenkomst

Op 16 december jl. vond de Jaarbijeenkomst plaats van verlofgangers en walpersoneel, alsmede een aantal genodigden zoals het bestuur van de CNOOKS en de recentelijk gepensioneerd. Bij die gelegenheid sprak onze directeur Joop Elias de volgende rede uit:

Dames en heren,

Allen van harte welkom op deze traditionele bijeenkomst. In het bijzonder ook een hartelijk welkom aan onze Commissaris de heer Stoltz, partners van onze mensen op zee en de jongeren die hier ook aanwezig zijn, tevens de vertegenwoordigers van de CNOOKS. Het doet mij goed U hier in grote getale te zien.

1994 is een turbulent jaar voor ons geweest. Het heeft in het teken gestaan van veranderingen. Veranderingen die door sommigen als onzeker gezien werden, maar toch ook nieuwe mogelijkheden en uitdagingen gecreeërd hebben.

Gedurende het jaar moesten wij helaas vroegtijdig afscheid nemen van twee van onze Indonesische medewerkers, CPO Monafi bin Monai op 45 jarige leeftijd en Chief Cook Arsim Djunaedi op 48 jarige leeftijd.

Ook heb ik de droeve plicht U mee te delen dat gisteren na een langdurig ziekbed Scheepstechnicus Jaap van Triet op 47 jarige leeftijd is overleden.

Ik verzoek U om enige ogenblikken stilte.

Laten we nog eens kort terugblikken op onze doelstellingen voor 1994 met als hoofdthema 'Veranderingen bieden nieuwe mogelijkheden'.

De eerste doelstelling was:

Een effectieve integratie in de nieuwe organisatie.

Ofschoon deze integratie niet geheel moeiteloos verlopen is, is dit toch gerealiseerd zonder ook maar enige onderbreking van de dagelijkse scheepsoperaties. Een woord van waardering aan alle betrokkenen is hier zeker op zijn plaats.

Bij deze integratie zijn 13 mensen van de vroegere DFM afdeling overgeplaatst naar Londen. Een aantal van onze walmedewerkers heeft ons helaas moeten verlaten middels vervroegde pensionering, overplaatsing of via outplacement.

Het doet mij echter deugd te kunnen melden dat alles in goede harmonie is

verlopen. Een andere doelstelling was om de

kosten en prestaties op een zelfde niveau als van een vergelijkbare kwaliteitsoperator te brengen.

Wat onze prestaties betreft kunnen we de vergelijking denk ik gemakkelijk aan. Wat de kosten betreft kunnen we de vergelijking echter nog niet aan. STBV opereert momenteel binnen het originele budget voor 1994 en we verwachten maar net in de zwarte cijfers te komen, wat betekent dat we ongeveer 0.1 procent op ons geïnvesteerd vermogen verdienen in 1994.

Wat de Marine Sector in z'n totaliteit betreft wordt een verlies over 1994 verwacht van 60 miljoen dollar. Dit verlies wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de nog steeds slechte vrachtenmarkt voor VLCC's.

Ten derde de recrutering en training van ons personeel.

We blijven in onze toekomst investeren en zorgen ervoor dat we voldoende gekwalificeerde mensen hebben om onze schepen te blijven bemannen. Dit jaar hebben we 27 nieuwe mensen in

Directeur Joop Elias

dienst genomen en hebben daarmee onze recruiters- doelstellingen gehaald. We selecteren slechts de besten en we hebben wat dat betreft zeker vertrouwen in onze toekomst. Na het met succes aantrekken van nieuw personeel mag ook gezegd worden dat de contractduur in alle rangen nu in lijn is met de gemaakte afspraken, ook in de topangen, hetgeen jaren lang een probleem is geweest.

Ook dit jaar is er weer een aanzienlijk aantal cursussen gevolgd. De stoom en gascursussen verlopen volgens plan. We zijn dit jaar ook begonnen met een nieuwe 4 daagse geïntegreerde veiligheidskursus bij RISC die positief ontvangen wordt. Het is de bedoeling dat alle Nederlandse opvarenden op termijn hier heen gaan.

Voor onze Indonesische opvarenden moet dit nog verder uitgewerkt worden. Dit onderstreept wederom het belang dat wij als Maatschappij hechten aan de veiligheid in zijn algemeenheid.

Een vierde doelstelling was het verder uitbouwen van de HSEQ prestaties.

Wat de veiligheid betreft doet het mij goed U mee te kunnen delen dat we als STBV tot op heden ruim binnen onze targets voor 1994 zitten. Momenteel hebben we 50 procent minder ongevallen dan in 1993, dat wil zeggen 4



TRC's en slechts 1 LTI. Voorwaar geen geringe prestatie in een jaar waarin nogal wat veranderingen plaats vonden. Ik wil dan ook iedereen hiervoor een compliment maken.

Vorig jaar heb ik de partners verzocht er in gesprekken en brieven op te wijzen dat hun dierbaren vooral veilig werken. Gezien de resultaten dit jaar lijkt mij deze oproep resultaat te hebben gehad. Ik zou de partners dan ook willen verzoeken hiermee door te gaan.

Vervolgens wil ik noemen het voldoen aan alle normen en procedures.

Doordat begin van dit jaar de operationele afdeling naar Londen verhuisde veranderde de bedrijfsvoering van onze Maatschappij en de daarbij behorende procedures. Onder de bezielende leiding van Gerrit Dijkstra als Quality Manager zijn alle relevante procedures aangepast hetgeen tot gevolg had dat we juli jl. weer gehercertificeerd werden. Wat de schepen betreft worden alle operaties door de SIS organisatie uitgevoerd en valt dit onder hun verantwoording. Daar is men nu ook bijna rond met het schrijven van een interim versie van de procedures en de verwachting is dat SIS binnenkort geheel gecertificeerd wordt.

Tenslotte het bieden van expertise aan de Groep.

Ook dit jaar hebben wij ons steentje bijgedragen. Een totaal van 30 STBV officieren zijn thans bij andere Groepsmaatschappijen wereldwijd ondergebracht, waaronder ook de SIS organisatie. Ook deze mogelijkheden aan ons personeel is een wezenlijk onderdeel van ons beleid.

Concluderend kunnen we zeggen dat we onze doelstellingen voor 1994 nagenoeg verwezenlijkt hebben en we hebben dan ook vol vertrouwen nieuwe doelstellingen voor 1995 opgesteld; deze zijn:

Het volledig nakomen van alle eisen ingevolge onze overeenkomst met SIS.

Hier zijn geen problemen te verwachten. Onze planning is er volledig op afgestemd om de ons toegewezen schepen met kwalitatief hoogwaardig personeel te kunnen bemannen.

Prestaties en kosten tenminste zien te brengen op het niveau van een kwalitatief vergelijkbare tanker operator.

In dit verband kan ik U meedelen dat recentelijk een vergelijkend onderzoek heeft plaats gevonden met onder andere Noord-west Europese rederijen waaruit bleek dat onze totale operationele kosten nog steeds zo'n 20 procent hoger liggen en de vlootpersoneelskosten zelfs 50 procent. Dit dus ondanks alles dat we tot nu toe gedaan hebben om meer efficiënt en concurrerend te werken.

Samen met de SIS organisatie is in werkgroepen gekeken waar en hoe wij onze kosten verder kunnen terug dringen.

Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar:
- onderhoud en reparatie van onze schepen

- verzekeringen van onze schepen
- administratie kosten waaronder dus de kantoororganisaties vallen
- vlootpersoneelskosten en
- strategische keuzes

Op al deze zaken wordt nog gestudeerd en concrete voorstellen en/of conclusies zijn er nog niet waardoor ik U hierover op dit moment geen verdere mededelingen kan doen.

Wat ik echter wel reeds kan zeggen is dat het Marine Sector budget voor 1995 geen verlies mag laten zien. Er is door de CMD gesteld dat de Marine Sector niet alleen een positief budget dient te overleggen, maar ook een positief resultaat dient te behalen. Dit zal de grote uitdaging worden voor 1995 en zal gezien de lage vrachttarieven geen gemakkelijke taak worden.

Personeelsbeleid afgestemd op wat de Groep van ons vraagt.

Dit behelst niet alleen het aantal mensen dat we in dienst hebben maar ook alle relevante trainingen/cursussen, de kwaliteit hiervan en de verbonden kosten. In dit verband wil ik toch nog eens aanhalen wat ik vorig jaar zei over flexibiliteit in de nieuwe organisatie. Een flink aantal MO'ers heeft de Stoom- en Gascursus gevolgd. SMT leden zijn nu ook bezig en we dienen klaar te zijn om in 1996 een eerste gasschip volledig te bemannen. Vervolgens is het ook de bedoeling dat we in 1995 de Hastasia en een VLCC gaan bemannen, een van de nieuwe M-serie en wel de Macoma. De mogelijkheid voor een tijdelijke walbaan voor onze zeevarenden blijft ook bestaan.

De HSEQ prestaties op een hoog niveau houden.

Dit moet onze volledige aandacht blijven houden waarbij we constant naar verbeteringen blijven streven. In dit verband dring ik er bij U op aan om vooral aan de procedures te voldoen en eventuele NC ook daadwerkelijk aan ons te melden.

Beloningen afgestemd op individuele prestaties en de inkomsten van de Maatschappij.

We moeten naar nieuwe wegen zoeken om onze kosten, waaronder dus ook onze personeelskosten, verder te reduceren en daardoor in lijn te brengen met de markt. Dit neemt niet weg dat wij vast blijven houden aan ons uitgangspunt dat extra prestaties extra beloond dienen te worden.

Het blijven ontwikkelen van systemen voor een optimale bedrijfsvoering.

Ook in onze kantoororganisatie hebben we gezocht naar verbeteringen ten behoeve van een meer efficiënte en effectieve bedrijfsvoering. Dit heeft reeds geleid tot een reductie van ons walpersoneel zoals U gemerkt heeft. Een verdere optimalisering met de introductie van nieuwe systemen dient niet uitgesloten te worden.

Ik wil nu nog enkele opmerkelijke zaken van het afgelopen jaar noemen. Naast de reeds genoemde reorganisatie en LNG-

training zijn dat:

- Het afsluiten van een nieuwe CAO voor onze zeevarenden met een looptijd t/m juni '95.

- Langdurig onderhandelen met de FWZ heeft geresulteerd in het verkrijgen van de zogenaamde 'blue tickets' voor de Sidelia en de Sunetta. Dit ter voorkoming van eventuele ITF boycots van deze schepen. Het mag gezegd worden dat de FWZ constructief met ons meegeedacht heeft en wij spreken hierover onze waardering uit.

- Ook dit jaar wil ik graag mijn waardering kenbaar maken voor de wijze waarop de OR de afgelopen periode met ons meegeedacht heeft. Kritisch en constructief, terwijl toch vaak advies uitgebracht moest worden over minder populaire maatregelen. Het is uitermate belangrijk dat U Uw OR blijft steunen. Ons bedrijf is er alles aan gelegen dat de OR kritisch het beleid van het management toetst.

- Aangezien we dit jaar geen investeringssubsidies gekregen hebben, heeft dat er toe geleid dat we geen nieuwe schepen onder Nederlandse vlag zullen brengen. Echter de eerste signalen van de nieuwe regering duiden erop dat de nieuwe Minister van Verkeer en Waterstaat de Nederlandse koopvaardij een warm hart toedraagt. De overheid moet met meer steunmaatregelen komen om een Nederlandse vloot te behouden of nieuwe schepen onder Nederlandse vlag te brengen. Slechts op die wijze zullen Nederlandse reders de concurrentie met de buitenwereld aan kunnen en zich in Nederland blijven c.q. komen vestigen.

Dit alles brengt mij tenslotte nogmaals bij 1995 waarvan we nog niet weten wat het ons allemaal gaat brengen. Wat we wel weten is dat de Marine Sector meer concurrerend moet opereren. Aan onze inkomsten die worden bepaald door de vrachttarieven en de dollarkoers kunnen we zelf niets doen. Om concurrerder te worden zullen wij, zoals gezegd, onze kosten moeten reduceren.

De Nederlandse hoofden voeding zullen binnenkort door Indonesiërs worden vervangen. Per 1/1/96 is een versoepeling van de bemanningsvoorschriften en een uitbreiding van de fiscale faciliteit in het vooruitzicht gesteld. Er wordt momenteel gekeken wat dat voor consequenties voor ons zal hebben. Ons uitgangspunt blijft echter het varen met Nederlandse officieren en Indonesische bemanningen en daar is ons beleid dan ook op gebaseerd.

Afsluitend wil ik nogmaals mijn waardering en dank uitspreken voor de wijze waarop iedereen zich het afgelopen jaar heeft ingezet. Op deze wijze moeten wij in staat zijn als STBV bij te blijven dragen aan een gezonde sector zeetransport van de Shell Groep.

OR VERSLAG

Samenvattend verslag van de OR/OV-vergaderingen van 25 en 28 november 1994.

Aanwezig waren:

Groep A:

Fred Boot
Henne Hennis
Dolf Mittelmeijer
Nico van der Palen
Willem Pols
Jan Verheul
Jan Herman van Zanden

Groep B:

Hans Orie

Groep C:

Janny Kalkman

Overleg werd gevoerd met Joop Elias en Rob Wijmer. Commissaris de heer M.A. Busker was aanwezig bij de overlegvergadering.

De volgende onderwerpen stonden op de agenda: Uitslag interne verkiezingen OR en presentatie OR-werkplan voor 1995, reacties op presentatie van en discussie met het management, HSEQ, behandeling van het instemmingsverzoek ADV en mededelingen bestuurder.

*** Marine Sector**

Eind november 1994 is tijdens een vergadering van de Marine Sector meegedeeld dat het verlies over 1994 naar schatting US\$60 miljoen zal bedragen. Diverse SIS-werkgroepen zijn in Londen bezig geweest met benchmarking. In vergelijking met andere quality-operators zijn we te duur, zodat de kosten naar beneden moeten (aan de inkomenskant is geen vermeerdering te verwachten). Voor STBV zou dat een

bezuiniging betekenen van f8 miljoen per jaar, wat men denkt te bereiken door de Fiscale Faciliteit (FF) plus bezuinigingen in de CAO-sfeer over 1995. In 1996 komt daar dan de te verwachten verhoging van de FF bij.



Janny Kalkman en Nico van der Palen zijn gekozen tot secretaris en voorzitter

Het door de SIS werkgroepen opgestelde 'savings-plan' voorzigt in een bezuiniging van ongeveer US\$ 18 miljoen per jaar voor de eerstkomende drie jaar. Dit plan is echter door het CMD (Committee van Managing Directors) afgewezen. Er moet meer worden bezuinigd. Er wordt nu door SIS een 'strategy-plan' ontwikkeld om hieraan te kunnen voldoen. Eind maart komt hier naar verwachting duidelijkheid in.

uitslag interne verkiezingen

Voor de komende periode van een jaar zijn binnen de OR voor de verschillende functies interne verkiezingen gehouden. De uitslag hiervan is als volgt:

*Voorzitter: N. van der Palen
Secretaris: J. Kalkman
COR-vertegenwoordigers: N. van der Palen en J. Kalkman
Plaatsvervangende COR-vertegenwoordigers: H. Orie en J.H. van Zanden*

Overigens is het aantal plaatsvervangende COR-vertegenwoordigers afhankelijk van wat er in de COR besloten wordt over de toekomstige werkwijze.

presentatie werkplan OR 1995

Het tijdens de jaarbijeenkomst opgestelde werkplan voor 1995 wordt gepresenteerd. De OR heeft een vruchtbare werkweek achter de rug. Bijna alle leden waren aanwezig. De management presentatie en de discussie daarna zijn van grote invloed geweest op dit plan. Willem Pols verzorgde de presentatie (zie werkplan 1995).

Desgevraagd wordt gesteld dat de punten niet op volgorde van prioriteit zijn gezet, maar dat het eerste punt wel belangrijk is. Ook automatisering scoort hoog. Het levert tijdsbesparing op en dus op den duur ook een behoorlijke kostenbesparing.

De bestuurder meldt dat de computer-policy aan boord, volgens informatie van ISO, voorlopig zal blijven zoals hij nu is. Er wordt binnen SIS gedacht aan een mogelijk nieuw total-scheepsmanagement systeem, uitgezonderd CASSA. Dit laatste is noodzakelijk voor STBV.

Commissaris Busker reageerde als volgt: 'Dit plan is een fraaie exercitie. Ik wil het vergelijken met een muziekstuk. Hoe het wordt gebracht, bepaald hoe ernaar wordt geluisterd. Wat mij dus interesseert is, hoe gaat de OR dit aanpakken: Afwachtend en bekritiserend (negatief) of meedenkend en positief eraan meewerkend dat de onderneming blijft voortbestaan met een acceptabel rendement'.

De OR maakt daarop duidelijk dat het constructief is bedoeld en er bijvoorbeeld zeker meegedacht zal worden ten aanzien van de mogelijkheden van bezuinigen. De OR is er niet alleen voor de medewerkers in een onderneming maar ook voor de onderneming zelf.

WERKPLAN 1995

Dit bevat, maar beperkt zich niet tot, de volgende punten:

Het kritisch volgen van de maatregelen, die genomen worden ten aanzien van bezuinigingen

- * Personeelsplaatje kantoororganisatie
- * Afvloeiing van de Hovo's
- * Toekomst ST-ers
- * 'Buitenland'-constructie
- * Werkdruk: Overwerk niveau
 Werkinhoud
- * Cursussen

Implementatie ARBO-wet

- * Het instellen van een VGWM-commissie, die de taken, krachtens de ARBO-wet aan de OR toegewezen, gaat uitvoeren.
- * Trachten gelijkwaardige normen op niet-Nederlandse vlag schepen te verkrijgen.

Rapportage van OR-leden

Het stimuleren van de OR-leden om vragen/ideeën uit de achterban op regelmatige basis te verstrekken aan het OR-secretariaat.

Nieuwe bemanningsconcepten

Het toezien op de implementatie van bemanningsconcepten of veranderingen in functies

- * Fase 5
- * Lading-officier
- * Salariëring in de toekomst

Automatisering

- * Professionele doorlichting en aanpassing van de soft- en hardware aan boord.
- * Systeem-link tussen STBV/wal en STBV/vloot met betrekking tot persoonsgegevens (databank ten behoeve van CASSA, crewlist, etc.).

Vlootplan

Het volgen van de ontwikkelingen hierin.

Relatie achterban

Het fungeren als intermediair tussen STBV/vloot en SIS met betrekking tot de behandeling van vragen/problemen, indien dit niet realiseerbaar is via de geijkte kanalen.

reacties op discussie met management

Naar aanleiding van de presentatie door het management en de aansluitende discussie zijn er aanvullende vragen gesteld. Veel van die vragen zijn op dit moment niet meer relevant, omdat ze betrekking hadden op de eventueel te nemen bezuinigingsmaatregelen, die zijn afgewezen. Wat er naar aanleiding van de nu bezig zijnde studie gaat gebeuren is nog niet bekend.

Er bleven nog wel enige vragen over. Is er al een definitieve afvloeiingsregeling voor de Nederlandse Hovo's en zo ja, hoe ziet die er uit?

De bestuurder antwoordde dat die er inderdaad is. Vrijwillige Vervroegde Pensionering bestaat niet meer binnen Shell in Nederland (dat is met invoering van de nieuwe Landelijke Overtolligheidsregeling in 1993 verdwenen). We hebben voor de Hovo's een eigen regeling. Deze zal met de betrokken personen op korte termijn worden besproken (de meesten zijn met verlof).

hseq

De bestuurder doet twee mededelingen over dit onderwerp:

- De bedrijfsarts Rob Louwe is net terug uit Indonesië, waar hij onder andere diverse gesprekken heeft gevoerd met de medische dienst die onze Indonesische medewerkers keurt. Er zal een tweede arts worden aangesteld. De huidige arts gaat over 2 jaar met pensioen gaat afbouwen.
- **Veiligheid:** STBV doet het uitermate goed. Tot op heden hebben we 1 LTI en 2 RWC's gehad. Samen 3 TRC's, wat 50% van de target is.

- **ARBO-wet:** Als eerste aanzet tot de implementatie van de ARBO-wet heeft de OR besloten tot de instelling van een VGWM-commissie, die de OR-taken in deze gaat voorbereiden/uitvoeren. De presentatie van de Scheepvaartinspectie tijdens de retraits heeft duidelijk gemaakt, dat zij geen richtlijnen gaan uitvaardigen. Zij hebben in deze alleen maar een controlerende taak. Gebruik kan worden gemaakt van:
 - Het concept ARBO-zorgplan van de KVN
 - ARBO-diensten (intern of extern)

instemmingsverzoek ADV 1994 en 1995

Na raadpleging van de achterban (walpersoneel) en bespreking in de OR-vergadering, kon de ondernemingsraad unaniem zijn instemming verlenen aan het voorgestelde beleidsvoornemen inzake ADV in 1994 en 1995, zoals dat is verwoord in het instemmingsverzoek van 15 november 1994. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat, met het inroosteren van de 4 dagen in 1995, het maximum van de aan te wijzen collectieve ADV-dagen is bereikt. Zo luidde de officiële afhandeling van het instemmingsverzoek. Waar het in de praktijk op neer kwam was, dat het kantoor tussen Kerstmis en Nieuwjaar gesloten zou zijn.

OR-allerlei

- *De OR heeft op verzoek van de bestuurder de werkwijze van het secretariaat besproken. De raad is van mening dat het vrijgestelde vlootlid op het secretariaat gehandhaafd dient te blijven. Ook ziet de raad in, dat het secretariaat geen 100 procent dagtaak is, zodat er geen bezwaar is tegen het flexibel inzetten van de betrokkene bij voorkomende kantoorwerkzaamheden. Hierbij wordt niet gedacht aan een vaste taak noch een bepaald percentage. Dit gebeurde in het verleden overigens ook al.*
- *Op de vraag of de nieuwbouw/leasing van de VLCC's, die in 1995 in de vaar komen, een misrekening is geweest antwoordde de bestuurder dat zulks bezien in deze tijd met de huidige tarieven misschien zo is. Destijds toerze besteld werden was er een bepaalde de situatie/verwachting ten aanzien van de winstgevendheid en de tonnage behoefte. De tijd zal leren of deze uiteindelijk bewaarheid wordt.*
- *Het aantal commissarissen van STBV gaat terug van vijf naar drie. De OR pleit echter voor handhaving van vijf commissarissen om zodoende een breder draagvlak te behouden. Commissaris Busker zegt toe dit in de commissarissenvergadering mee te nemen.*
- *Desgevraagd bevestigde Elias dat er in 1996 inderdaad een nieuwe bestuurder komt. Hij gaat in juni 1996 met pensioen.*

Aan de ORde

In de week van 21 t/m 25 november 1994 vond de jaarbijeenkomst van de ondernemingsraad plaats. In het Witte Huis in Borne, een conferentie-accommodatie van het Opleidingscentrum Reliëf uit Deventer, kwamen 9 van de 12 OR-leden bijeen om met elkaar af te stemmen hoe de OR in 1995 zal gaan werken. Dit resulteerde in het 'Werkplan OR 1995' (zie vorige pagina).

Tijdens de drukbezette week stonden ook nog diverse andere zaken op het programma. Hieronder volgt hiervan een korte samenvatting.

werkwijze/functioneren or

Aan de hand van een aantal stellingen, opgesteld door onze begeleider Fons Everaard, discussieerde de OR over haar functioneren in het afgelopen jaar en in de toekomst. De belangrijkste uitkomsten hieruit waren, dat een goede communicatie met de achterban belangrijk is om de OR 'bekend' te maken en dat één vrijgesteld OR-lid noodzakelijk wordt gevonden voor een goed functioneren van de OR.

wor

Om inzicht te krijgen in de Wet op de Ondernemingsraden (WOR) werden een 12-tal situaties, die zich mogelijk in een OR-praktijk kunnen voordoen, in kleinere groepen besproken. Men diende uit te zoeken welke wetsartikelen hierop van toepassing waren en waarom. Naderhand werden de antwoorden van de groepjes plenair vergeleken.

management presentatie

Onze bestuurder Joop Elias hield eerst een presentatie. Dezelfde presentatie welke de dag ervoor aan het walpersoneel was gegeven over de stand van zaken op dit moment.

- Hij gaf aan dat de vrachtprijzen nog steeds slecht waren. Ter verduidelijking een voorbeeld: voor de goede exploitatie van een VLCC dient deze US\$ 35000 per dag op te brengen, terwijl de werkelijke opbrengst maar zo'n US\$ 11000 per dag bedraagt.
- In SIS zijn een 5-tal Task Forces bezig geweest met benchmarking op verschillende gebieden (vergelijken met andere quality-operators). Hieruit is gebleken dat SIS tussen US\$ 1000 en US\$ 2000 per dag per schip duurder is. Er zou daarom bezuinigd moeten worden op voornamelijk personeelskosten. Binnen STBV was al gekeken naar de mogelijkheden om dat te realiseren. De fiscale faciliteit, en de te verwachten verhoging hiervan in 1996, hebben een groot aandeel hierin. De rest zal bereikt moeten

worden door andere maatregelen (onder andere via CAO en vermindering van overwerk aan boord). Deze bezuinigingen zijn een onderdeel van de savings-plannen van SIS. (Inmiddels is bekend dat deze plannen zijn afgekeurd en dat SIS met een nieuwe Strategy-study bezig is, waarvan de uitkomsten pas eind maart bekend zullen zijn.)

- In de walorganisatie wordt gekeken naar de te gebruiken systemen. Voor de gageverwerking, personeelsplanning en de accountability wil men naar één systeem. Er is keuze uit verschillende mogelijkheden. In het 1e kwartaal van 1995 wordt duidelijkheid verwacht over het gekozen systeem en de daarmee samenhangende kantoorbezetting.
- Binnenkort wordt begonnen met het laten meevaren van SMT-leden op gas-tankers ter behaling van het gas-certificaat. Het voorstel van STBV is om dit binnen de sterkte te doen (op 2e stm/2e wtk-niveau) om de kosten te beperken. Inmiddels hebben we zo'n 40 à 50 jongere MO'ers met een stoomcertificaat. Als zij ook het gas-certificaat hebben behaald (door boven de sterkte meevaren) hopen we medio 1996 een volledige bemanning te hebben om een gastanker te kunnen bemannen.
- De huidige set boekwerken aan boord (samengesteld uit de vier sets van de vroegere vloten) zijn een 'overgangset' ter verkrijging van het Quality-certificaat. Over ongeveer 2 jaar komt de definitieve set, waarna opnieuw gecertificeerd moet worden.

Tot zover de presentatie. Hierna kwamen de door de achterban en de OR opgestelde vragen aan de orde. Zij waren tevoren aan de bestuurder overhandigd. Ook de presentatie gaf aanleiding tot de nodige vragen. Een lijst met vragen en antwoorden is inmiddels naar de schepen gestuurd. Het zou te ver gaan om die hier te herhalen. Eventueel is deze lijst op aanvraag beschikbaar. Een telefoontje naar het OR-secretariaat is voldoende (010-4071842).

arbo

De ondernemingsraad heeft wettelijk bepaalde bevoegdheden inzake ARBO. Omdat ook voor de koopvaardij de ARBO-wet van kracht is geworden (per 1-1-94) vond de OR het nodig om hier enig inzicht in te krijgen. Twee medewerkers van de Scheepvaartinspectie (SI), de controlerende instantie voor de koopvaardij inzake ARBO, waren bereid gevonden hierover een inleiding te geven. Conclusies:

- SI is zelf nog niet gereed om een totale controle uit te voeren.
- SI gaat geen richtlijnen uitgeven als hulpmiddel voor de reders.
- De reders moeten aan de ARBO-wet voldoen, wat door SI gecontroleerd gaat worden.
- SI is wel bereid om tevoren een

toetsende functie te vervullen bij het opzetten van een ARBO-systeem.

- Er kan gebruik worden gemaakt van de expertise van ARBO-diensten (voor bepaalde bedrijven is dat zelfs verplicht).
- Er kan gebruik worden gemaakt van het door de KVNR gegeven voorbeeld voor het opzetten van een ARBO-zorg-systeem.

Als eerste aanzet heeft de OR van STBV het voorstel aangenomen tot instelling van een VGWM-commissie. Deze zal de bevoegdheden van de OR inzake ARBO gaan uitvoeren. Er zal nog overleg nodig zijn hoe dat dient te gebeuren.

rol van de or in de veranderde organisatie

Omdat de ondernemingsraad geen invloed heeft op het beleid vanuit Londen, wat wel voor de schepen geldt, is gesproken over de mogelijkheden die de OR heeft om richting SIS wel iets te bereiken.

Het werd al snel duidelijk, dat de enige mogelijkheid die de raad heeft het kenbaar maken, via onze bestuurder, van bepaalde zaken aan SIS en niets meer. De OR dient dan ook aan te geven, dat ze iets dergelijks wil doen. Dat is dan ook gebeurd in het Werkplan. Wel dient eerst via de geijkte kanalen te worden gecommuniceerd om te voorkomen dat de OR een 'klachtenbureau' wordt.

scholing

Eveneens een vast onderdeel tijdens de retraite. Deze keer kregen we dat in onderhandelen en vergadervaardigheid. Hopelijk kunnen we er ons voordeel mee doen.

Al met al een drukke week. Tijd voor ontspanning was er ook. Er was gekozen voor het bijwonen van een concert van Flairck. Dit werd positief ontvangen, al was het wel even wennen aan de moderne muziek en muzikale opvattingen van deze groep. De meesten OR-leden wisten overigens niet dat reizen met de trein (al was het maar twee keer 5 minuten) zo gezellig kon zijn.

Rotterdam kent eerste milieucertificaat aan olietanker toe

bijna 300.000 ton. Schepen met het Green Award Certificaat krijgen bij het aandoen van de Rotterdamse haven een korting van 6 procent op het zeehavengeld. Als de Eleo Maersk volledig geladen is scheelt dat bij het binnenlopen van Rotterdam 27.000 gulden.

Rotterdam vindt dat de Green Award past bij het streven om veilig en milieuvriendelijk handelen in zeehavens te bevorderen. Rotterdam streeft dan ook naar internationale acceptatie van het keurmerk. Schepen met een keurmerk moeten jaarlijks een controle ondergaan. Het certificaat is drie jaar geldig, daarna moet het opnieuw worden aangevraagd.



De Rotterdamse wethouder Smit (haven) heeft 21 december jl. voor de eerste keer het Green Award Certificaat voor milieuvriendelijke zeeschepen uitgereikt. Dit nieuwe milieukeurmerk is toegekend aan de olietanker Eleo Maersk, de eerste dubbelwandige olietanker ter wereld.

Voor het Green Award Certificaat komen zeeschepen in aanmerking die wat betreft constructie, voorzieningen en

management aan strenge milieueisen voldoen.

De Stichting Green Award, die verantwoordelijk is voor de toewijzing van de certificaten, is begin 1993 opgericht. Besloten is om in eerste instantie alleen olietankers met een laadvermogen van meer dan 50.000 ton in aanmerking te laten komen. In de loop van volgend jaar wordt bekeken of ook andere scheepstypen een milieukeurmerk kunnen krijgen. De onderscheiden Eleo Maersk is in 1993 in de vaart gekomen. Het schip heeft een maximaal laadvermogen van

Premieverlaging overlijdensrisicoverzekering van Centraal Beheer

Reeds vele jaren hebben Centraal Beheer en Shell Nederland een overeenkomst, waardoor Shell/NAM-medewerkers tegen een gereduceerd tarief een overlijdensrisicoverzekering kunnen afsluiten. Met deze verzekering kunt U voorkomen dat U of uw partner in financiële moeilijkheden komt na het overlijden van de ander.

Centraal Beheer

Met ingang van 1 januari 1995 is de premie voor deze verzekering - ook voor vrijwel alle verzekerden - flink verlaagd. Degenen die thans verzekerd zijn, zijn hier inmiddels over geïnformeerd.

In samenwerking met Centraal Beheer is de informatie over deze verzekering vastgelegd in een vernieuwde brochure. Wilt U meer weten over de overlijdensverzekering van Centraal Beheer? De vernieuwde brochure kunt U telefonisch aanvragen bij Uw personeelsafdeling (tel.: 010 - 4071832).

mededeling stichting shell pensioenfonds

Aanmelden voor partnerpensioen

Voor de goede orde willen wij er eens op wijzen dat deelname aan de partnerpensioenregeling van de Stichting Shell Pensioenfonds alleen mogelijk is indien men zich hier tijdig voor heeft aangemeld en voldaan wordt aan de in het Reglement gestelde voorwaarden hierbij.

Met ingang van 1 maart 1994 is, voor werknemers die ongehuwd samenwonen, de mogelijkheid geopend hun partner in aanmerking te laten komen voor een nabestaandenpensioen. Dit is - net als voor gehuwde fondsleden - een pensioen dat in betaling komt wanneer het fondslid (de werknemer) zou komen te overlijden.

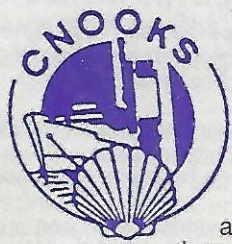
Nadrukkelijk wijzen wij erop dat opname in deze regeling alleen gebeurt wanneer een fondslid de partner door middel van een daarvoor bestemd formulier (PF04), heeft aangemeld bij het Fonds en

voldaan wordt aan de eisen die aan deze aanmelding zijn gesteld in het Reglement. Indien een ongehuwd samenwonend fondslid zou komen te overlijden terwijl de partner niet is aangemeld, dan kan deze partner niet in aanmerking komen voor een partnerpensioen van het Shell Pensioenfonds.

Indien U Uw partner nog niet heeft aangemeld en Uw wilt meer weten over de regeling en de daarbij geldende voorwaarden, dan kunt U een exemplaar aanvragen van de speciaal over dit onderwerp geschreven brochure 'Partnerpensioen'. Deze brochure en het aanmeldingsformulier PF04 zijn verkrijgbaar bij Uw personeelsafdeling (tel.: 010 - 4071832). Mochten er na het lezen hiervan nog onduidelijkheden bestaan, dan kunt U hierover contact opnemen met de voorlichtingsafdeling van het Shell Pensioenfonds, afdeling PF/22, telefoon 070 - 3199290.

CNOOKS

De jaarlijkse algemene ledenvergadering van de CNOOKS die wordt gevolgd door een lunchbijeenkomst, ook wel bekend als de voorjaarsreünie, wordt deze keer - zoals eerder gemeld - op 22 april a.s. gehouden in Apeldoorn. Nadere gegevens ontvangen onze leden per brief.



Mogelijk zijn er onder de lezers van dit blad die het nautische aspect van Apeldoorn niet hoog aanslaan en die zich afvragen: wat doen die 'old salts'

daar op de zandgronden tussen de eikebomen. Wel, er is een steeds weerkerende aandrang vanuit onze leden om de reünies wat dichterbij huis te houden. De moeilijkheid is dat de huizen zo verspreid staan. Weliswaar woont 29 procent van de CNOOKS-leden in Zuid-Holland, wat niet wegneemt dat een sterke noordwaartse kracht wordt uitgeoefend door de 27 procent noordelingen en die brengt ons dus deze keer tot Apeldoorn.

Wie weet waar we in de toekomst nog eens terecht komen, want onze verkeners krijgen een steeds grotere actie-radius. Misschien dat de Wadden-lobby (4 procent) ons nog wel eens naar een eiland lokt. Ons lid in Maastricht hoeft ook nog niet te wanhopigen, want hij wordt in de rug gesteund door ook weer 4 procent van onze leden die in de Zuidelijke landen van hun pensioen genieten. Voor hen is Maastricht de eerste aanloop en er is bovendien een heel mooi congrescentrum met uitzicht op de Maas. Nee, niet de Nieuwe, want die kunt je riant bewonderen vanuit het Delta Hotel in Vlaardingen net als de Oude vanuit het Belvédère in Dordrecht, maar daar kunnen we niet met z'n allen in. Ja, wel in de Oude Maas maar niet in het Belvédère. U ziet, het blijft moeilijk maar we doen ons best.

MEDEDELINGEN VOOR HET VLOOTPERSONEEL

Maximum spaarloon naar f 1580,- per jaar

In de aankondiging van de spaarloonregeling van september 1994 is aangegeven dat het maximum voor 1995 door indexering vermoedelijk enigszins hoger zou liggen dan het voor 1994 vastgestelde maximum.

Inmiddels is bekend dat de Overheid het maximum bedrag voor 1995 heeft vastgesteld op f 1580,- (1994 f 1541,-). Van deelnemers die hebben aangegeven dit jaar het maximum bedrag te willen inleggen, zal via de gagespecificatie over september a.s. derhalve f 1580,- worden ingehouden.

Gage-afrekening

Sedert de invoering van de Wet (belasting- en premie) Faciliteit voor de Zeevaart 1988, vond U op Uw gage-afrekening bij de cumulatieve gegevens drie kolommen (zonder 35%, gar. berek., met 35%). Dit waren noodzakelijke vermeldingen om te komen tot een correcte uitvoering van de wet.

Op 1 januari 1995 is deze wet vervangen door de in uitvoering eenvoudigere 'Wet Faciliteit Zeevaart 1995'. Omdat in de nieuwe wet het door reders af te dragen bedrag aan loonbelasting en premie volksverzekeringen geen invloed heeft op het bedrag dat van de werknemers wordt ingehouden, gaat de berekening nu geheel aan de werknemers voorbij.

Derhalve wordt vanaf januari 1995 op basis van de voor iedere werknemer geldende regels, loonbelasting en premie volksverzekeringen ingehouden en geldt dus weer het gebruikelijke bruto - netto traject. Dit heeft tot gevolg dat U vanaf januari 1995 weer 'normale' gagespecificaties zult ontvangen.

Tevens wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om de indeling van de specificatie overzichtelijker te maken. U krijgt hierover nog nadere informatie.

Verrekeningsbijdrage

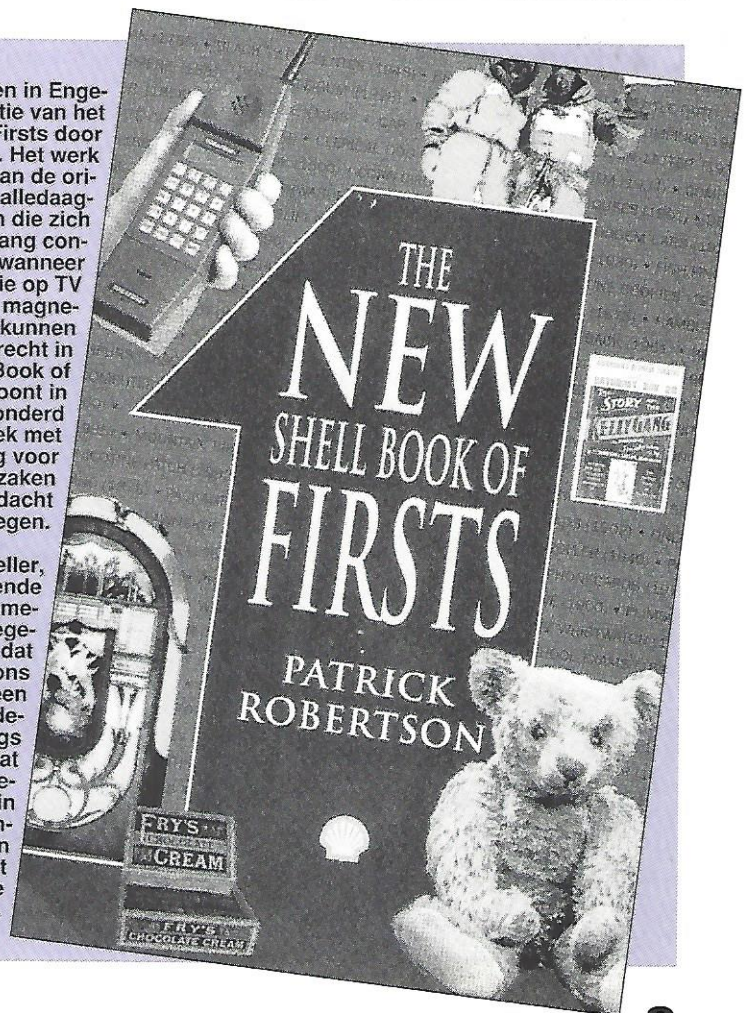
De nieuwe 'Wet Faciliteit Zeevaart 1995' heeft eveneens tot gevolg dat er met ingang van 1995 geen herberekening van de verrekeningsbijdrage zal plaatsvinden. In de achterliggende jaren kon dit het geval zijn indien U bij Uw aangifte inkomstenbelasting belangrijke aftrekposten had opgebracht.

Over het jaar 1994 zal, indien U van de belastingdienst belastingteruggaaf krijgt, voor het laatst een herberekening voor de eventueel teveel betaalde verrekeningsbijdrage kunnen plaatsvinden. U dient daartoe aan ons te zenden:

- 1) kopie van Uw aanslag inkomstenbelasting
- 2) kopie van Uw aangiftebiljet
- 3) eventueel opgave van door de belastingdienst geweigerde aftrekposten.

Eind 1994 verscheen in Engeland een nieuwe editie van het Shell Book of Firsts door Patrick Robertson. Het werk geeft een overzicht van de origine van duizenden alledaagse dingen. Diegenen die zich ooit afvroegen hoe lang contactlenzen bestaan, wanneer de eerste soap-serie op TV verscheen of wie de magnetron-oven uitvond, kunnen voor het antwoord terecht in het New Shell Book of Firsts. Robertson toont in zijn zowat zevenhonderd pagina's tellende boek met name belangstelling voor de oorsprong van zaken die elders weinig aandacht kregen.

Volgens de samensteller, die op al zijn veertiende begon met het verzamelen van dergelijke gegevens, verdient alles dat deel uitmaakt van ons dagelijks leven een plaats in de geschiedenisboeken. Zijn onlangs verschenen boek is wat dat betreft een bijgewerkte versie dat al in 1974 verscheen en binnen enkele maanden was uitverkocht. Het Engelstalige boek is te koop voor f 54,95.



Murex gedoopt

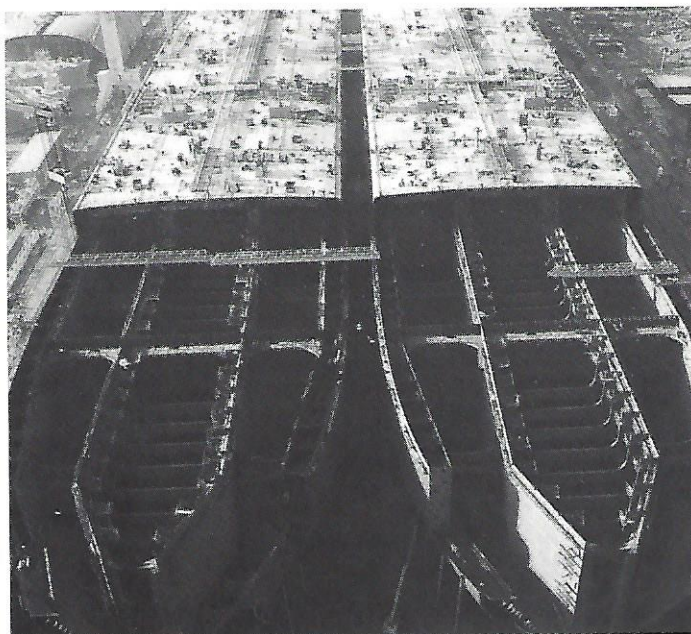
Op 17 januari jl. vond de doopceremonie plaats van Hull no. 5091, het eerste in een serie van vijf schepen welke worden gebouwd door Daewoo Heavy Industries in Okpo, Zuid-Korea, in opdracht van Shell International Shipping Ltd. (SISL). De schepen voldoen aan de hoogste internationale standards en zijn gebouwd met vele speciale kenmerken om de operationele prestatie, veiligheid en betrouwbaarheid te waarborgen.

De schepen - Shell's derde generatie van VLCC's (Very Large Crude Carriers) - zijn dubbelwandig met een draagvermogen van 278.000 ton en een ontwerp diepgang van 20,8 mtr. Ze hebben een lading capaciteit van 2,15 miljoen barrels (343.000 M3) en een geladen dienstnelheid van 15,5 knoop. Ze zullen ruwe olie gaan vervoeren voor de Koninklijke Shell Groep, hoofdzakelijk vanuit de Arabische golf naar raffinaderijen in Europa, het Verre Oosten en de USA. Dit VLCC nieuwbouw programma past in het proces van vervanging en vernieuwing van Shell's internationale vloot.

Het eerste schip heeft de naam 'Murex' gekregen van mevrouw Gini Herkströter, echtgenote van de heer C. Herkströter, President Directeur van de Koninklijke Shell Groep. Het is een voortzetting van Shell's traditie om haar

Algemene gegevens

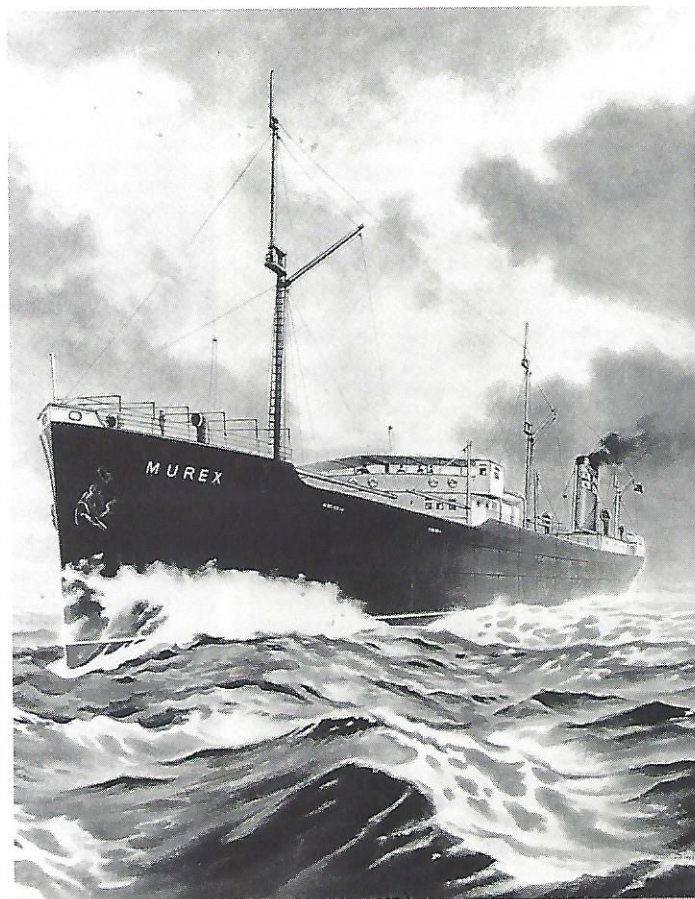
Vlag:	Liberiaans
Klasse:	Lloyd's Registry of Shipping
Lengte over alles:	332.0 mtr
Breedte:	58.0 mtr
Diepgang:	20.8 mtr ontwerp
Draagvermogen:	278.000 ton
Laadcapaciteit:	343.000 M3 (2,15 miljoen barrels)
Dienstnelheid:	15,5 mijl/uur geladen 16,9 mijl/uur ballast
Voortstuwing:	Sulzer 7RTA84T



schepennamen van schelpen te geven en is in dit geval tevens een aandenken aan het eerste schip dat voor Shell gebouwd is in 1892. Dit schip ging de geschiedenis in als de eerste bulk olietanker welke door het Suez kanaal ging.

Speciale kenmerken

- De hoofdmotor voldoet aan Shell's snelheidseis op basis van betrouwbaarheid en laag brandstof verbruik.
- De asgenerator is gekoppeld aan de hoofdmotor welke in staat is op zee het benodigde elektrische vermogen te leveren.
- Het lading systeem is zodanig ontworpen dat in 24 uur gelost kan worden, inclusief drainen en COW'en. Hiervoor zijn drie stoom gedreven pompen geplaatst met elk een capaciteit van 5.000 M3/uur bij een 'head' van 150 mtr.
- Er is in de romp een betrekkelijk klein percentage 'high tensile steel' verwerkt (ongeveer 30 procent) hetgeen een voordelig effect heeft op vermoeidheid en structureel onderhoud (reparaties).
- Looppaden en stringers verschaffen veilig toegang tot ballast tanks en ladingtanks voor inspectie en onderhoud.
- Hoogwaardig anti corrosie systeem in de ballasttanks (twee lagen speciale epoxy en anodes).
- De pompkamer heeft een gasdetectie systeem, trillingen worden constant gemeten en er is een aparte vluchtoker.
- Hi-Ex Foam brandblussysteem voor machinekamer en pompkamer.
- Het meersysteem is in overeenstemming met OCIMF richtlijnen 1992.
- De inrichting en uitrusting van het stuurhuis is in overeenstemming met Lloyd's eisen ten aanzien van een éénmans brugbezetting.
- Bij de materiaalkeuze voor leidingen is uitgegaan van lange levensduur. Zo zijn de ballastleidingen van GRP.



Exit Shelltrans Welkom Acila

Om de traditie voort te zetten heeft nu ook de Shelltrans een nieuwe naam. Zoals velen bekend hebben alle schepen van de Groep de naam van een schelpenfamilie. In de eerste dagen van de Koninklijke kwamen ook schepen voor met namen van bekende personen, bijvoorbeeld de 'August Kessler' en de 'Sultan van Langkat'.

Tot na de oorlog werden (onder andere bij de Nederlands Indische Tankstoomboot Mij, een van de 'ouders' van Shell Tankers BV en bij de Curacaosche Scheepvaart Mij) ook vrouwenamen aan de schepen gegeven, zoals de 'Antonia, Allegonda, Julia'. Echter reeds voor de oorlog voer het merendeel van de schepen van de Groep met een schelpennaam rond en in de 60'er jaren waren er slechts enkele 'odd one out' schepen welke niet naar een schelp waren vernoemd.

Nadat Shell UK Oil in het afgelopen jaar het voorbeeld had gegeven alle onder haar bewind varende schepen naar schelpen te hernoemen, werd besloten ook de 'Shelltrans' uit het bestand af te voeren en tegelijkertijd de 'Acila' te verwelkomen. Dit zou oorspronkelijk met een eenvoudige plechtigheid in november vorig jaar geschieden waarvoor alles in gereedheid was gebracht. Het officieel uitschrijven van

het schip en het opnieuw registreren bij de Nederlandse overheid was een relatief eenvoudige zaak vergeleken met het vrijmaken van de nodige ruimte in de agenda's van de genodigden. Toen naar de zijde van de overheid eenmaal een beslissing was gevallen kreeg 'Shelltrans' in november haar nieuwe naam 'Acila'. Echter tengevolge van haar vaarprogramma kon de plechtigheid niet doorgaan. Een en ander moest worden uitgesteld omdat diverse agenda's geen veranderingen toelieten.

Op 10 januari was de tijdgeest met ons, dat wil zeggen alle genodigden konden tijd vrijmaken, het weer en het vaarprogramma waren gunstig. Zoals gebruikelijk werd de Acila door een vrouw gedoopt. Deze eer viel te beurt aan mevrouw Fay, echtgenote van de President Directeur van Shell UK Oil. Ook waren aanwezig de heer en mevrouw Busker. Immers onze oud directeur en huidig commissaris heeft bij het afstoten van de Shelltrans door Shell Finland bewerkstelligd dat Shell Tankers BV het schip in beheer kreeg. Tot de genodigden behoorden verder de heer en mevrouw Elias, de Manufacturing Manager van Shellhaven, vertegenwoordigers van Shell UK Oil en de directeur van het agentschap. Shell International Shipping werd vertegenwoordigd door de Fleetmanager van de Acila, Leo de Winter met



echtgenote. Van Nederlandse zijde waren ook de vaste gezagvoerder Hans Ammerlaan en Gerrit Dijkstra (DFM in 'bijna ruste') met hun echtgenotes aanwezig.

Na het samenkomen in het Stifford Moat House hotel in de buurt van Shellhaven werd het gezelschap per bus naar het schip vervoerd waar laat in de middag helm, paraplu en handschoenen aan de genodigden werden uitgereikt. De paraplu was gelukkig niet echt nodig maar het weer was guur en niet bepaald uitnodigend om een fijne tankenwacht te lopen. In de conference room was het behaaglijk en werd de nieuwe scheepsbel met daarin de naam van het schip tijdens een speech van de doopvrouwe onthuld. Met de wens van mevrouw Fay dat het schip en allen die daarop varen goed gaat, werd de Acila na een toast echt in de Marine familie opgenomen.

De schelp acila was van oude 'Acila' (18.000 ton) bij haar sloop keurig in het archief van STBV opgenomen en dit schelpje werd tijdens deze gelegenheid aan aflossend kapitein Barend Crum overhandigd voor plaatsing in de gebruikelijke verlichte vitrine in de conference room. Ook dit is traditie. Als het even kan gaat de oude schelp over van schip naar schip (bijvoorbeeld de Macoma als 12.000 tonner gebouwd in 1938, de Macoma als 200.000 tonner gebouwd in de mid 60'er jaren, de Macoma thans in aanbouw - een 300.000 tonner). De doopvrouwe kreeg een broche met daarin een replica van de acila verwerkt als aandenken van STBV aangeboden.

Na een rondleiding over het schip werden die officieren welke niet direct noodzakelijk waren voor de bedrijfsvoering en de gasten naar het Stifford Moat House gebracht voor een gezellige bijeenkomst met een diner. Aan het einde kregen alle dames een schitterend boekje (de ceremonie was trouwens perfect geregeld door Kees van Schuppen).

Wij kunnen niet anders dan ons aansluiten bij de wens van de doopvrouwe dat het de Acila en haar bemanning goed gaat en het het 'happy hardworking' schip blijft wat het tot nu toe is geweest.



V.l.n.r. Gezagvoerder Barend Crum, Algemeen Directeur Joop Elias en doopvrouwe Mrs. J. Fay.

training- en opleidingsladder 1995

Onderstaand is het cursus- en opleidingsoverzicht voor het resterende deel van 1995 weergegeven. Wellicht ten overvloede willen wij U erop wijzen dat de cursusnominaties bij voorkeur plaatsvinden via de daarvoor bestemde ruimte op het conduiteformulier. De noodzaak tot het volgen van een cursus zal in het beoordelingsgesprek worden vastgesteld.

Februari

02-03	GMDSS-A Module Rotterdam
06-10	Reisvoorbereiding
14-17	Brandblussen (Emergency Response Training)
15-17	Framo
21-22	Oil Accounting Vlaardingen
23-24	GMDSS-A Module Rotterdam
27-03 mrt	Bridge Simulation Training

Maart

06	Aanvang stoomcursus Rotterdam
07-10	Brandblussen (Emergency Response Training)
12-18	Executive Development Course
20-24	Reisvoorbereiding
27-31	Bridge Simulation Training
28-31	Brandblussen (Emergency Response Training)

April

03-07	Managerial Grid
18-21	Brandblussen (Emergency Response Training)
24-28	Reisvoorbereiding
24-28	SW 280 Zwolle

Mei

01-05	Gascursus Zelzate
01-05	Bridge Simulation Training
14-19	Executive Development Course
16-17	Oil Accounting Vlaardingen
17	Officiëren Discussie Groep

Juni

05-09	Sr. Officers Workshop
12-16	Reisvoorbereiding
13-16	Brandblussen (Emergency Response Training)
15-17	Framo

Juli

19-23	SW 280 Zwolle
24-28	Reisvoorbereiding

Augustus

07-11	Bridge Simulation Training
-------	----------------------------

September

05-06	Oil Accounting Vlaardingen
11	Aanvang Stoomcursus Rotterdam
13	Officiëren Discussie Groep
17-22	Executive Development Course
26-29	Brandblussen (Emergency Response Training)

Oktober

02-06	Reisvoorbereiding
09-13	Bridge Simulation Training
17-20	Brandblussen (Emergency Response Training)
23-26	SW 280 Zwolle
25-27	Framo

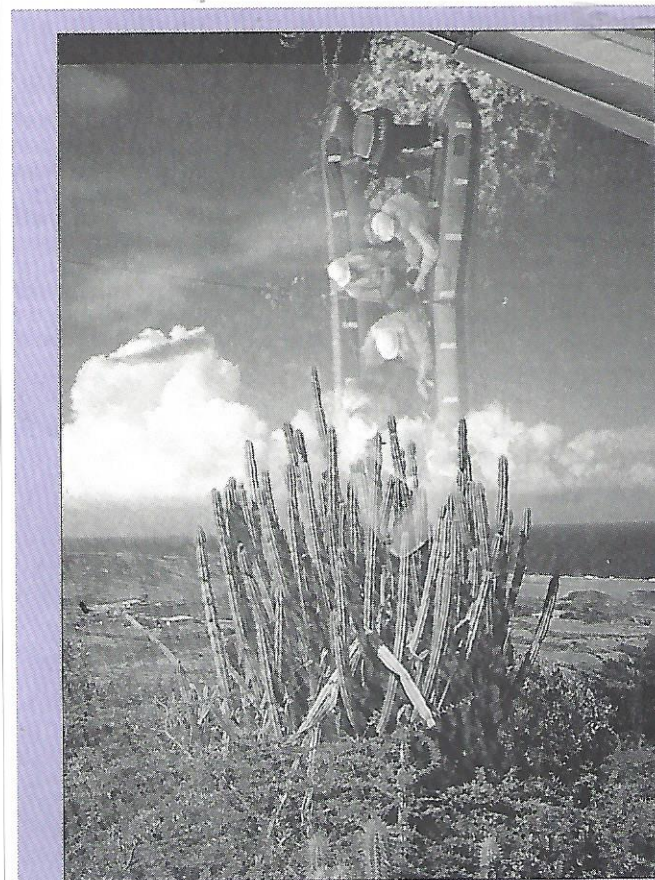
November

06-10	Gascursus Zelzate
06-10	Reisvoorbereiding
13-17	Managerial Grid
13-17	Sr. Officers Workshop
20-24	Bridge Simulation Training

December

07-08	Oil Accounting Vlaardingen
11-15	Reisvoorbereiding

- GMDSS-A Module nog te vervolgen
- Expediting - eind april/begin mei
- Oliecursus Zelzate - ad hoc indien kandidaten
- EHBO herhaling - DF/1 nog overleg
- Simrad - data niet vast



Foutje! Bij het ontwikkelen van de vakantiefoto's kwam er wel een heel merkwaardige plaatje uit. Vakantiefoto's vermengd met foto's die aan boord waren gemaakt. Het is niet te hopen dat het in de praktijk er ook zo aan toe gaat. Foto is ingestuurd door mevrouw T. de Vries, echtgenote van gezagvoerder H.J. de Vries.

SISL en SITCO samen

De (in Londen gevestigde) internationale activiteiten van Shell op de terreinen van handel (Shell International Trading Company, SITCO) en zeevaart (Shell International Shipping Limited (SISL)), worden met ingang van 1 april a.s. samengevoegd tot de Shell International Trading and Shipping Company. De nieuwe maatschappij betreft een

eigen kantoor in Londen, buiten het Groepskantoor Shell Centre, waar de twee 'stamhouders' waren gehuisvest. Vanaf eind januari is Paul Skinner, voorheen president van SITCO, de eerstverantwoordelijke binnen de nieuwe organisatie. De heer I.A. McGrath, Managing Director van SISL is per 31 januari jl. met pensioen.

Oproep

Wij zijn benaderd door een ex-zeevarende die van 1939 tot 1945 als stuurman bij ons heeft gevaren. Hij onderzoekt de mogelijkheid om omstreeks mei 1995 een reünie te organiseren voor de Nederlandse oudgedienden van de Shell vloot die tijdens de oorlog hebben gevaren. Hij beseft dat er dit jaar vele herdenkingen zijn en dat er misschien weinig behoefte zal zijn aan een aparte koopvaardijherdenking, maar hij zegt dat de bijdrage van het varend personeel van Shell van zo enorme betekenis is geweest dat dit zijns inziens aparte aandacht verdient.

Wij zijn op zoek naar zeevarenden die in de oorlog 1940-1945 bij Shell hebben gevaren. We realiseren ons dat vele van de toentertijd dienstdoende collega's helaas niet meer in ons midden zijn, maar ongetwijfeld zijn er onder de lezers nog wel enkele die de betreffende periode hebben meegemaakt. Wij zouden het op prijs stellen van die mensen een briefje of telefoontje te ontvangen, indien men interesse heeft in het bijwonen van een herdenkingsreünie. Als U nog namen en adressen weet van opvarenden die niet Schip & Ka ontvangen, dan houden wij ons ten zeerste aanbevolen.

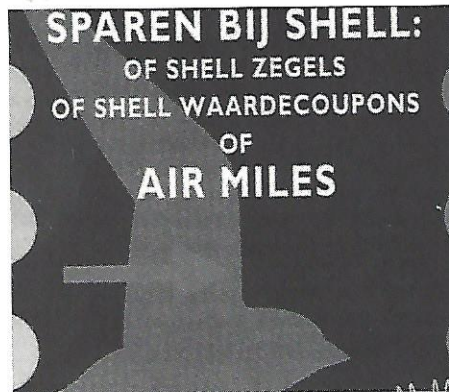
Redactie Schip & Ka

Nieuwe Britse olieprovincie

De Britse regering heeft haar goedkeuring gegeven aan de ontwikkeling van een nieuw oliegebied. Het betreft een stuk van de Atlantische Oceaan noordelijk van de Orkney Eilanden en westelijk van de Shetlands. De zee is er zo'n halve kilometer diep. De eerste ontwikkeling - van BP en Shell samen - betreft het Foinaven veld. Het reservoir wordt geraamd op 500 miljoen winbare vaten olie. Foinaven zal worden geproduceerd vanaf een drijvend produktie-eiland in combinatie met een

verbouwde tanker die gaat dienen als drijvende opslagtank. De totale investering in Foinaven wordt geschat op 550 miljoen pond (£1,5 miljard). De produktie zal eind 1995 of begin 1996 starten. De oliesector verwacht dat het gebied westelijk van de Shetlands zal uitgroeien tot een 'olieprovincie' met velden die gezamenlijk vier miljard winbare vaten olie bevatten. Inmiddels zijn er elf oliereservoirs aangetoond.

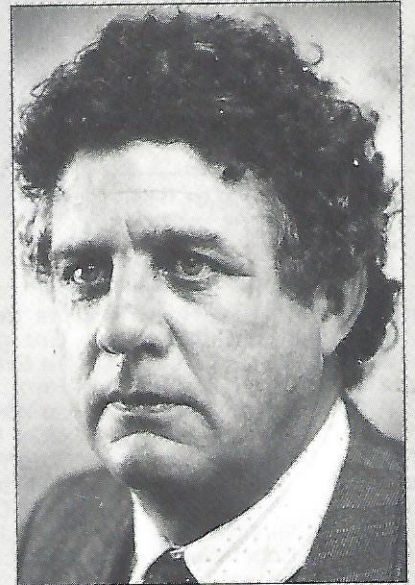
Air Miles overstijgt verwachtingen



Air Miles overstijgt vooralsnog alle verwachtingen in Nederland. Al een maand na de introductie van het spaarprogramma overhandigde één op de vier Shell-klanten de Air Miles-kaart aan de kassa. Bij de V&D-warenhuizen werd een overeenkomstig spaargedag geconstateerd. Albert Heijn noemt het aantal Air Miles-spaarders 'boven verwachting'. En een ABN AMRO-woordvoerder: 'Het aantal bezitters van onze credit card stijgt. Sinds eind vorig jaar beschikken we ook over een spaarrekening waarop de klant een Air Mile per maand krijgt per duizend gulden gemiddeld saldo. De rekening staat behoorlijk in de belangstelling'. Met reeds een miljoen introductiesets in omloop - twee miljoen spaarkaarten - mag Air Miles zich wentelen in een ruime bekendheid. Dat wordt ook onderstreept door marktonderzoeken waarin werd geconstateerd dat zeven van de tien ondervraagden inmiddels het nieuwe elektronische spaarsysteem kennen.

in memoriam

JAAP VAN TRIET



Hoewel we wisten dat Jaap ernstig ziek was, kwam het bericht dat hij op 15 december 1994 overleden was toch onverwacht.

Het was om precies te zijn op 30 augustus 1965 dat Jaap zich als bijna 18-jarige Rotterdammer bij Shell Tankers aan de balie op het Hofplein meldde. Hij kreeg een baan en kon gelijk aan de slag. In de ruim 29 jaar hebben wij hem leren kennen als een betrouwbare kracht met een goed technisch inzicht, die goed in teamverband kon samenwerken. Als echte Rotterdammer kon hij het doorgaans met iedereen goed kon vinden. Altijd goed gehumeurd en goedlachs. Uit het feit dat Jaap door zijn medeopvarenden in januari 1991 werd gekozen als hun vertegenwoordiger in de Ondernemingsraad blijkt nogmaals hoe Jaap gewaardeerd werd en hoe hij zich inzette voor Shell Tankers.

Toen hij in oktober 1993 van de Sponsalis afmonsterde en hij voor klachten langs de dokter ging, bleek al heel gauw dat het om een zeer ernstige ziekte ging. Alles werd er aan gedaan om de gevolgen te stoppen. Door zijn eigen wilskracht, maar natuurlijk ook door de zeer goede en voortdurende verzorging van zijn vrouw Liza en zijn ouders gedurende het afgelopen jaar, leek het er even op dat het weer de goede kant op zou gaan. Helaas was de verbetering slechts van korte duur en ging Jaap's conditie de laatste tijd vlug achter uit.

Wij nemen afscheid van een fijne collega. Wij wensen de familie veel sterkte toe bij het verwerken van het verlies van Jaap.

Wvd. - 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 - Stagiaire HBO
 Stag. MO - Stagiaire MBO
 Ind. - Indonesian
 IJD - Ind. junior deckofficer
 IDE - Ind. junior engineer
 IRO - Ind. radio officer
 Off2 - Ind. 2e stuurman
 Off3 - Ind. 3e stuurman
 Eng3 - Ind. 3e werktuigkundige
 Eng4 - Ind. 4e werktuigkundige
 CPO - Chief petty officer
 PO - Petty officer
 G1S - Grade I seaman
 G2S - Grade II seaman
 ASTD - Assistant steward
 CICA - Chief catering
 2NDC - 2nd Cook
 JSCJ - Junior steward

situatie aan boord 31.01.1995

ms 'Acila'

Wvd. Gezagv.: B. Crum
 1e Stm.: K. Cramer
 Wvd. Hwtk.: A. van Beek jr.
 3e Wtk.: R. van der Heide Jr.
 MO2: L.G. Zijlstra
 MO3: E.J. Driehuizen, C. van der Molen
 MO4: J. Raad
 StagHO: I. Stefanovic
 CPO: Erens Robat Wowor
 PO: M. Simandjuntak
 G1S: Mardjub, Umar Bin Talan, Moh. Nasir, Mohamad Asis
 G2S: Mohammed Mosleh, Abdul Jabbar
 ASTD: Moh Rusman
 CICA: Manan Suparman
 2NDC: Soetamah Achmad

ms 'Bebatik'

MO3: D.J. Osinga

ms 'Bekalang'

MO2: A.J. Haasnoot

ms 'Belais'

MO3: A. Hummel

ms 'Bilis'

MO2: P. Frederiks

ms 'Bubuk'

MO2: A.V. de Groot

ms 'Cardissa'

Gezagv.: A.J. Verheul
 Hwtk.: F. Bakker
 MO1: J.H. van der Zanden, H.T.J. Meijer
 MO2: P.A. Zwolle, R.J.M. van Beynum, H.J.A. Stoop
 MO3: G.J.F. Damen, W.D. Pols
 MO4: H.T. Hokwerda
 SST: J.P.W. Dallmeijer
 ST: B. Corputty
 StagMO: R. de Troye
 CPO: Abdon Tatuwo
 PO: Albert Dondokambey
 G1S: J. Yosepanus, R. Latuheru
 G2S: Hayyan, Maruji
 ASTD: Taufic Nafi
 CHCK: Sukiman
 CHCK: Aksan Busri

ms 'Entalina'

Gezagv.: W. Beekman
 1e Stm.: R. van der Voort
 Hwtk.: C. Hemmer
 2e Wtk.: G.J. Harlaar
 MO4: E.J. Lans
 StagHO: F.M. Brussaard, B.R. de Cock, S.M. Kats
 Off2: O. Tilaar
 Off3: J.L. Takaria
 Eng3: M. Pangaribuan
 Eng4: C. Ganur
 CPO: Naim Bin Dulasik
 PO: Syaiful Anwar, Sudjadi Rahardjo
 G1S: Suparno Jalal, Munir, R.O.B. Tompodung, Husni Thamrin
 G2S: Busri Bin Matasan, Nandang Ansori, Ardani
 ASTD: Djuhari
 JSCJ: Eddi Djunaedi
 CH.CAT: Oman Rochman
 SC.Cook: Musali

ms 'Erodona'

Gezagv.: R. Agema
 1e Stm.: J. Boonstra
 Hwtk.: N.C. van der Vecht
 2e Wtk.: H.J. Lammertink
 MO4: G.J. de Heer
 StagHO: J. Derks, R.H. van Duin, P.L.A. van Run
 Off2: Sugino
 Off3: S.A. Sungkowo
 Eng3: J. Edward
 Eng4: A.S. Lasimoen
 CPO: Moh Sjamsudin
 PO: Kamal Adyaprana, Eddy Nurhati
 G1S: O. Sukkur, Amir Hanif, Sugiadi, Bin Muridi
 G2S: Bachrol Bin Supayah, J.D. Loppies, Achmad Taufic, Saudi, Muhamad Farhan, Mahfud
 ASTD: O. Budiyo
 JSCJ: Ojan Darmawan
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Endi Suryadi

ms 'Hadra'

Gezagv.: G.J. Knol
 1e Stm.: J. van Rooijen
 Hwtk.: J.E.A. Westerbeek
 MO2: S. van der Zee, H. Berkenbos
 MO3: W. van der Laan
 MO4: J.J. Meerkerk
 SST: J. Brederveld
 ST: R. van Buuren

StagHO: R.K. Hazelbag, M.P.

Stam, M. Visser
 CPO: Mat Tohir
 PO: Toteng Waryo
 G1S: Panut, Mat Sum Bin Anwar
 G2S: Sugiarto, Faisal Mughtar, Gondo Gulton
 ASTD: Edy Yusuf Setiady
 CICA: B.M. Adjisman
 2NDC: Eli Ahmad

ms 'Halia'

Gezagv.: A.J. Both
 1e Stm.: H. Hennis
 Hwtk.: E. Aanen
 MO2: M.M. Stuyts
 MO3: A.C. Droppers, D.J. van den Heuvel
 MO4: P.B. Schöe
 ST: E. Kuitens
 SST: H. Klijnstra
 StagHO: C. Bakker
 StagMO: C.M.J. van der Jagt, L.J.P. Jansen
 CPO: Mahmud
 PO: Adi Sutoro
 G1S: Ismail, Nahhu
 G2S: Taufik Mochtar, Sahid
 ASTD: Tiwar
 CHCK: Hasyardi
 2NDC: S. Ngaripandi

ms 'Hastula'

Gezagv.: R.W. Overdijkink
 1e Stm.: H.J. Otte
 Hwtk.: J.J.J. Ludekuse
 MO2: D.J. Gijsbers, A. Eijgenraam
 MO3: D. de Rijk
 MO4: L.P. Bijl
 ST: G. Struik, J.J. Donleben
 StagHO: J.A. Hop, L.A.P. van Lippen
 CPO: Dr. Sony Wonok
 PO: Idit Irianto
 G1S: D. Rodjali, S. Bachri
 G2S: Achmad Fadjeri, Mohamad Amin, I. Bouty, Machfut Yadi
 ASTD: Mostafa Bin Monai
 CICA: Wawan Setiawan
 2NDC: O. Suhara

ms 'Sericata'

Gezagv.: F. Kuijt
 1e Stm.: J.A. Koenraad
 Hwtk.: L.W. Jorissen
 MO2: P. Kees
 MO3: A. Gabriël, J.W. van

Duijn

ST: E.H. Vissia
 SST: F. Oostdijk
 StagHO: B. Idsinga, W. Kleyer, K. Lieman
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: Sulaiman
 G1S: Muh Irwan, Achmad Husin
 G2S: Timbang, Misdin Bin Juki
 ASTD: Masiran
 2NDC: P. Bin Abdul Rokib

ms 'Sidelia'

Gezagv.: F. de Vries
 2e Stm.: M.C. Swart
 Hwtk.: E. Dallinga
 3e Wtk.: P.J. Farla
 MO2: M. van der Woud
 MO3: E.M. Ross, J.W. Razenberg
 MO4: R. Smalzenbroek
 CPO: Desmond Kordak
 PO: Sutrisman, H. Abifakih
 G1S: Nasril Bin Matjilis, Ubu Moh. Ili, Dale, Abdul Aziz
 G2S: Mahsus, Moch. Syaifullah, I. Rasyadi
 ASTD: S.F. Suharto
 JSCJ: Sukur Ramli
 2NDC: Muhamad Rodji
 CICA: Moh Idrus Sopandi

ms 'Solaris'

Gezagv.: L.A. Veer
 Hwtk.: K.L.J. Aertssen
 MO1: F.P. van der Star, R.L.H. Mooring
 MO3: P.H. Bos, G.A. de Jonge
 MO4: B.L.J.A. van Duurling
 ST: S.H.J. Gieling, G.H. de Visser
 StagHO: C. Verschuren, B.V. Klijn
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: Sukri Mughtar
 G1S: Djusup Bin Maruki, S. Nurdin
 G2S: Sutomo, Mat Wari Bin Syukur, Solihin Bin Djuki, Sustanto, Mesrun, Hanafi
 ASTD: O. Taibe
 CHCK: Sidik
 2NDC: Nawai

ms 'Spectrum'

Gezagv.: A. Vlaar
 1e Stm.: F.J. Kronenberg

Hwtk.: M. Schmidt
MO2: P.G. Harts, R. Corba
MO3: J.H. Ruiters
MO4: J.M.H. Don
SST: E.R. van Engel
ST: J.P. de Landes
StagHO: L.C. Boon, J.F. Visser
StagMO: P.A. Borsboom, M.W. Roeper
CPO: Nicolas Walukow
PO: Ahmad Serang
G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono Adhy Sukardi
G2S: Naiman, Usman Madjoka
ASTD: Agung Sudrajat
CICA: Djabar Tilamahu
2NDC: Abdul Razak

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: G.W. Geesink
Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
MO1: E. Barsingerhorn
MO2: P. Bandringa
MO3: J. Blankenburgh, W.J. Krijnsen
MO4: R.J. Vlaardingerbroek
ST: R. Mammen, R.J. Dekker
StagMO: T. Slotboom
StagHO: E. Dijkstra
CPO: Cece Suganda
PO: Paulus Wattimena
G1S: Sugandi, Achmad
G2S: Saruly, Mashuri, Suparjo, Sulaiman, M.L.L. Radjah
ASTD: Suharto
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Musairin

ms 'Stellata'

Gezagv.: S.S. Abma
Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
MO1: P. Molendijk
MO2: P.C.J. Toemen, B.M. Toemen-Visser
MO3: A.C.M. van Ginneken
MO4: L. Vlaardingerbroek
ST: R.G. van den Brink
SST: M.J.W.A. Schuurs
StagMO: J. Blei, M. Foppen
CPO: Tawakid
PO: Paniran
G1S: Abdul Djabar, M. Komarudin
G2S: A. Siradjudin, Amri Bin Muyono, Mujakir, Wari, Hosen Sani
ASTD: Ripin
2NDC: Inuh Bin Tamin
CICA: Syahrudin Ujang

ms 'Sunetta'

Gezagv.: G. Buma

1e Stm.: A. Breevaart
Hwtk.: A.M.P.B. Fluitsma
2e Wtk.: F.A.J. Boot
3e Wtk.: K. Elshout
MO2: P. Reinsma
MO3: J.J. Schaap, A. Slot, N. Labrijn
IJE: Maman Suparman, Johny Uruirol, M. Suwarman
CPO: Rustam Zen
PO: Muh Djupri Rachman, Gozali, Bin Matroyal, Abdul Halil
G1S: Asdi Bin Asmat, Sumitro Bin Muhammad, Achmad Dasuki, P. Simanjuntak
G2S: Yac. Faut Ngil Janan, Nurdin Abu, Sarupi, Suhri, Matseri
ASTD: O. Harun
JSCJ: Muhamad Nasir
CICA: D. Abdu
2NDC: Matseri Bin Asma

ms 'Zafra'

Gezagv.: A. van Leeuwen
1e Stm.: J. Kistemaker
Hwtk.: C.W.H. van Holthuysen
MO1: H. van Weenen
MO3: J. Brands, R.E.H. de Bot
MO4: W.J. Terpstra
ST: C.H. Roozendaal, R.E. Curial
IRO: H. Anwar
CPO: Abdul Rachman
PO: M. Kadar
G1S: Rachman, Ibrahim

In Memoriam

Op 7 november 1994 is op 47 jarige leeftijd overleden de heer **L.J. (Hans) Verburg**, oud-scheepsgezel. De heer Verburg verliet de dienst der Maatschappij in 1986.

Op 11 december 1994 is op 70 jarige leeftijd overleden de heer **C.W. de Boer**, oud-Gage controleur. De heer De Boer verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1977 na 28 dienstjaren.

Op 16 december 1994 is op 68 jarige leeftijd overleden de heer **J. van Essen**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van Essen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1979 na 31 dienstjaren.

Cachtiar
G2S: O. Arif, Djaelani
ASTD: Husein
CICA: Suparman
2NDC: Samsuri Bin Yusuf

Hovo: C.A. Breederland
Hovo: L.J.W. Broenink
Hovo: W.C. Kapper
Hovo: A.P. Maat
Hovo: C.F. van der Ende
Hovo: H.W.J. van Haarst

Onze vlootjubilaris



R.L.H. Mooring
MO1
10 jaar op
12.03.95

Gehuwd

04.11.94 - MO3 E.M. Ross met mevrouw J. Visser
25.11.94 - MO1 P.J.B. de Jong met mevrouw T.N. Wijker
16.12.94 - ST E.H. Vissia met mevrouw A. Boonstra

Behaalde zeevaarddiploma's

'C': MO2 N.G. Butter

Over naar Groep buiten Nederland

MO1: L. van den Ende (Shell Houston)
Hwtk.: T. Scholte (SISL-Londen)

Met pensioen

Hwtk.: H. Brand

De dienst verlaten

MO2: J.K. de Boer
MO3: R. Bijlsma
MO4: Y.H. Scheepmaker

Cardissa laat zich niet uit het veld slaan

De Cardissa onderhoudt een oliependel tussen het productieplatform F3-FB van de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) en enkele West-Europese havensteden. Dit alles keurig volgens het contract dat Shell Tankers sloot met de NAM.

Deze laatste treedt, namens de partners Unocal Netherlands Group, Elf Petroland Group en het staatsbedrijf DSM Energie BV, op als operator van het F3-veld. Het afleveren van de olie vindt dus lang niet altijd plaats aan een depot of raffinaderij met schelp. De Cardissa dient volgens contract meerdere heren.

De schip is een shuttle tanker, ingericht om via een speciale voorziening op volle zee olie te kunnen verladen. Zo'n voorziening wordt een offshore loading tower, of kortweg OLT genoemd en staat onafhankelijk van het productieplatform opgesteld. Met haar laadvermogen van 26.000 kubieke meter olie is het schip een 'kleintje' in de internationale tankvaart. Toch vervult het een spilfunctie in het productieproces van F3. Gas en olie worden er gelijktijdig geproduceerd en pas op het productieplatform F3-FB van elkaar gescheiden. Dit kunstmatige eiland rust op een betonnen cel-constructie die plaats biedt aan 30.000 kubieke meter olie. Een hoeveelheid die men bij gemiddelde productiesnelheid in minder dan twee weken vergaart. De Cardissa wordt daarom contractueel verzocht zich om de negen á tien dagen aan de OLT bij F3-FB te vervoegen. Zonder haar tussenkomst zal men er de olieproductie moeten staken en valt tevens de gasstroom uit.

Op de voorplecht van het schip is de apparatuur aangebracht die verlading op volle zee mogelijk maakt. Verder beschikt de tanker over een dynamic positioning (DP) voorziening. De kern hiervan bestaat uit een centraal besturingssysteem dat alle scheepsbewegingen omzet in instructies aan de boeg- hek- en hoofdschroeven van het schip. Dank zij DP kan de Cardissa op een vooraf ingestelde afstand tot de OLT positie houden. Een technische taak waar tevens veel mensenwerk bij komt kijken. De transporten zijn omgeven door voorschriften die veilig en schoor opereren moeten garanderen. Dan is er nog onderhoud, navigatie, catering, administratie en noem maar op.

'Anders dan in een haven moeten bovendien veel formaliteiten aan boord worden uitgevoerd', vertelt Jan Verheul,



Gezagvoerder Jan Verheul (foto: De Jong & Van Es)

gezagvoerder van de Cardissa. 'Er is geen havendienst die Bills of Lading en andere documenten verzorgt. Ook gebruiken we de eventuele extra tijd voor het uitvoeren van allerhande safety checks. We simuleren verschillende noodsituaties waarop de bemanning dient te reageren. Het is zeer nuttig dergelijke procedures te trainen'.

Het aankoppelen van de laadslang aan de OLT lijkt op zich een routinematige handeling. Met een perslucht-harpoen wordt de aan boeien bevestigde koppeling uit zee opgevist. Deze wordt aan boord gehaald, waar hij naadloos aansluit op het contradeel op het voordek van de Cardissa. Vanaf het platform kan dan in achttien tot twintig uur tijd de 26.000 kubieke meter olie naar de tanks van de Cardissa worden gedirigeerd. Maar van de eenvoud en routine die hier uit klinkt, is in de praktijk veelal geen sprake.

'Het kan voorkomen dat het aanvankelijk gunstige weer tijdens het verladen vrij plotseling omslaat, of dat de stroming in enkele uren tijd volledig van richting verandert. In het uiterste geval bestaat er een noodstop-procedure om snel van de toren los te koppelen. Als het moet kunnen we met één druk op de knop in

45 seconden de verbinding met het verlaadstation verbreken. Zo'n actie verloopt overigens heel netjes. De koppeling is spillproof. Er mag immers, ook tijdens een noodprocedure, geen olie in zee terecht komen'.

Wanneer het slechte weer lange tijd aanhoudt, zit er voor de bemanning van de Cardissa niets anders op dan geduld uit te oefenen. F3 moet hoe dan ook via haar voorraad worden verlost, terwijl elders een klant op zijn olie rekent. Desnoods vertrekt het schip met halfvolle tanks naar het afleveradres. Dit betekent echter wel dat ze op zeer korte termijn opnieuw een poging moet ondernemen de rest van de voorraad op te halen.

Tot op heden heeft de Cardissa steeds op tijd haar taak weten te vervullen. En dat is maar goed ook. Het is nauwelijks mogelijk om 'even' een ander schip in te zetten voor dit werk. De koppeling op de OLT is weliswaar van een 'Noordzee-standaard', maar andere shuttle tankers zoals actief in de Noorse wateren, zijn over het algemeen te groot voor F3 en staan bovendien elders onder contract. Verheul: 'Dat is goed beschouwd geen reële oplossing. Je kunt eigenlijk stellen dat men voor de continuïteit van het productieproces op F3-FB voor een belangrijk deel afhankelijk is van de Cardissa. En die laat zich daarom niet uit het veld slaan'.