

# SCHIP & KA

33e jaargang  
nummer 3  
juni 1993



- 🐚 mobiliteitsonderzoek 🐚 knmi-uitreiking
- 🐚 vaart houden 🐚 westfalia separatoren
- 🐚 reünie terschelling 🐚 training en opleiding
- 🐚 or-verslag 🐚 kwaliteitsklanken



# 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. 3  
juni 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  
ABN/AMRO bank, Coolsingel 119, Rotterdam,  
onder vermelding 'Abonnement Schip & Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit  
hebben, worden zij in deze publikatie 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

## gezocht

Graag zou ik in contact komen met  
mensen, BPM-personeel, die in de periode  
van 15 januari 1942 tot en met 23 januari  
1942 van Singapore naar Australië werden  
geëvacueerd aan boord van de tanker ms  
'Gadila', onder gezag van kapitein  
J. Sperwer.

Mevrouw M.E. Elshove-Sperwer  
Minervalaan 78  
1077 PJ Amsterdam  
Tel.: 020 - 6795471

## reünie zeevaartschool terschelling

Op zaterdag 9 oktober 1993 organiseert de  
Vereniging van oud-leerlingen een reünie  
voor *alle* oud-cursisten. Geeft U zich zo  
spoedig mogelijk telefonisch op of vraag  
inlichtingen bij Joost de Jong 05620-2762  
of Wim Nossent 072-402014 (na 19.00 uur  
020-6417334

## VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0151	31.03.93	Ship Reporting Manual
0152	26.03.93	Verkiezingen OR (Satcom)
0153	30.03.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0154	02.04.93	Marine in Focus
0155	02.04.93	Annual Business Plan 1993
0156	05.04.93	Instructions Oil Record Book (Satcom)
0157	13.04.93	Bahasa (Satcom)
0158	13.04.93	Non-Canadian Ships Compliance Certificates (Satcom)
0159	16.04.93	STBV Casualty Procedure Guide
0160	20.04.93	Correctie circulaire no. 0088 (Satcom)
0161	27.04.93	Fleetplan (Satcom)
0162	28.04.93	Scheepsreglement II
0163	28.04.93	Standardisatie kaartverbeteren (Satcom)
0164	29.04.93	Koersen/brandstofprijzen (Satcom)
0165	03.05.93	1 million manhours TRC- free (Satcom)
0166	05.05.93	HSE-manual
0167	05.05.93	Inventaris Instructie Boek
0168	06.05.93	Alcotester (Satcom)
0169	06.05.93	Uniforme barprijzen (Satcom)
0170	07.05.93	Uitkomsten/ aanbevelingen WAAG- systeem (Satcom)

## VEILIGHEIDSRISULTATEN 1993

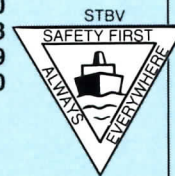
Tot 12/5/93

Fatale ongevallen	0
Ongeval met arbeidsverzuim	0
Ongeval met medische behandeling	0
Ongeval waarna beperkt inzetbaar	1
Herhalingsfrequentie 1*	0,0
Herhalingsfrequentie 2*	0,8

(\* Dit is ten opzichte van het  
gewerkte aantal manuren)

Ongeval contractor	0
EHBO-gevallen	3
Gerapporteerde bijna-ongevallen	9
Gerapporteerde gevaarlijke situaties	0

Het aantal dagen zonder ongevallen  
met arbeidsverzuim bedraagt  
momenteel 188, hetgeen gelijk is aan  
1,8 miljoen manuren.



## OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	227
ENTALINA*	900
ERINNA	1358
ERODONA*	888
ETREMA*	1368
NATICINA	680
NISO	273
SERICATA	2365
SHELLTRANS	225
SIDELIA	2262
SIRATUS*	837
SOLARIS	2731
SPECTRUM	188
SPONSALIS*	2377
STELLATA	377
SUNETTA	1044
ZAFRA*	1162
ZAFRA	1377

\* 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



# WESTFALIA SEPARATOREN

*Naar aanleiding van een onderzoek naar de mogelijke toepassing van draagbare schoonmaakmodules – schoonmaken zonder openen van de separatoren – bleek dat er diverse onverwachte en onbekende operationele- en onderhoudsproblemen bij de HFO-separatoren van Westfalia waren, met als gevolg hoge kosten. Ter indicatie, voor de Koreaanse 'S'-klasse ('Solaris', 'Spectrum', 'Stellata', 'Sericata' en 'Sponsalis') werd alleen al gemiddeld in 1991 f 32.000,- en in 1992 f 23.000,- per schip aan reserveonderdelen uitgegeven. Hierbij komen ook nog de kosten aan arbeidsuren die vele malen hoger liggen.*

Na inventarisatie van de problemen middels contacten met de schepen en met verloop zijnd vlootpersoneel, zijn wij na besprekingen met Westfalia gekomen tot een aantal maatregelen die tot verbetering en zo tot lagere kosten moeten leiden.

Deze maatregelen houden in:

- voorstel tot het houden van een één-daagse cursus voor ST'ers, MO'ers en Hwtk's bij Westfalia Nederland, voor training in onderhouds- en operationele problemen;

- toepassing van een aantal modificaties aan de separatoren;
- het op de hoogte brengen van alle schepen van de meest voorkomende problemen en eventuele oplossingen hiervoor.

## Werking HFO separatie Westfalia

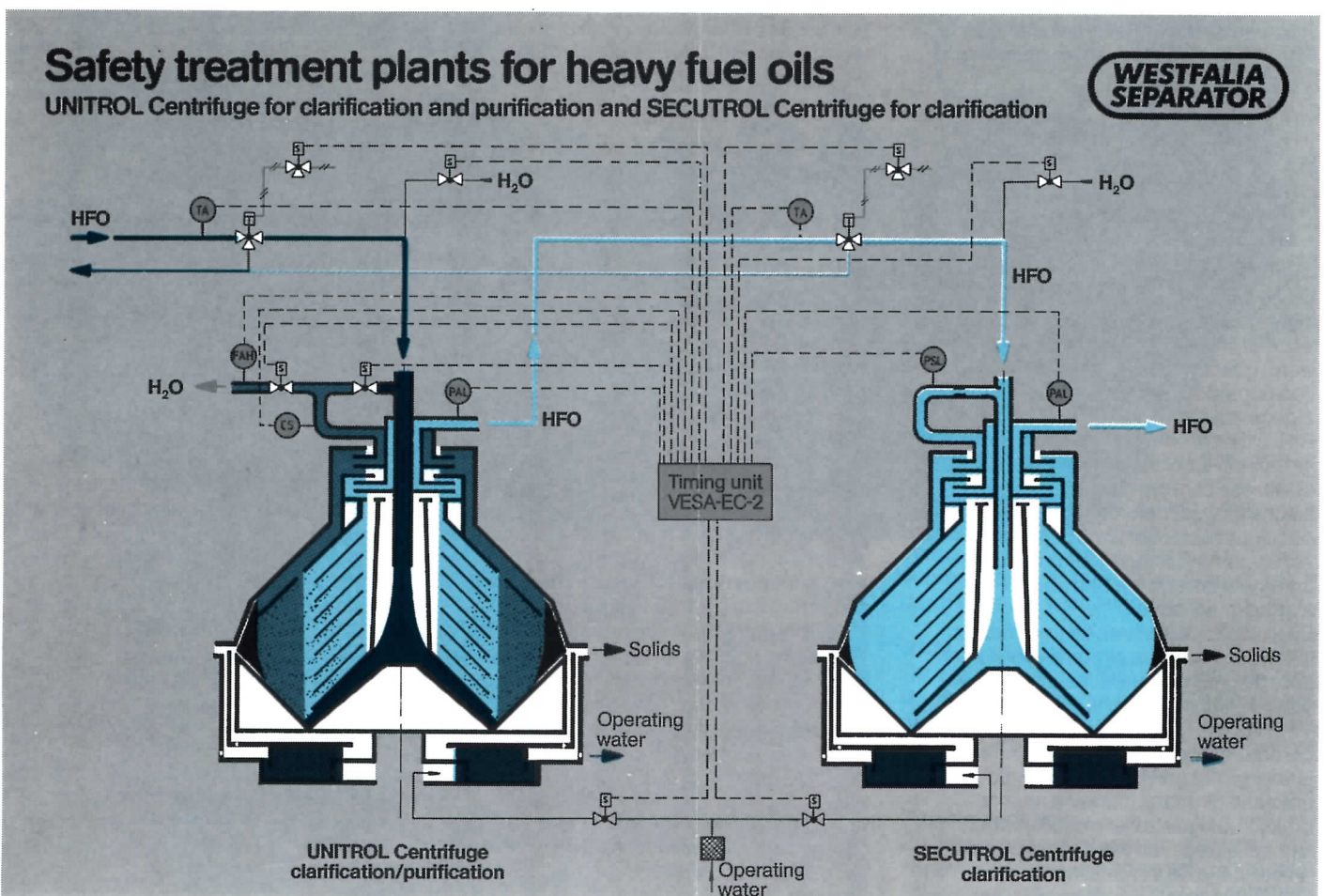
Een verwarmde/verontreinigde brandstof ( — ) wordt toegevoerd in het midden van de snel draaiende trommel van de eerste separator (purifier/Unitrol). Door het

snelle draaien van de trommel ontstaat er een scheiding naar soortelijke massa. Van buiten naar het midden gezien ontstaat er dan de volgende scheiding:

- de zwaarste bestanddelen, de zogenaamde 'solids' (zwart);
- het water in de vloeistof ( — );
- schonere brandstof ( — ).

Deze scheiding wordt versneld door de aanwezigheid van een groot aantal platen in de trommel.

De Unitrol heeft als bovenste plaat een lange afscheidingsschaal met twee gaten. Deze gaten laten vloeistof door naar de 'sensing' pomp. De vloeistof die door de 'sensing' pomp geleverd wordt, stroomt langs een waterdetector (CS) en wordt daar regelmatig gemeten. Het wordt teruggevoerd naar de toevoerzijde van de Unitrol zolang er geen water gemeten wordt. Wordt er water gemeten dan sluit de recirculatieklep en wordt het water afgevoerd via een andere klep. De schonere brandstof ( — ), zonder water en zware verontreiniging, wordt continu afgevoerd en toegevoerd aan de tweede separator (Secutrol/clarifier).





Omdat het water reeds uit de brandstof is gehaald, is deze tweede separator bedoeld om de kleinere vaste bestanddelen uit de brandstof te verwijderen. Een verschil tussen de Secutrol en de Unitrol is dat er een kleinere afscheidingschaal is en de openingen in de schaal afgedicht zijn. Deze kleinere schaal geeft een grotere ruimte waar vuil opgevangen kan worden.

Een tweede verschil is dat op het deksel geen waterdetectors en kleppen werken, maar een drukschakelaar (PSL) met daarachter een kleine opening die voor een zekere tegendruk zorgt. Zolang de buitenzijde van de trommel schoon is kan de vloeistof druk opbouwen in de drukschakelaar. Als er verontreinigingen optreden aan de binnenzijde van de trommel dan zal de druk deels wegvallen op het moment dat er niet meer voldoende vloeistof bij de drukschakelaar kan komen. Door de schakelaar wordt via de 'timing unit' een signaal afgegeven dat er voor zorgt dat het 'operating water' wordt toegelaten gedurende een bepaalde tijd aan de onderzijde van beide trommels. Hierdoor wordt het beweegbare onderste deel van de tweedelige trommels omlaag gedrukt en wordt de inhoud van de trommels eruit geslingerd. Dit is het zogenaamde 'schieten' van de separatoren.

Is de toevoer van het 'operating water' gestopt dan zullen de trommels weer sluiten en opgevuuld worden met nieuwe brandstof en de cyclus begint opnieuw. Dit systeem van openen noemt men het 'zelfdenkende' systeem daar het geregeld wordt door de mate van vervuiling in de brandstof en niet door middel van een vaste tijdsinstelling. Bij vuile brandstof wordt dus vaker de trommel geopend.

## De volgende problemen worden momenteel ondervonden:

**A. Alarmering niet optimaal**  
Op de separatoren zijn een aantal alarmen ingebouwd die een signaal afgeven als er iets niet in orde is. Eén van deze alarmen wordt geactiveerd indien er te vaak, binnen een bepaalde periode, een signaal wordt afgegeven dat de trommels moet openen. Dit kan het gevolg zijn van erg vervuilde brandstof. Gebleken is echter dat op de 'S'-klasse schepen te grote afscheidingschalen zijn geïnstalleerd op de Secutrol/clarifier waardoor de vuilverzamelruimte te klein is en de trommels te vaak openen en een alarmsignaal geven. Dit te vaak openen van de trommels is tijdens en na de nieuwbouw voorkomen door de gaten in de afscheidingschaal van de clarifier/Secutrol te openen.

De daardoor ontstane vuilverzamelruimte is veel groter geworden. Echter door de ontstane directe verbinding naar de drukschakelaar zal er niet bijtijds een signaal afgegeven worden als er zich teveel vuil in de trommel heeft verzameld. Om problemen te voorkomen laat men nu

de trommels openen met behulp van een tijdssignaal dat men laat afhangen van de mate van vervuiling van de brandstof. Daar dit moeilijk is in te schatten, zal men hier een veilige marge nemen en de trommels vaker laten openen dan noodzakelijk zou zijn bij het 'zelfdenkende' systeem. Nadeel is dat er onnodig brandstof verloren gaat bij een te korte tijdsinstelling en indien er een te lange tijdsinstelling is zal de separator te veel vervuilen met alle mogelijk gevolgen van dien.

### Modificatie

Om het 'zelfdenkende' systeem terug te krijgen moeten wij dus overgaan tot het installeren van een kleinere afscheidingschaal zonder openingen op de secutrol/clarifier. Hierdoor worden de trommels dan alleen nog maar geopend als het nodig is.

### B. Het vastzetten van vuil tussen de platen en op de afdichtingen tussen de twee trommeldelen.

Hierdoor wordt er geen gelijkmatige en goede scheiding van de brandstof ter plaatse van de vervuiling op de platen gekregen en ontstaat er tevens bij de afdichting van de twee trommeldelen een lichte turbulentie indien er een kleine lekkage ontstaat naar buiten. Deze turbulentie heeft eveneens een slechte scheiding van de brandstof tot gevolg.

### Modificatie: Installeren van vul- en verdringingswater armaturen op de beide separatoren

Voor het openen van de trommels wordt nu eerst in plaats van brandstof, gedurende een korte periode warm water toegevoerd aan de separator waardoor de brandstof wordt weggedrukt en vervangen door water. Opent de trommel, dan zal het warme water eruit worden geslingerd.

Tijdens dit wegslingeren worden de platen en de trommelafdichtingen reeds gereinigd en grotendeels schoongespoeld door het warme water. Installatie van dit armatuur geeft tevens de mogelijkheid tot het extra laten spoelen van de separator, na het openen van de trommels, door de trommels opnieuw te vullen met warm water en opnieuw te laten openen.

### C. Het vastzitten van de 'locking' waarmee de beide buitenste trommeldelen aan elkaar zijn bevestigd

Bij het vastzitten van deze 'locking' moet vaak de oorzaak worden gezocht in de constructie van de vuilwater afvoer op en in de bovenkap van de separator. Lekkage van de kleppen en leidingen zorgt er voor dat er een water/brandstof mengsel eerst op de buitenzijde van de trommel en daarna in de 'locking' terecht komt. Ten gevolge van de hoge temperatuur van de separator zal hier het water verdampen en de aanwezige brandstof zal zich dan vastzetten tussen de trommel en de 'locking' waardoor deze zeer vast komt te zitten.

**Modificatie: Verwijderen van de oude kleppen door nieuwe**  
Voor de 'Solaris', 'Spectrum' en 'Stellata'

houdt dit tevens in een vervanging van de bovenkap omdat de huidige bovenkap niet geschikt is voor toepassing van de nieuwe versie kleppen.

Een tweede vaak voorkomende reden voor het vastzitten van de lockring is dat gedurende het openen voor onderhoud van de trommel er niet voldoende spanning afgehaald wordt van het platenpakket in de trommel. Dit platenpakket kan door middel van gebruik van speciaal gereedschap worden samengedrukt waardoor er geen extra kracht op de 'lockring' komt.

### D. Het breken of verharden van diverse rubber afdichtingen

Ten gevolge van de werktemperatuur (90 gr. C.) van de separatoren zijn deze afdichtingen na enige tijd gevoelig voor lekkages. Het grote probleem bij afdichtingen is dat ze niet tegen grote temperatuurschommelingen kunnen. Er wordt aangeraden als de separatoren eenmaal draaien deze continu bij te laten staan zodat de separator continu op bedrijfstemperatuur blijft.

Indien blijkt dat door de diverse maatregelen de onderhoudsperiode langer wordt, zal worden overgegaan naar een afdichtingsring van ander materiaal dat temperatuursbestendiger is maar ook duurder.

### E. Gebruik van niet originele Westfalia onderdelen

Het blijkt dat op een aantal schepen een aantal niet originele Westfalia onderdelen zijn gebruikt waardoor mogelijke operationele problemen kunnen ontstaan.

Diverse kleinere operationele problemen, bijvoorbeeld gebruik van synthetische smeerolie in het carter, worden reeds toegepast en zijn momenteel in onderzoek om verder uitgewerkt te worden.

Momenteel zijn in voorbereiding of reeds uitgevoerd de modificaties aan boord van de 'Solaris' en 'Sponsalis'. Zijn de ervaringen op beide schepen gunstig, dan zullen ze tevens worden toegepast aan boord van de 'Spectrum', 'Stellata' en 'Sericata'.

Het uiteindelijke doel van het toepassen van deze modificaties is het langer onderhoudsloos laten draaien van de separatoren. Momenteel wordt er iedere drie maanden een separator geopend voor onderhoud. Na toepassing van de diverse modificaties en training van vlootpersoneel hopen wij te komen tot een onderhoudsperiode van zes maanden waarbij enkel voor het verwisselen van de smeerolie in het carter de separator dan kortstondig gestopt moet worden. Daardoor zullen het aantal werken in de omgeving van de separatoren sterk verminderen wat, gezien de daar aanwezige onaangename werkomgeving met onder andere hoge temperaturen, goed is voor de gezondheid en werksfeer.

**Ton Vossen**  
DFM/11



# OVERSLAG

Naast de vaste agendapunten stonden op het programma de behandeling van het Jaarverslag 1992 van de Bedrijfsgezondheidsdienst, de bespreking van het Jaarverslag 1992 van de Ondernemingsraad en de rapportage over de verkiezing van de OR.

Zoals gebruikelijk begon Joop Elias met mededelingen op allerlei gebied:

## Veiligheid

Dat 1992 een slecht jaar is geweest voor STBV op het gebied van veiligheid is al behandeld tijdens de werkvergadering van 21 januari. Voor dit jaar is er een gunstige ontwikkeling: 1 TRC en 1.4 miljoen manuren LTI-vrij (de laatste LTI dateert van 28 september 1992).

Het intensiveren van het laten meevaren van een veiligheidsofficier (voorstel van de OR) is hier mede debet aan. In datzelfde kader is begonnen met het opleiden van een Indonesische veiligheidsofficier. Binnenkort zal een tweede Indonesische VO gaan meevaren. Ook scheepsbezoeken door DFM/2 en een nieuwe impuls met betrekking tot 'Observatie Onveilig Gedrag' (OOG) zijn belangrijke aspecten.

## Milieu

In 1993 hebben we tot nu toe te maken gehad met twee incidenten waarbij sprake was van oil-spill. Het ene gebeurde tijdens het verpompen van machinekamerslops naar de wal, waarbij

een koppeling losschoot en 50 liter olie in het water terecht kwam (het tweede incident van deze aard binnen de Marine Sector, zodat hier extra aandacht aan geschonken zal worden). Het andere vond plaats na gereed lossen op een van onze schepen. Bij tankinspectie werd een te grote 'ROB' (Remaning On Board) aangetroffen. Men besloot dit alsnog naar de wal te pompen, echter zonder communicatie met de ontvangers (die al bezig waren met het drainen van de walleiding). Het gevolg was een spill op de steiger.

## Kwaliteit

In 1993 hebben we tot nu toe 201 havens aangedaan, waarbij 97 ladingen zijn vervoerd (zijnde 50 procent van de hele Shell-vloot). Er deden zich drie incidenten voor.

'Sunetta': tijdens een geladen reis is een scheur geconstateerd tussen C3 (lading) en W3 (SBT). De lading kon in Thailand normaal gelost worden; de dokking is vervroegd.

'Sidelia': bij een survey is een scheur geconstateerd in de kimgang aan beide zijden ter hoogte van de onderbreking in de kimkiel. Oorzaak is vermoedelijk het slechte weer dat in januari ondervonden werd. De noodzakelijke dokking heeft een vertraging van vijf dagen opgeleverd.

'Erodona': heeft een kontaminatie van 200 ton Mogas gehad.

Omdat het quorum aanwezig was, kon op 25 en 26 maart 1993 de eerste officiële overlegvergadering van dit jaar worden gehouden.

Aanwezig waren:

### Groep A

Leo Jorissen  
Nico van der Palen  
Jan Verheul

### Groep B

Hans Orie  
Jaap van Triet  
Arie van der Windt

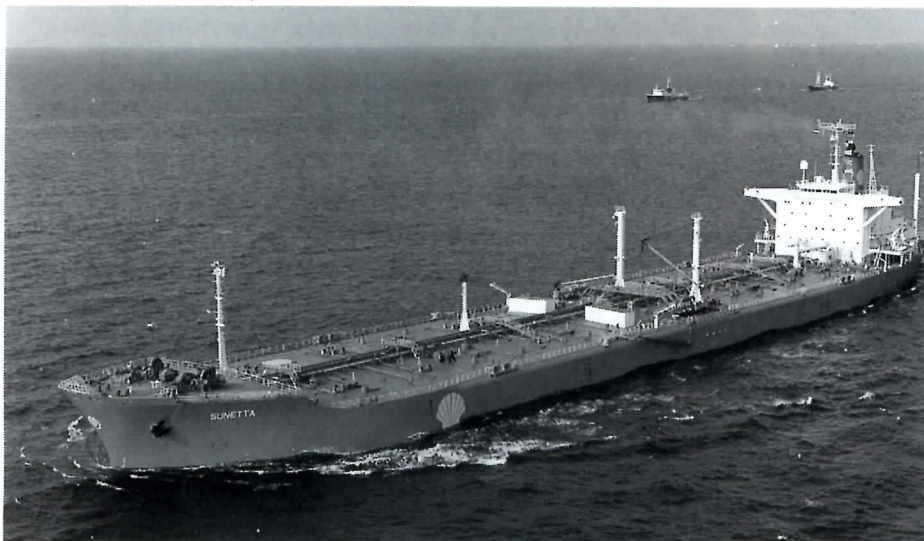
### Groep C

Jan van Overbeek

Overleg werd gevoerd met:

J.A.M. Elias, DF  
T. de Vries, DFP  
J.J. Slechte, commissaris  
STBV  
R.G. Louwe, medisch  
adviseur

J. Dumoulin verzorgde de notulering.



## Gezondheid

Na de proef met Draeger alcohol/ademtesters op twee schepen, zullen op alle schepen zulke testers geplaatst worden. Echter zonder printers, omdat toch nog een getuige nodig is. Een introductiebrief naar de vloot is in voorbereiding en zal vóór verzending aan de OR worden voorgelegd.

## NAM-F3 project

De 'Cardissa' ligt bij Wilton Fyenoord voor de ombouw. Zowel technisch als financieel gaat alles volgens schema en het schip zal in mei worden opgeleverd. In juni/juli zullen er tests worden uitgevoerd.

## Fiscale Faciliteit

Zoals bekend ontvangen we voor alle Nederlandse zeevarenden een 35 procent fiscale faciliteit, ongeacht op welk schip ze



varen. De Europese Commissie heeft bezwaar gemaakt tegen het verlenen van subsidie aan opvarenden van schepen die niet onder een EEG-vlag varen en deze subsidie zullen we dan ook medio 1993 kwijt raken. De enige mogelijkheid om deze subsidie te houden is de schepen te laten varen onder Nederlandse-vlag. Deze mogelijkheid wordt met SIM besproken.

## STBV-organisatie/ herstructurering

Over dit onderwerp is de afgelopen tijd regelmatig contact geweest tussen de bestuurder en de OR. Begin maart heeft ook de Marine Coördinator, de heer Ian McGrath, een presentatie hierover gegeven. Van de beide overgebleven 'opties', is de 'one fleet option' duidelijk de economisch meest verantwoorde. Bij een multi-nationale organisatie, zoals die voorgesteld wordt, zullen alle nationaliteiten toegang krijgen tot alle schepen. Er zal geen onderscheid worden gemaakt ten aanzien van scheepstypes. Een vaste verdeelsleutel is legaal niet haalbaar (kan worden uitgelegd als discriminatie).

Het voorstel voor de nieuwe organisatie wordt op 30 maart aan het 'Comité van Managing Directors' (CMD) voorgelegd, waarna het op 19 april aan de Raad van Commissarissen van STBV wordt voorgelegd. Eind april zal dan de adviesaanvraag naar de OR volgen.

Op de vraag in hoeverre de OR dan nog invloed heeft op het voorstel of de gevolgen daarvan, wordt geantwoord dat terdege rekening zal worden gehouden met de bevoegdheden van de OR. Zowel de OR, de RvC als het CMD hebben dezelfde doelstellingen in het vinden van de beste oplossing. Desgevraagd praat men informeel over een implementatie van twee jaar, maar dat staat nog niet vast.

Op de vraag of de bestuurder een garantie kan geven dat het laten afvloeien van overtollig personeel op een nette manier zal gebeuren, wordt geantwoord dat dit op verantwoorde wijze zal gebeuren, zoals we gewend zijn binnen Shell. Commissaris J. Slechte voegde hier aan toe, dat er waarschijnlijk een nieuwe overtolligheidsregeling op tafel zal liggen bij de Centrale Ondernemingsraad op het moment dat de OR gevraagd wordt advies uit te brengen.

Bij de OR bestaat bezorgdheid over de toekomst van de Nederlandse officier in deze nieuwe multi-nationale vloot. De bestuurder benadrukt ten sterkste dat er een absoluut commitment is, op het hoogste niveau binnen Shell, dat zowel de Nederlandse, Duitse, Franse en Engelse officieren zullen blijven gehandhaafd. Commissaris J. Slechte voegt hieraan toe dat het belang ligt in het feit, dat we hier in Nederland belangrijke interfaces hebben met de zeevaart. Op alle gebieden hebben we, om behoorlijk te kunnen functioneren, Nederlandse marine expertise nodig: een constante stroom van mensen die het vak kennen en van wanten weten. Zorg ervoor dat jonge Nederlanders een carrière willen en kunnen hebben via een vloot waarin ze

een rol kunnen spelen. Een internationale vloot biedt hen een goede kans.

Elias meldt dat de instroom voor de zeevaartscholen in het nieuwe jaar hoger ligt dan in het vorige. Het is in ons belang dat we de MO'ers, die we aan boord hebben ook behouden. Een groot deel van de toekomst hebben we in eigen handen. De bedoeling is dat we voorlopig blijven varen met de bemanningssamenstelling zoals we die nu hebben.

## HSEQ

Hierover is in het begin al gesproken. Elias merkt op dat hij nog steeds is teleurgesteld over het geringe aantal 'Near Misses' dat wordt gerapporteerd. Hij benadrukt nogmaals, dat men niet met de vinger zal worden nagewezen als er wordt gerapporteerd. Hierover zal de vloot worden benaderd.

In het kader van kwaliteit meldt de Vries dat het aantal non-conformances 256 bedraagt. Er staan er nog 82 uit, waarvan er 10 de datum van aktie hebben overschreden. Dit is alleszins acceptabel. Het aantal customer complaints bedraagt 24. Inmiddels zijn 12 schepen gecertificeerd. We streven ernaar dat alle schepen in het derde kwartaal in het bezit zijn van het certificaat.

## Personeelsituatie

Het aantal personeelsleden is niet veel veranderd. Sedert eind september 1992 is het aantal vrijwel stabiel. De recruiteringstarget voor 1993 is dertig marofs. Op dit moment hebben we al ruim vijftien mensen die te kennen hebben gegeven bij ons in dienst te willen treden. De meesten hiervan zijn ex-stagiaires. Om zeker te zijn van voldoende instroom wordt binnenkort een advertentie geplaatst in Wacht te Kooi. Desgevraagd beaamt men dat alleen marofs gerecrueteerd worden en geen conventioneel opgeleiden. Ook niet om het huidige gebrek in het middenkader op te vangen. Dit zou namelijk de doorstroom van de eigen mensen blokkeren.

De werving van stagiaires verloopt goed. Door aanwezigheid op open dagen en presentaties op zeevaartscholen hebben we 90 aanvragen voor stageplaatsen ontvangen. Daar we er maar 38 kunnen plaatsen kunnen we selecteren.

Er is een tweede Management Discussie Groep georganiseerd en in maart een officierendag. Van beide zullen er dit jaar nog drie plaatsvinden. Bij het Regionaal Opleiding Centrum van Shell is men bezig

een management training voor SMT-leden op te zetten. Men hoopt deze cursus voor de zomer te kunnen starten.

Naar aanleiding van de WAAG-enquête zal eerst met de mensen die bij de introductie betrokken zijn geweest worden gesproken. Daarna zal worden gezien of de instructies moeten worden verduidelijkt of aangepast zoals door geënquêteerden is gewenst.

De vervanging van de Nederlandse hoofden voeding kan pas geschieden als er voldoende geschikte Indonesische head caterings beschikbaar zijn. Er wordt gekeken wat we in de eigen organisatie hebben, waarna Jakarta gaat recrutereren. Hier wordt in 1993 een begin mee gemaakt. Ook binnen een nieuwe organisatie blijven we zelf verantwoordelijk voor onze eigen bemanningen en kosten. We moeten proberen alles zo goed en goedkoop mogelijk te doen.

## Medisch jaarverslag 1992

Dr. Louwe behandelt in het kort het jaarverslag waarna de tevoren opgestelde vragen worden beantwoord. Desgevraagd deelt hij mee dat binnenkort, als gevolg van EEG-richtlijnen, herhalingscursussen EHBO en ziektebehandeling zullen worden georganiseerd. De eerste zal al in mei plaatsvinden.

Ook zal gekeken worden naar de mogelijkheid van een EHBO-cursus voor Indonesisch civiele dienst personeel. Zij zijn namelijk volgens het rampenplan aan boord verantwoordelijk voor vervoer en eerste opvang van gewonden. De eerste stuurman, EHBO'er en beheerder van de medicijnkast, heeft andere verantwoordelijkheden.

## Verkiezing OR

Om het werk van de OR wat meer bekendheid te geven, is een videoband van de Shell Film Centrale naar de schepen gestuurd. Hopelijk levert het kandidaten op.

De bestuurder heeft een reminder naar de vloot gestuurd. Hierin wordt de noodzakelijkheid van een goed functionerende en op brede basis steunende OR benadrukt en wordt men verzocht zich kandidaat te stellen of kandidaten te ondersteunen. De kandidaatstelling loopt en tot nu toe zijn er zeven kandidaten voor de 'A'-groep, twee voor de 'B'-groep en één voor de 'C'-groep. Dit is nog niet voldoende. Maar er is nog een maand de tijd.

## OR-allerlei

- *De OR is vertegenwoordigd geweest bij de dodenherdenking op 4 mei in het Centraal Kantoor in Den Haag.*
- *De OR heeft een voorstel ingediend voor het privé-gebruik van Marinet. Dit wordt nu door verschillende afdelingen op kantoor bekeken, waarna geadviseerd zal worden aan de bestuurder.*
- *Dit verslag is geschreven door Nico van der Palen.*



# V A A R T   H O U D E N

## Marine Studie

De voorstellen, waarbij Operations and Finance worden gecentraliseerd in Londen en worden ondergebracht in de nieuw op te richten maatschappij Shell International Shipping Limited, zijn, voor zover deze voorstellen betrekking hebben op STBV, in principe geaccepteerd en aan de Ondernemingsraad voorgelegd voor advies. Op 14 mei vond een overlegvergadering plaats waarbij dit onderwerp centraal stond.

De voorstellen zullen vooral gevolgen hebben voor de walmedewerkers. Een aantal functies verdwijnt, een aantal medewerkers zal worden overgeplaatst naar Londen. In Rotterdam zullen naast de Personeelsafdeling een beperkte Financiële- en Operationele sectie overblijven alsmede enkele kleine ondersteunende secties. Voor onze vlootmedewerkers zijn de veranderingen beperkt:

- het aanspreekpunt in Londen wordt onze eigen afdeling Operations;
- de bemanning van de schepen verandert niet;
- onze vlootmedewerkers krijgen nu toegang tot LNG-schepen;
- er komen meer carrière mogelijkheden voor onze vlootmedewerkers aan de wal (in Londen), zowel tijdelijk als permanent;
- men blijft bij STBV in dienst;
- in de arbeidsvoorwaarden komt geen verandering;
- STBV blijft recruterend; de behoefte aan maritieme officieren blijft bestaan

Belangrijk is dat vastgelegd is dat de samenstelling van de nieuwe maatschappij, Shell International Shipping, internationaal van karakter zal zijn en dat ook in de toekomst zal blijven.

## MBO'ers

Graag wil ik een hardnekkig misverstand uit de weg ruimen. Ons MBO-beleid is erop gericht dat betrokkenen door kunnen stromen naar de hogere rangen. Geschiktheid en bereidheid om door te studeren zijn voorwaarden voor indiensttreding. Hoe, dat is een vraagstuk waaraan op dit moment hard wordt gewerkt. De lange methode is de weg via MBO naar HBO. De andere mogelijkheid waarover binnenkort de discussies met de overheid worden opgestart is het behalen van een hogere vaarbevoegdheid. De KVNR (Koninklijke Vereniging voor

Nederlandse Reders) heeft hiervoor een plan uitgewerkt. De zeevaartscholen staan hier positief tegenover.

## Volledig geïntegreerde Marof

Een andere ontwikkeling die met de zeevaartscholen en overheid in gang is gezet is de opleiding naar een volledig geïntegreerde marof-opleiding, dus zonder nautische of technische specialisatie in het vierde opleidingsjaar. Het zal nog wel enige tijd duren voor dit een feit is, maar de eerste indruk is dat alle betrokken instanties in principe positief staan tegenover dit idee.

## Cursus Management-vaardigheden

Na veel voorbereidend werk samen met het ROC gaat op 21 juni a.s. de eerste vijfdaagse cursus management vaardigheden voor SMT-leden van start. De cursus wordt gehouden in Renesse. Als cursusbegeleider treedt op Karel Zinkhaan, die binnenkort ook ter oriëntatie op één van onze schepen zal meevaren. Aan een tweedaagse financieel-economische module wordt de laatste hand gelegd.

## Nieuwe stagiaires

Het komend jaar zullen circa veertig stagiaires hun stagejaar bij ons komen doorbrengen. Dertig HBO'ers en tien MBO'ers. Voor het eerst sinds een aantal jaren hebben we veel meer aanvragen gehad dan beschikbare plaatsen. We hebben dus weer kunnen selecteren hetgeen een positieve ontwikkeling is.

## Recruteringsdoelstelling 1993

Onze doelstelling is gericht op het in dienst nemen van dertig maritieme officieren, vijftieng HBO en vijf MBO afgestudeerden. We zijn optimistisch dat we deze target zullen halen. Wel zullen we binnenkort adverteren omdat de groep geschikte ex-stagiaires niet groot genoeg is. (Zie illustratie)



**Drie maanden Zuidchinese Zee.**



**Twee maanden Zandvoort aan Zee.**

Het is hard werken aan boord van een tanker. Niemand ont-  
kent dat. Lange dagen, ver van huis. Maar, daar staat  
natuurlijk wel die onbetaalbare vrijheid tegenover. De wereld  
die aan je voeten ligt. De wind die om je eren fluit. En, als  
je nu als Manoeuvre Officier bij Shell Tankers aanmonsterd,  
een zee van vrije tijd. Want de maandelijkse vaartijd is bij ons  
binnenkort drie maanden waarna je recht hebt op ongeveer  
twee maanden verlof. In het wereldbeeld waar je aan wal  
gaat. Of, met een vliegticket op zak, lekker thuis bij de  
familie. Het is op twee af, meten we dat bij Shell Tankers.  
En 't moet gezegd worden, daar varen we wel bij. Interesse?  
Stuur de bon op dan ontvang je uitgebreide informatie.

Waar wilt u werken? \_\_\_\_\_  
Waar wilt u studeren? \_\_\_\_\_  
Waar wilt u wonen? \_\_\_\_\_  
Waar wilt u werken? \_\_\_\_\_  
Waar wilt u studeren? \_\_\_\_\_  
Waar wilt u wonen? \_\_\_\_\_

**KOM BIJ SHELL TANKERS WERKEN ALS JE VAN VRIJE TIJD HOU**



## Officieren Discussie Groep

Blijkens de reacties van de tien deelnemers vond men dit een goed bestede dag, waarbij veel onderwerpen uitgebreid over tafel kwamen. De volgende dag staat gepland voor juni a.s. Op enkele punten zal het programma worden bijgesteld.

## Alcoholtester

Binnenkort zullen op al onze schepen alcoholtesters worden geplaatst. Testen blijft op basis van vrijwilligheid. Besloten is geen printers te kopen. Er zullen - wil de test enige rechtsgeldigheid hebben - toch altijd twee getuigen (één SMT-lid en één lid van de HSEQ-werkgroep) nodig zijn.

## Retirement gratuity

Voor onze Indonesische medewerkers is een 'Retirement Gratuity' ingevoerd die bij het bereiken van de 55-jarige leeftijd wordt uitgekeerd.

- De uitkering zal omstreeks US\$ 200 per vaarjaar bedragen. Elke medewerker krijgt bij vertrek een brief van STBV met het juiste bedrag.
- Bij eerder vertrek ontvangt men een deel van dit bedrag.
- Bij overtoelligheid wordt de gratuity berekend op basis van het aantal op dat moment gemaakte vaarjaren x US\$ 200.
- Belangrijk is dat alle achterliggende dienstjaren voor de berekening meetellen.
- Voor officieren gelden andere bedragen en leeftijdsgrenzen.

Voor nadere informatie kan men zich wenden tot Shell Jakarta (GAH/6).



V.l.n.r. Abdul Manaf Husain, Tino de Vries, Mugianto, Roel Knol, Sugino en Ony Tilaar

## Reisvoorbereiding Indonesische officieren

De tweede cursus reisvoorbereiding voor Indonesische officieren onder leiding van R. Knol met opnieuw vier deelnemers werd op 23 april met succes afgesloten. Eén van de geslaagden, Manaf A. Husain zal binnenkort in navolging van zijn collega T. Laisa de opleiding tot veiligheidsofficier gaan volgen. Zie foto elders op deze pagina.

## Overeenkomst met KPI

De nieuwe overeenkomst met de KPI over de arbeidsvoorwaarden voor onze Indonesische medewerkers is inmiddels door alle betrokken partijen getekend. Een kopie zal binnenkort naar alle schepen worden verstuurd.

## Vaartijd

Wellicht ten overvloede wil ik nogmaals onder Uw aandacht brengen dat er naar gestreefd wordt de vaartijden voor eind 1994 terug te brengen tot drie maanden.

Een en ander is in de laatste CAO met de vakbonden afgesproken.

DFP/1 probeert derhalve vanaf nu de vaartijden geleidelijk aan terug te brengen tot bovengenoemde periode. In eerste instantie zal het daarbij om de jongere officieren gaan. Voor de senior officieren ontstaan er pas mogelijkheden in 1994.

Met individuele wensen voor een langer contract zal natuurlijk zoveel mogelijk rekening worden gehouden. U gelieve in dit verband ruimschoots van tevoren Uw wensen aan DFP/1 staf kenbaar te maken. Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

## Individuele loopbaanplanning

Er is een begin gemaakt met het opstellen van individuele loopbaanplannen voor vlootmedewerkers met veel doorgroeimogelijkheden. Deze zullen door DFP/1 met de betrokkenen tijdens het kantoorbezoek worden doorgesproken.

## Behouden vaart en een goed verlof.

**T. de Vries**  
Personnel Manager

## Pesangon

Untuk pelaut-pelaut kita dari Indonesia telah diberlakukan peraturan mengenai pesangon yang dibayarkan ketika mencapai usia 55 tahun.

- Jumlah pesangon sekitar US\$ 200 setiap tahun berlayar. Tiap-tiap pelaut pada waktu meninggalkan perusahaan mendapat surat dari STBV di mana dicantumkan besarnya pesangon itu.
- Jika meninggalkan perusahaan sebelum saat itu, maka jumlah yang diterima adalah sebagian dari jumlah tadi.
- Dalam hal kelebihan tenaga, pesangon dihitung atas dasar

jumlah tahun berlayar hingga saat itu dikalikan dengan US\$ 200.

- Semua tahun berlayar yang telah dijalani ikut dihitung.
- Untuk para perwira berlaku jumlah dan usia yang berbeda.

Untuk keterangan lebih lanjut, dapat dihubungi Shell Jakarta (GAH/6).

## Persiapan perjalanan perwira-perwira Indonesia

Kursus kedua tentang persiapan perjalanan bagi perwira-perwira Indonesia, yang dipimpin oleh R. Knol dengan 4 orang peserta juga, pada

tanggal 23 April telah berakhir dengan baik. Salah satu antara mereka yang lulus, yaitu Manaf A. Husain, dalam waktu dekat ini akan mengikuti jejak sejawatnya T. Laisa dan mengikuti pendidikan perwira keamanan. Lihat foto di bagian lain halaman ini.

## Kesepakatan dengan KPI

Kesepakatan yang baru dengan KPI mengenai syarat-syarat kerja bagi para pelaut Indonesia dalam pada itu telah ditandatangani oleh pihak-pihak yang bersangkutan. Sebuah salinan dalam waktu dekat ini akan dikirim ke semua kapal.



# KWALITEITS KLANKEN

Zoals afgesproken deze keer iets meer over de norm. In de ISO 9000 serie kent men vier normen, sterk vereenvoudigd.

- Op ISO 9000 en 9004 kun je niet gecertificeerd worden. Het zijn richtlijnen om je keuze te bepalen.
- Uit de tekening blijkt dat 9001 de meest uitgebreide norm is en 9003 het kleinste gebied omvat.
- De keuze van de norm hangt sterk af van het soort bedrijf waar men in werkt. Omdat wij als STBV niet zelf ontwerpen/ontwikkelen - geen nieuwbouw - is 9002 de meest aangewezen norm.
- Een op kwaliteitsgebied gerenommeerd bedrijf als Rank Xerox ontwerpt, fabriceert, keurt, distribueert en verleent nazorg. Zij zijn gecertificeerd op 9001.
- Omdat de ISO norm geen veiligheids- en milieu eisen kent, is voor de scheepvaart de IMO resolutie A/680 toegevoegd. Deze richtlijn heeft uitsluitend betrekking op veiligheid en milieu. Vandaar dat deze resolutie in ons certificaat is verwerkt.
- Daarvan zijn veertien ISO bepalingen van toepassing op de scheepsorganisatie. Bij wijze van voorbeeld zal ik er enkele behandelen.

## 4.1.2.2. - Middelen en personeel voor verificaties

*'De Maatschappij moet zorgen voor passende middelen en geschoold personeel aanwijzen voor uitvoeren van controles. Deze controles moeten betrekking hebben op keuring en bewaking van het produkt. Audits van het kwaliteitssysteem dienen te worden uitgevoerd door personeel dat onafhankelijk staat van de verantwoordelijke personen.'*

*Wat betekent dat nu, vrij vertaald. Welnu, de kwaliteitsauditer zal ten aanzien van deze norm onder meer de volgende punten checken.*

- Zijn de certificaten up-to-date;
- zijn er inspecties uitgevoerd en de aanbevelingen overgenomen;
- zijn de Liberiaanse jaarlijkse inspecties uitgevoerd;
- zijn er Port State Control Inspecties uitgevoerd en zijn de aanbevelingen uitgevoerd;

<b>Richtlijnen</b>	<b>Ontwikkeling produkt/ dienst</b>			<b>9001</b>
	<b>Norm keuze</b>	<b>Fabricage / Dienstverlening</b>		
		<b>Keuring /</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
		<b>0</b>	<b>0</b>	
	<b>Eindcontrole</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>9</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	
<b>0</b>	<b>Distributie / Aflevering</b>			
<b>0</b>	<b>Nazorg</b>			
<b>0</b>	<b>Richtlijnen kwaliteitszorg</b>			<b>9004</b>

- is er een oefenschema;
- is er een calamiteitenoefenschema en wordt dat opgevolgd. Waaruit blijkt dat;
- worden de oefeningen geëvalueerd en wordt er bijgestuurd. Waar ligt dat vast;
- hoe zijn de instructies en supervisie vastgelegd ten aanzien van navigatie/ brug, lading, machinekamer, onderhoud. Waar ligt dat vast en hoe blijkt dat iedereen zich hieraan houdt.

*Dat zijn vragen die steeds opkomen. Waaruit blijkt - schriftelijk! - dat procedures bekend zijn en worden uitgevoerd.*

*Volgende keer zal ik '4.5.10 Calibreren' nader toelichten.*

## Certificering

Bij certificering gaat het om het voldoen aan de norm. Indien we niet aan de norm voldoen lopen we de kans van een 'non-conformance' (NC). Bij een NC wordt actie genomen zodat we weer aan de norm voldoen. Komt een probleem vaker voor dan zoeken we naar de structurele oorzaak. Er worden passende maatregelen genomen zodat het probleem hopelijk definitief uit de wereld is. We voldoen dan weer aan de norm: 'Conformance to requirements'.

## Total Quality Management

Bij TQM - oftewel integrale kwaliteitszorg - gaat het om veel meer dan de norm voorschrijft. Integrale kwaliteitszorg omvat

alle activiteiten van een organisatie en ons handelen daarin.

Bij integrale kwaliteitszorg kijk je naar de **verwachtingen** die de klant van je heeft. Een aantal afspraken staan **expliciet** beschreven in een overeenkomst of contract (bijvoorbeeld charterparty). Het is echter **veel moeilijker** om uit te vinden wat de **impliciete** verwachtingen van de klant zijn. Ik kan dat het best met een voorbeeld duidelijk maken.

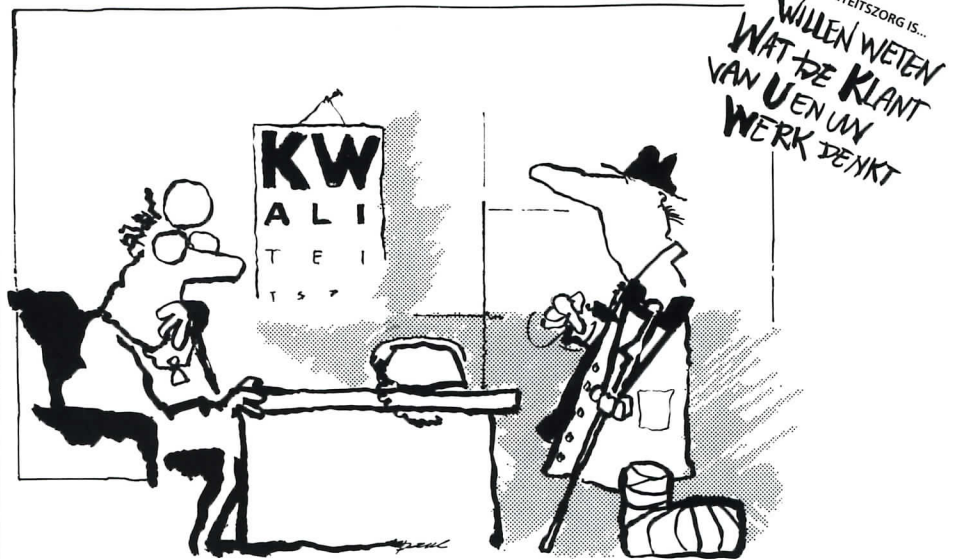
Als je naar de bakker gaat, verwacht je beleefd behandeld te worden. Indien je (herhaaldelijk) wordt afgebeukt ga je naar een andere bakker uitkijken. Het brood moet van goede kwaliteit, knapperig en vers zijn. Daar zijn wettelijke voorschriften voor. Toch zou je als klant raar opkijken als ze het brood in een krant verpakken. Daar zijn geen voorschriften voor. Je verwachting is verpakking in een papieren of plastic zak. Als leverancier probeer je vast te stellen wat de klant verwacht. Hetzij in overleg met de klant of via bijvoorbeeld een telefoonenquête of markt onderzoek.

Dat is een continue proces omdat de eisen en verwachtingen aan verandering onderhevig zijn. Integrale kwaliteitszorg is dan ook een proces - net als veiligheid - waaraan geen einde komt. Er is ook geen weg terug! Tenminste als je als leverancier van diensten wilt blijven voortbestaan. Kwaliteitszorg resulteert in een steeds betere kwaliteit van het geleverde product of de verleende dienst.



Het uiteindelijke doel is 100 procent klanttevredenheid, vanzelfsprekend tegen concurrerende kosten (net als bij veiligheid waar we streven naar 100 procent ongevals-vrij varen). Met nadruk herhaal ik, dat geldt zowel voor de externe klanten als onze interne klanten. Ook andere afdelingen en onze collega's die daar in werken, zijn onze klanten!

- \* Op 5 en 6 juli a.s. komt Lloyd's assessor naar onze Managementsystemen kijken. We verwachten dan ook opnieuw een aantal schepen op het certificaat bijgeschreven te krijgen.
- \* Eind april rapporteerde MRA (Trading) dat er nu een duidelijke aanwijzing is dat de belangrijke charteraars steeds minder bereid zijn om substandard tonnage in te huren.
- \* We zijn in gesprek met een consultant over het opzetten van kwaliteitstraining voor vloot- en walmedewerkers.
- \* Aantal NC's 294  
Uitstaand 78  
Customer Complaints 24  
Uitstaand 1  
We zullen kritischer worden ten aanzien van het vaststellen of iets een NC is of



niet. Bij kleine onvolkomenheden zullen we deze noteren, te zijner tijd verwerken zonder dat er een formele NC procedure wordt opgestart. Dit ter vermindering van onnodige bureaucratie.

- \* Nogmaals kwaliteit is ieders verantwoordelijkheid. En, doe wat U doet de eerste keer goed.

- \* Volgende keer meer over de stand van zaken van de QITS. Welke zijn werkzaam en wat is de voortgang.

**Behouden vaart,**

**Tino de Vries  
Quality Manager**

# Tussenstand Mobiliteits- onderzoek

**De mobiliteitsenquête die eind 1992 onder een groot aantal Nederlandse Shell- en NAM medewerkers is gehouden, heeft inmiddels zijn eerste uitkomsten opgeleverd. Het onderzoeksbureau dat de enquête in opdracht van Shell Nederland heeft uitgevoerd, NSS/ Marktonderzoek BV, heeft de grote hoeveelheid gegevens verwerkt en in een aantal rapporten samengevat.**

Een conclusie die er in ieder geval uitspringt, is dat het onderwerp mobiliteit grote belangstelling geniet. Van de 4600 medewerkers die de enquête rond Kerst 1992 ontvingen, hebben ruim 3400 de enquête tijdig ingevuld en teruggestuurd; een respons van circa 74 procent, wat volgens de onderzoekexperts zonder meer hoog te noemen is. De belangstelling voor 'mobiliteit' blijkt ook nog eens uit het feit dat veel medewerkers van de gelegenheid

gebruik hebben gemaakt om uitgebreid commentaar te leveren, suggestie te doen, of hun antwoorden toe te lichten.

Opvallend is dat men over het algemeen positiever staat tegenover overplaatsingen naar het buitenland dan tegenover overplaatsingen binnen Nederland: de groep die daarover redelijk tot zeer positief denkt bedraagt respectievelijk 56 procent en 49 procent. Bij dit algemene oordeel bestaat een duidelijke correlatie met de leeftijd van de betrokkenen: medewerkers tot 40 jaar denken duidelijk positiever dan gemiddeld over toekomstige overplaatsingen, en medewerkers boven 40 jaar wat minder positief.

De geënquêteerden konden ook aangeven welke factoren voor het persoonlijk meewegen bij het oordeel over eventuele toekomstige overplaatsingen. Factoren die daarbij hoog scoren zijn het onderwijs en de sociale hechting van kinderen, en de sociale en beroepsmatige positie van de partner; voor menigeen kunnen deze factoren mogelijk een (veelal tijdelijke) beperking van hun mobiliteit inhouden.

Uiteindelijk geeft 77 procent van de ondervraagden aan direct of op termijn beschikbaar te zijn voor een overplaatsing naar het buitenland; voor een overplaatsing binnen Nederland is dat 72 procent.

De rapporten van NSS/Marktonderzoek worden momenteel door Shell Nederland eerder geanalyseerd. De vraag die daarbij natuurlijk centraal staat, is in welke vorm follow up gegeven moet worden aan de resultaten. Daarbij gaat enerzijds de aandacht uit naar elementen die specifiek voor de Nederlandse staf gelden, maar zal anderzijds ook aansluiting gezocht worden bij de wereldwijde 'Shell Expatriation Survey', die door de HR-functie van de Groep zal worden uitgevoerd. Dit wereldwijde onderzoek, dat naar verwachting eind mei 1993 van start gaat, betreft vanzelfsprekend ook Nederland. Een aantal Nederlandse Shell- en NAM medewerkers zal dus een dezer dagen opnieuw een enquête in de bus krijgen. Hun medewerking aan deze survey wordt door de Groep zeer op prijs gesteld.



# TRAINING EN OPLEIDING

Naar aanleiding van de recente studie naar ons Training- en Opleidingsbeleid, die door John Kuik werd uitgevoerd in het kader van zijn HBO studie, willen wij meer duidelijkheid scheppen met betrekking tot onze geplande training- en opleidingsactiviteiten. Onderstaand treft U dan ook een overzicht aan van de komende activiteiten op dit gebied.

De data en plaatsen waar de cursussen en bijeenkomsten worden gehouden zijn voorlopig en kunnen derhalve gewijzigd worden.

U kunt onderstaande informatie wellicht gebruiken tijdens de bespreking van Uw conduite. Het is namelijk tijdens dit gesprek dat Uw trainingsbehoeften de revue zullen passeren. Mocht Uw beoordelaar, in overleg met Uzelf, van mening zijn dat U voor een genoemde cursus in aanmerking komt dan dient dit in principe in uw conducerapport te worden opgenomen. U kunt dan wellicht gelijktijdig aangeven wanneer U denkt beschikbaar te zijn om de cursus dan wel bijeenkomst bij te wonen. Jeanne Dumoulin (DFP/111) zal U zo spoedig mogelijk van uw eventuele deelname op de hoogte stellen. Mocht U

onverhoopt nog vragen hebben schroom dan niet om contact met haar op te nemen. Haar telefoonnummer is 010 - 4071847.

Wellicht ten overvloede wil ik U wijzen op de grondslagen van ons Training- en Opleidingsbeleid, alsmede onze cursussladder die als richtlijn gebruikt wordt bij Uw loopbaanbegeleiding, die U na kunt lezen in het Scheepsreglement Hoofdstuk 12.

Heeft U wellicht suggesties omtrent trainingen, opleidingen etc. dan verneem ik die graag tijdens Uw bezoek aan kantoor. U kunt natuurlijk Uw suggesties ook schriftelijk aan mij richten.

**Wim Dufourné**  
Hoofd Vlootpersoneel

## cursus voor scheepswerktuigkundigen

Scheepswerktuigkundigen die in het bezit zijn van het diploma 'B', verkregen via de HTS-structuur en die voldoende vaartijd hebben voor het diploma 'C', kunnen zich opgeven voor de cursus

### scheepvaartkunde

De cursus wordt gegeven aan de Technische en Maritieme Faculteit, afdeling Operationele Techniek, Schipluidenlaan 20, 1062 HE Amsterdam.

De aanvangdatum is maandag 13 september 1993. De cursus omvat vier weken van dertig lessen. Door middel van presentaties en discussies op vrijdag 8 oktober 1993 wordt de cursus afgesloten.

Ook zij die nog vaartijd te kort komen kunnen zich opgeven. Aan de hand van het aantal vaardagen dat men te kort komt wordt bekeken of men de cursus kan volgen. De vaartijd na het diploma 'B' dient behaald te zijn op schepen met een voortstuwingsvermogen van 2944 KW (4000 PK). Ook scheepswerktuigkundigen die reeds in het bezit zijn van het diploma 'C' kunnen zich opgeven voor deze cursus.

Zij die zich wensen op te geven voor bovengenoemde cursus, dienen dit in overleg te doen met Jeanne Dumoulin (tel.: 010-4071847).

## CURSUSKALENDER 1993

Maand	Van - tot	Cursus	Locatie
Juni	07-11	Brandblussen	Vlissingen
	09	Officieren Discussiegr.	Rotterdam
	14-18	SW 280	Zwolle
	21-25	Scheeps Man. Team	Rotterdam
	26/6-2/7	cursus	Confer.oord
	28/6-2/7	Zelfontwikkeling-1	Hofplein
Juli	05-09	Reisvoorbereiding	Bunnik
	25-30	Management Discussiegr.*	Spijkenisse
		Framo*	Rotterdam
		MAN B&W*	Lowestoft
		Advanced DP Course*	
Juli	05-09	SW 280	Zwolle
	25-30	Bridge Simulation	Southampton
Augustus	09-13	SW 280	Zwolle
	30/8-3/9	Info.hantering Probleemanalyse en Besluitvorm. 1	Rijswijk
September	06-10	Scheeps Man. Team	Rotterdam
	08	cursus	Rotterdam
	13-14	Officieren Discussiegr.	Bunnik
	13-15	Sr. Officer Disc. Group	Rijswijk
	20-24	Conflicthantering	Rijswijk
	21-22	Info.hantering Probleemanalyse en Besluitvorm. 2 Vergadertechniek Brandblussen* Oil Accounting*	Rijswijk Vlissingen Vlaardingen
Oktober	11-15	SW 280	Zwolle
	11-15	Zelfontwikkeling-2	Confer. oord
	24-29	Bridge Simulation	Southampton
	25-29	Zelfontwikkeling-1	Confer. oord
	27/9-1/10	Reisvoorbereiding	Hofplein
		Brandblussen* Framo* MAN B&W* Management Discussiegr.*	Vlissingen Spijkenisse Rotterdam Bunnik
November	01-02	Sr. Officer Disc. Group	Bunnik
	03-10	Marcom-A	Den Helder
	08-10	Financ. Econ. Man.	Rijswijk
	08-12	SW 280	Zwolle
	08-12	Scheeps Man. Team cursus	Rotterdam
	11/11 en 2/12	Effectieve Present-2	Rijswijk
	15-17	Conflicthantering	Rijswijk
	15-19	Tankerman	Rockanje
	15-19	Managerial Grid	Berg en Dal
	22-26	SW 280	Zwolle
23-26	Communic. en beinvl.-2	Confer. oord	
24	Officieren Discussiegr. Brandblussen* Oil Accounting*	Rotterdam Vlissingen Vlaardingen	
December	13-17	Reisvoorbereiding	Hofplein
	21-24	Communic. en beinvl.-1 MAN B&W* Framo*	Confer.oord Rotterdam Zwolle

\*) Geen definitieve afspraken gemaakt.

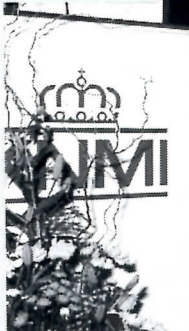


# Onderscheiding

Op 21 april jl. vond in het Congrescentrum Engels te Rotterdam de uitreiking plaats van KNMI-onderscheidingen aan kapiteins, stuurlieden en radio-officieren van de Koopvaardij.

Gezagvoerder L.A. Groendijk ontving een zilveren medaille, als erkenning voor zijn langdurige en bijzondere verdienste op het gebied van de meteorologie.

Shell Tankers werd bij deze gelegenheid vertegenwoordigd door Tino de Vries.



## hoog bezoek aan boord 'Niso'

*Op weg van Ras Tanura naar Whangarei, werd enkele dagen voor overschrijding van de Equator bericht ontvangen dat Neptunus, heerser der zeeën en oceanen, het schip met een bezoek zou vereren om enkele opvarenden te dopen. Na ontvangst van de telex volgden enkele dagen van voorbereiding en toch wel wat spanning onder de potentiële dopelingen. Ondanks het feit dat er geen namen waren genoemd, was het voor de drie stagiaires wel duidelijk dat zij in de prijzen zouden vallen.*

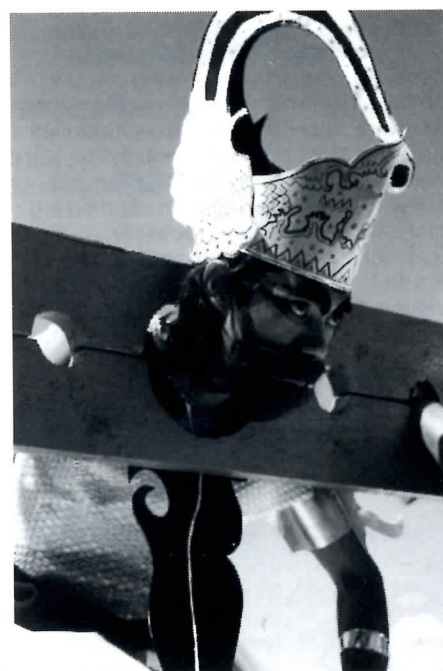
Op zondagmiddag 21 maart werd de komst van Neptunus met echtgenote en hofkapper aan boord aangekondigd. De hoogheden werden door de officier van de wacht op dek begroet en naar de brug geleid alwaar een welkomswaard door de gezagvoerder werd gesproken. Neptunus wees in zijn antwoord op de hoeveelheid afval dat in zee wordt gedumpt waardoor zijn echtgenote steeds verplicht was een helm te dragen om letsel te voorkomen. Hierna begaf het gezelschap zich naar het zwembad teneinde het dooprutueel te beginnen.

De eerste dopelingen bleken drie leden van de Indonesische bemanning te zijn, terwijl de stagiaires ook reeds waren verzameld om geblinddoekt en gebonden

aan de railing van het zwembad hun lot af te wachten in het opgestelde schandblok. Vanwege de Ramadan waren er enkele beperkingen ten aanzien van de Indonesiërs, maar na een perfecte scheerbeurt en een lekker smeermiddel werd door Neptunus zelf de toekomstige zeenaam aan de kandidaten toegekend middels het tikken van een eitje op de betreffende hoofden.

Hierna kwamen de stagiaires aan de beurt, die een wat grotere beproeving stonden te wachten. Zij kregen een speciaal drankje, gevangen zeevis en enig afval te proeven. Een plons in het zilte nat bracht opluchting voor de gedoopten, maar de ceremonie bleek nog niet teneinde. Een maritiem officier trachtte aan het geweld te ontsnappen door zijn 'vermomming' als video-cameraman en bovendien bleek echtgenote 'Amalia' zelf ook niet in het bezit van de vereiste papieren. Dit kon niet worden getolereerd en zo belandden beide eveneens in het schandblok en moesten hetzelfde ondergaan als de eerste slachtoffers.

Uiteindelijk belandde een groot deel van de aanwezigen in het zwembad waar het de rest van de middag prettig vertoeven was. Na zonsondergang werd op het achterdek een rijstmaaltijd genoten, waarbij zoveel mogelijk opvarenden aanwezig waren. Tijdens dit culinair hoogtepunt werden de doopcertificaten uitgereikt.



### aanvraag monsterboekje

In verband met enkele wijzigingen, publiceren wij hierbij de procedure die gevolgd moet worden om in het bezit te komen van een monsterboekje.

U dient de hieronder genoemde bescheiden op te sturen naar:

**DGSM Scheepvaartinspectie  
T.a.v. afd. Bemanningszaken  
Postbus 8634  
3009 AP Rotterdam**

– Kopieën van de bladzijde 1 tot en met 4 van een geldig paspoort.

- *Uittreksel uit het bevolkings-/persoonsregister.*
- *Twee gelijke recente pasfoto's.*
- *Een bedrag van f 75,- dient te worden overgemaakt op girorekening 53.68.629 ten name van DGSM Scheepvaartinspectie te Rotterdam, onder vermelding van 'aanvraag monsterboek' en naam van betrokkene.*
- *Betalingsbewijs (origineel stortingsbewijs of kopie rekeningafschrift).*

Volledigheidshalve wijzen wij er op dat ook gezagvoerders in het bezit dienen te zijn van een geldig monsterboekje.

### Afscheid

Mede namens mijn echtgenote wil ik iedereen danken, zowel wal als vloot, voor de vele bliken van belangstelling die ik mocht ontvangen bij mijn afscheid van STBV. Vooral de hartelijke reacties van de Indonesische bemanningsleden waren overweldigend. Een ieder, van wie ik niet persoonlijk afscheid heb kunnen nemen, dank ik voor de prettige samenwerking. Het gaat U allen goed.

Saya ingin mengucapkan terima kasih, juga atas nama istri saya, kepada semua fihak baik yang di darat maupun yang berlayar, untuk perhatian yang demikian besarnya yang saya terima pada waktu perpisahan saya dengan STBV. Lebih-lebih lagi sambutan yang menyentuh hati dari pelaut-pelaut Indonesia, yang sangat luar biasa. Terima kasih saya bagi siapapun juga yang tak sempat saya pamiti secara pribadi, untuk kerjasama yang sangat menyenangkan. Semoga Anda semua bahagia!

**Hong en Lien Selser**



# mijlpaal 'erodona'

**Elk schip van STBV staat achter het veiligheidsbeleid en draagt daar een steentje toe bij. Hierbij is het streven een steeds grotere mijlpaal te bereiken. Op 4 december 1992 was het voor de 'Erodona' zover: twee jaar na de overname van STUK had het schip gevaren zonder ongeval met arbeidsverzuim (OMA).**

Een veiligheidsbeleid staat of valt met de mensen die het werk moeten verrichten. Het moet zeker gezegd worden dat alle officieren en bemanningsleden die sedert 5 december 1990 aan boord van de 'Erodona' hebben gewerkt een belangrijke bijdrage hebben geleverd. Het bereiken van zo'n mijlpaal vergt veel inzet van en samenwerking tussen bemanning en officieren. Een inzet en samenwerking die elke keer weer de moeite waard blijkt.

Een en ander diende gepast gevierd te worden. De uitreiking van het certificaat vond plaats op 17 februari jl. te Guam. Hiervoor ging een uitnodiging uit via het agentschap. Enkele gasten waren de heer Nicholson, directeur van Shell Guam, de staf van Shell Guam en het hoofd van de Amerikaanse kustwacht, de heer Salas. Gezien de inspectie die de kustwacht 's ochtends had gehouden was deze laatste zeer te spreken over de staat van het schip en de werking van de veiligheidsmiddelen. Om 17.00 uur werden de eerste gasten ontvangen in de officiersbar.

Om 18.00 beet gezagvoerder Ton Tromp de spits af. Hij heette een ieder welkom aan boord en bedankte het agentschap voor het doorgeven van de uitnodiging. Ter begeleiding van zijn toespraak noemde hij een aantal feiten van de afgelopen twee



jaar. Zo had de 'Erodona' in die twee jaar 103 havens aangedaan, 107450 mijlen afgelegd, 1116864 MT lading vervoerd en waren er 421056 manuren gemaakt met een gemiddelde bezetting van 25 man. Tot slot bedankte gezagvoerder Tromp het personeel in de kombuis die de catering tot in de puntjes verzorgd had. Hierna werd het woord gegeven aan de heer Nicholson, die het certificaat zou uitreiken.

De heer Nicholson dankte het schip voor de uitnodiging en prees de inzet en samenwerking van bemanning en officieren die het behalen van het certificaat mogelijk maakten. Ook prees hij het veiligheidsbeleid van STBV. Nadat het certificaat was uitgereikt, kregen de heren

van de gezagvoerder een stropdas en de dames een kleurrijk bloemstuk. Bemanning en officieren kregen op hun beurt van Shell Guam een pet, kalender en een biermok.

Na de uitreiking droeg een ieder zijn of haar steentje bij aan een zeer gezellige avond. Gezagvoerder Tromp leidde een geïnteresseerd gezelschap rond op de brug en door de accommodatie en hoofdwerktuigkundige Westerbeek leidde hen rond in de machinekamer. En zo kwam ook aan deze avond een einde.

**Willem Terpstra  
Stagiaire**



## nieuw gezicht bij stbv



**Jacob Brands**  
25 jaar  
ex-Terschelling

*'Ik ben Jacob Brands, getrouwd en woon in Urk. Urk is een vissersdorp, en de bedoeling was dus ook dat ik de kotter van mijn vader zou overnemen. Maar, aangezien ik zeeziek werd op scheepjes van veertig meter heb ik besloten, omdat de zee toch trok, de zeevaartschool te volgen en het op grotere schepen te proberen. Ik heb nu ruim twee jaar bij een andere rederij gevaren, maar omdat zij op het moment liever met Philippijnse officieren gaan varen, heb ik vaarwel gezegd. Shell is voor mij een nieuwe uitdaging en vol goede moed ik begin ik nu aan het tanker-avontuur.*

**J.J. Brands**  
MO3  
ms 'Spectrum'



<i>Wnd.</i>	– Waarnemend	<i>Stag.HO</i>	– Stagiaire HBO
<i>Gezagnv.</i>	– Gezagvoerder	<i>Stag.MO</i>	– Stagiaire MBO
<i>1e Stm.</i>	– 1e Stuurman	<i>Ind.</i>	– Indonesian
<i>2e Stm.</i>	– 2e Stuurman	<i>IJD</i>	– Ind. junior deckofficer
<i>Hwtk.</i>	– Hoofdwerktuigkundige	<i>IDE</i>	– Ind. junior engineer
<i>2e Wtk.</i>	– 2e Werktuigkundige	<i>IRO</i>	– Ind. radio officer
<i>3e Wtk.</i>	– 3e Werktuigkundige	<i>Off2</i>	– Ind. 2e stuurman
<i>4e Wtk.</i>	– 4e Werktuigkundige	<i>Off3</i>	– Ind. 3e stuurman
<i>MO1</i>	– Maritiem officier 1	<i>Eng3</i>	– Ind. 3e werktuigkundige
<i>MO2</i>	– Maritiem officier 2	<i>Eng4</i>	– Ind. 4e werktuigkundige
<i>MO3</i>	– Maritiem officier 3	<i>CPO</i>	– Chief petty officer
<i>MO4</i>	– Maritiem officier 4	<i>PO</i>	– Petty officer
<i>Roff</i>	– Radio officier	<i>G1S</i>	– Grade I seaman
<i>Wass</i>	– Wachassistent	<i>G2S</i>	– Grade II seaman
<i>ST</i>	– Scheepstechnicus	<i>ASTD</i>	– Assistant steward
<i>SST</i>	– Senior Scheepstechnicus	<i>CICA</i>	– Chief catering
<i>ASV</i>	– Algemeen scheepsvakman	<i>2NDC</i>	– 2nd Cook
<i>Hovo</i>	– Hoofd voeding	<i>JSCJ</i>	– Junior steward
<i>ASPI</i>	– Aspirant scheepstechnicus		

situatie aan boord 15.05.1993

### ms 'Cardissa'

*Gezagnv.*: A.J.W. Rommes  
*1e Stm.*: H.A. van der Want  
*Hwtk.*: J.L. de Bondt  
*MO1*: H. van Weenen  
*MO2*: W.M. de Bruyn  
*MO3*: J.W. Gepkens,  
 R.C.F. Straver, R. van Aalderen,  
 P.A. Zwolle  
*SST*: W.H. Klein, E.L. Boldewijn  
*Hovo*: J.G. Volleberg  
*CPO*: Bingen  
*PO*: Cece Suganda  
*G1S*: Paulus Wattimena, Ibrahim  
 Cachtiar  
*G2S*: Maruji, Abdul Karim  
*ASTD*: Masiran  
*2NDC*: D. Abdu

### ms 'Entalina'

*Gezagnv.*: W. Beekman  
*Hwtk.*: D. Westdorp  
*2e Wtk.*: T.W.P.B. Vermolen  
*MO1*: A.L.M. Nagelkerke  
*IJE*: Yusuf Arkani  
*Off2*: Susmanto  
*Off3*: Y. Pratondo, B.H. Purwanto  
*Eng3*: R.G. Masinambow  
*Eng4*: C.A. Nugroho  
*PO*: Suhardi, Mahmud  
*G1S*: Baku, Sumian, Ubus Moh. Ili,  
 O. Achmad  
*G2S*: Umar, Taufic Muchtar,  
 Satiman, M. Bin Nasik  
*ASTD*: Abdul Rodjak  
*JSJC*: Irdham Anas  
*CICA*: Irsal  
*2NDC*: Sukian Bin Romli

### ms 'Erinna'

*Wnd. Gezagnv.*: G.W. Geesink  
*1e Stm.*: J.S. de Vos  
*Hwtk.*: J.P. Kalkman  
*2e Wtk.*: J.H. Burger  
*MO4*: M. van Vlierden  
*StagMO*: E.W. de Jong  
*Off2*: O. Tilaar  
*Off3*: Sugino  
*Eng3*: J. Edward  
*Eng4*: A.S. Lasimoen  
*IJD*: Y.N. Istianto  
*IRO*: R. Nendissa  
*CPO*: Erens Robat Wowor  
*PO*: Johnny Uruilal, Abdul Rasjid  
*G1S*: O. Sukkur, Jaja Ahmur,  
 Makrop  
*G2S*: E. Sukirman, Moch. Ismail,  
 Acmad, A. Jajaludin Kohar  
*ASTD*: Agung Sudrajat  
*JSCJ*: Rusli  
*CICA*: Dominiques Mustamu  
*2NDC*: Musali

### ms 'Erodona'

*Gezagnv.*: T.H. Tromp  
*1e Stm.*: F. van Bommel  
*2e Stm.*: W.E. Krause  
*Hwtk.*: J.H.M.A. van Jaarsveld  
*2e Wtk.*: B.K. Frans  
*StagMO*: W.J. Hansems  
*Off3*: S.A. Sungkowo  
*Eng3*: Aribowo  
*Eng4*: Nursodik  
*IJD*: K.B. Damin  
*CPO*: Chaniago F. Aromande  
*PO*: 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'

*Gezagnv.*: F. de Vries  
*1e Stm.*: W. Holwerda  
*Hwtk.*: A.M.P.B. Fluitsma  
*MO1*: J.C. van Koten  
*Roff*: S.M. Mcfaul  
*StagHO*: E. Konijnenberg,  
 J.M.H. Don  
*Off2*: B.E. Priyatno  
*Off3*: R. Kurnianto  
*Eng3*: B. Agusdin  
*Eng4*: Sukarsan  
*IJD*: J. Surjana  
*CPO*: Max Ch. Ferdinandus  
*PO*: J. Ben Pattilima, Desmond  
 Kordak  
*G1S*: Sugandi, Rachman,  
 Muhamad Said, Suhandi Andi  
*G2S*: A. Siradjudin, Sutomo,  
 I. Bouty  
*ASTD*: Husein  
*JSGJ*: Mahsus  
*CICA*: Tony Sugihartono  
*2NDC*: Sidik

### ms 'Naticina'

*Gezagnv.*: L.A. Groendijk  
*2e Stm.*: M.C. Swart  
*3e Stm.*: D.F.A. Maljers  
*Hwtk.*: G. de Goede  
*2e Wtk.*: G.J. Harlaar  
*3e Wtk.*: W.G. de Leeuw van  
 Weenen  
*MO2*: J.P.J.G. IJzerman  
*ST*: R.B.F. Stroet  
*StagHO*: P.B. Schoe  
*IRO*: Joppy Imbiry  
*Off3*: Sukardi  
*Eng4*: D.G. Gunawan Sunarwanto  
*IJE*: M. Suwarman, Dan Muharto,  
 Fadjar Wahyutomo  
*CPO*: Pieter Nikijuluw  
*PO*: Andrias An Data, Syaful Anwar  
*G1S*: Rudolf HJ Lopian, Ade  
 Taryat, Bin Muridi, Sutjipto  
*G2S*: Safei Bin Marsan, Rafdianto,  
 Sahid  
*ASTD*: Djafri  
*JSCJ*: Moch. Syaifullah  
*CICA*: Sujai  
*2NDC*: Aksan Busri

### ms 'Niso'

*Wnd. Gezagnv.*: R. Dijkstra  
*1e Stm.*: F.J. Kronenberg  
*Hwtk.*: E. Dallinga  
*2e Wtk.*: H.J. Lammertink  
*3e Wtk.*: T.J.M.H. Bakker  
*MO2*: G.H. Reitsema  
*MO3*: R.J. Blonk, G.J. Feringa  
*ST*: P.P. van der Pol,  
 R. van Buuren, R. Mammen  
*StagHO*: R.J.P. Dupuis,  
 D.A. Wooje, A. IJsselstein  
*CPO*: Hendrik Boy Pasumiin

*PO*: M. Simandjuntak, M. Kadar  
*G1S*: Daie, Umar Bin Talan,  
 R. Latuheru  
*G2S*: Moh. Nasir, Pukasan Bin  
 Jumadin, Napseri Bin Igwan,  
 Bin Dirman  
*ASTD*: Suhura  
*JSCJ*: S.F. Suharto  
*CICA*: Suharto Bin Jasir  
*2NDC*: Nawai

### ms 'Sericata'

*Gezagnv.*: F. Kuyt  
*Hwtk.*: L.W. Jorissen  
*MO1*: H. Ammerlaan  
*MO2*: P. Molendijk  
*MO3*: J.C. Geuze  
*MO4*: A. Hummel, P.S. Knaap  
*SST*: Q.A.P. de Wit,  
 J.W.P. Grommen  
*StagHO*: W.D.S. Beyaert  
*Hovo*: C.F. van der Ende  
*CPO*: J.R. Pattileuw  
*PO*: Paniran  
*G1S*: Mohamad Tupu, Henky B.  
 Pangaila  
*G2S*: Slamet Thohir, Nandang  
 Ansori  
*ASTD*: Umar Bin Salian  
*2NDC*: Eli Ahmad

### ms 'Shelltrans'

*Wnd. Gezagnv.*: H.J. Lenstra  
*Wnd. Hwtk.*: I.J. Albrechts  
*3e Wtk.*: J. Kruise  
*MO2*: P.J.H.M. van Daal  
*MO3*: P.J.M. Slegers,  
 H.J.K. de Boer, D.J. Osinga  
*MO4*: C.W.G. Boer  
*StagHO*: R. Zuiderwijk  
*CPO*: Robert Ferdinandus  
*PO*: Albert Dondokambey  
*G1S*: Achmad Marpudin, Abdul  
 Aziz, Mohamad Nasir, S. Bachri  
*G2S*: Timbang, Suhanda  
*ASTD*: O. Taibe  
*CICA*: Sugito Mitra S.  
*2NDC*: Lopies Salvador

### ms 'Sidelia'

*Gezagnv.*: G. Buma  
*1e Stm.*: A. Breevaart  
*Hwtk.*: P.A. Ankerman  
*3e Wtk.*: P.J. van den Ende  
*MO3*: J. Lahuis, P. Reinsma  
*MO4*: G.H. Bosker, W.J. Krynsen  
*StagHO*: E.P.S. Bal, B. van der  
 Vaart  
*CPO*: Sugiman  
*PO*: Ahmad Serang, Buntaran  
*G1S*: Mohammed Raji, Arifuddin,  
 Muljono Adhy Sukardi, Djusup Bin  
 Maruki  
*G2S*: Muniin, Ati B. Pereman,  
 Gufron  
*ASTD*: Jwan Edmonf Sjafri  
*JSCJ*: Purnayo  
*CICA*: Hannyomo Jasman  
*2NDC*: Bambang Suyanto

### ms 'Siratus'

*Gezagnv.*: G.A.M. Dorren  
*1e Stm.*: W. Koeze  
*Hwtk.*: F.A.M. Vergroesen  
*MO1*: A.B.M. Bokkers

*MO3*: P. Bandringa,  
 P.B. van Leunen  
*MO4*: P.H. Bos  
*IRO*: H. Anwar  
*I4E*: Edy Susetyo  
*CPO*: Naim Bin Dulasik  
*PO*: Suhandan Warjo, Supartoyo  
*G1S*: M. Ali Tanete, Sur'an Gozali,  
 O. Nahhu  
*G2S*: Faisal Muchtar, Mohamad  
 Amin, Lalal Suparno  
*CICA*: Koesman  
*2NDC*: Musairin  
*ASTD*: Sudarmono  
*JSCJ*: Sukur Ramli

### ms 'Solaris'

*Gezagnv.*: L.A. Veer  
*1e Stm.*: W.J. Netelenbos  
*Hwtk.*: M. Schmidt  
*MO3*: J.X.J. Klaaysen,  
 P.C. Hollander  
*MO4*: L.H. van Dijk, P. Frederiks  
*StagMO*: A. Faber,  
 A.R.J. Harssema, S.J.B. Pouw  
*ST*: H.S. Elia, E. Kuiterns,  
 A. van der Windt  
*Hovo*: A.P. Maat  
*CPO*: Moh Sjamsudin  
*PO*: Nuron Djuhana  
*G1S*: Sanusi, Abdul Djabar  
*G2S*: Julius Tohmas, Moch. Bachri  
*ASTD*: Sadikan Sumantri  
*2NDC*: Endi Suryadi

### ms 'Spectrum'

*Wnd. Gezagnv.*: W.C. Moll  
*Hwtk.*: E. Aanen  
*MO2*: P.J.B. de Jong  
*MO3*: J. Brands, P.C.J. Toemen,  
 B.M. Toemen-Visser  
*MO4*: D. van Steenis, J.J. Schaap  
*ST*: F.W. Bosson, A.A.O. Schenk  
*Hovo*: H.W.J. van Haarst  
*CPO*: Jamil Erang  
*PO*: Ali Mudin  
*G1S*: Ashari B. Abdullah, Henky  
 Hendrik H.  
*G2S*: Hasri Kasim, Mohaar Bin  
 Marzuki, Usman Madjoka, Naiman,  
 Mohamad Hosen  
*ASTD*: A.B. Moniri  
*2NDC*: Djunaedi Arsim

### ms 'Sponsalis'

*Gezagnv.*: R. Agema  
*1e Stm.*: E.M.M. Bosch  
*Hwtk.*: J.H.E. Nijhuis  
*MO2*: H.T.J. Meyer  
*MO3*: M.M. Stuyts  
*MO4*: H. de Bruin, M.M.G.J. Kuyt  
*ST*: H. Klijnstra, C.H. Roozendaal  
*StagMO*: M. van der Weyden,  
 A. Beydals  
*Hovo*: L.H. Thibaudier  
*CPO*: Djuhaeni Bin Asmuni  
*PO*: Kamal Adyaprana  
*G1S*: Sukri Muchtar, Sugiadi  
*G2S*: Mat Wari Bin Syukur,  
 Muslimin  
*ASTD*: Fandi Bin Satam  
*2NDC*: Inuh Bin Tamim

### ms 'Stellata'

*Gezagnv.*: W.A. Mostert



## Over van Groep buiten Nederland

1e Stm.: H.A. van der Want (ex Oman)  
2e Wtk.: J.H. Burger (ex Syrië)

### Uit dienst

2e Stm.: P.A.D. Bouwman  
2e Wtk.: J.D. Compiet  
MO2: J.F. Bastiaansen  
MO3: A.J. Geerds  
MO3: A. Slot  
MO4: B. Suttorp

### Geboren

Marjolein, dochter van MO2  
J.P.J.G. IJzerman en mevrouw A. IJzerman-De Graaf

Marieke, dochter van MO3 P.  
Reinsma en mevrouw C.J. Reinsma-Busscher

### Behaalde zeevaartdiploma's

'A' MO3: A. Gabriël  
'C' 3e Wtk.: J. Kruise  
'S1' MO2: G.H. Reitsema

### Nieuw in dienst



J.J. Schaap  
MO4

## Walpersonalia

### Onze waljubilaris



A.G.J. de Wit  
1e Stuurman  
25 jaar op 30.07.93

### Over van vlootdienst

MO2- G.R. Bos (DFM/11)

## Onze vlootjubilaren



J. Baard  
Gezagvoerder  
35 jaar op 08.08.93



W. Hoogendijk  
Gezagvoerder  
35 jaar op 18.08.93



J.H.E. Nijhuis  
Hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 08.08.93



G.A.M. Dorren  
Gezagvoerder  
30 jaar op 17.08.93



F.A.J. Boot  
2e Werktuigkundige  
30 jaar op 19.08.93



H. Japin  
Hoofdwerktuigkundige  
30 jaar op 28.08.93



T.J.M.H. Bakker  
3e Werktuigkundige  
30 jaar op 30.08.93



H.J. Lenstra  
1e Stuurman  
25 jaar op 03.07.93



G.W. Geesink  
1e Stuurman  
25 jaar op 26.07.93



F. Makkee  
Gezagvoerder  
25 jaar op 01.08.93



B.K. Frans  
2e Werktuigkundige  
25 jaar op 12.08.93



E.H. Vissia  
Scheepstechnicus  
10 jaar op 11.08.93

### Her-indienst getreden

MO3: J.W. Gepkens

### Geboren

Gabriël Harm Benjamin, zoon van Estella Juursema-De Wild (DFP/3) en Jaap Juursema

### Met pensioen

Gezagv.: O.A. van Druuten

## In Memoriam

Op 27 maart 1993 is op 82 jarige leeftijd overleden de heer **W.H. Schermer**, oud-2e werktuigkundige. De heer Schermer verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 24 dienstjaren.

Op 2 april 1993 is op 52 jarige leeftijd overleden de heer **H. Geelen**, oud-algemeen scheepsvakman. De heer Geelen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1992 na 25 dienstjaren.

Hwtk.: K.L.J. Aertssen  
MO1: C.A.M. Rovers, F.P. van der Star  
MO3: W.D. Pols, A. Gabriël  
MO4: J.J.A.A. Goris  
StagHO: W. Veldhuis, J.E.T. Bakker, P.C.A. van Dongen  
ST: R.J. Dekker, R.F. Huysers, L.R. Stevens, B.A. Amstelveen  
Hovo: J.H.A.J. Orië  
CPO: Moh Toha  
PO: Daud Sonan  
G1S: Mardjub, H. Abifakih  
G2S: Mohamad Asis, Agus Salim  
ASTD: Moh Rusman  
2NDC: Samsuri Bin Yusuf

### ms 'Sunetta'

Gezagv.: R.W. Overdijkink  
1e Stm.: B. Crum  
2e Stm.: P.A. Vermolen  
Hwtk.: H. Brand  
2e Wtk.: R.J. Bosman  
3e Wtk.: K. Eishout  
MO4: E. Boertje  
Eng4: A. Lalamentik  
IJE: C. Ganur, J.D.M. Paath, Gunugn H. Ritonga  
CPO: Maman Suparman  
PO: Muh Djupri Rachman, Hinsa Manurung  
G1S: Ismail Bin Sihirah, Madjen Nawi, Suari, Aki Bin Samiri  
G2S: Burhan, Abdul Rasyid, Mashuri, Mustopa, Mohammed Mosleh, Sustanto  
ASTD: Mostafa Bin Monai  
JSCJ: Asmori Bin Moi  
CICA: Syahrudin Ujang  
2NDC: Halim

### ms 'Zafra'

Gezagv.: A. van Leeuwen  
Hwtk.: J.H.S. van der Pas  
MO2: J.H. van Zanden, J.F. van Dijk  
MO3: H.A. van der Koppel, R. Bijlsma  
MO4: J. Klomp  
ST: E.R. van Engel, K. van der Sluis  
StagHO: M.G. Slot, L. Vlaardingerbroek  
IRO: Mujib  
CPO: Zulani Adjeri  
PO: Dr. Sony Wonok  
G1S: Matrawi Bin Rofi, Solih Muluana  
G2S: S. Nurdin, Morsid  
ASTD: Achmad Mutohar  
CICA: B.M. Adjisman  
2NDC: Bin Ngaripandi

### ms 'Zaria'

Wvd. Gezagv.: H. Sieders  
1e Stm.: L.A.H. Vader  
Wvd. Hwtk.: J.J.F. Govers  
MO1: M.P.M. Boeren  
MO3: E. Huisman, A. Blok  
MO4: J. Nootboom  
ST: D. van Eenige, J.P.W. Dallmeijer  
StagMO: R. Smalzenbroek  
IRO: S. Sila  
CPO: Hengky S. Pasumiin  
PO: Abdul Rachman  
G1S: Moch. Ali, Kasim Bin



# SHELL IS VOORNEMENS HAAR AFDELING ZEETRANSPORT TE REORGANISEREN

De Koninklijke Shell Groep is van plan haar activiteiten op het gebied van zeetransport te reorganiseren. Een uitgebreide studie naar de strategische doelstelling van de Marine Sector voor de negentiger jaren ligt hieraan ten grondslag. Als gevolg van deze reorganisatie zullen onder meer de loopbaanmogelijkheden van koopvaardij-officieren aanzienlijk verbeteren.

De zeetransport-sector heeft een drietal belangrijke uitdagingen geïdentificeerd voor de komende tien jaar:

- het voldoen aan de transportbehoefte van Shell maatschappijen;
- de noodzaak om permanent voldoende maritiem talent aan te trekken om transport en maritieme expertise te kunnen leveren aan, met name, andere Shell-maatschappijen;
- de noodzaak om de overheadkosten van haar organisatie te reduceren en de noodzaak om de effectiviteit van haar activiteiten te verhogen.

De huidige situatie waarin vier verschillende vlootorganisaties in Nederland, Engeland, Duitsland en Frankrijk, operationeel actief zijn, met commerciële ondersteuning vanuit het Londense hoofdkantoor, wordt beschouwd als te complex. Een belangrijk nadeel is bijvoorbeeld de historische werkverdeling tussen de vlootorganisaties. Shell Tankers UK is actief op het gebied van het transport van olie, olieproducten en gas, maar de Duitse en Franse vloot vervoeren daarentegen alleen ruwe olie.

Shell Tankers BV in Rotterdam vervoert olie en olieproducten, maar is tot dusverre niet actief geweest op het als -groeimarkt beschouwde -terrein van gastransporten. Dit wordt gezien als een nadeel bij het aantrekken van maritiem toptalent. Shell wil haar aantrekkingskracht voor maritiem personeel vergroten door alle officieren in

de gelegenheid te stellen een brede en afwisselende ervaring op te doen in het transport van olie, olieproducten en gas (LPG en LNG).

Het verhogen van de effectiviteit van haar activiteiten en het verminderen van de overheadkosten wil Shell realiseren door een verdere integratie van de walorganisaties. Hoewel reeds een vergevorderde vorm van onderlinge samenwerking bestaat, wil Shell met name activiteiten op het gebied van finance en operations centraliseren.

Hiertoe zal een nieuwe werkmaatschappij worden opgericht in Londen, Shell International Shipping Ltd., die ook een dienstverlenende rol zal gaan spelen ten behoeve van de Nederlandse, Britse, Duitse en Franse vlootorganisaties. Het is de bedoeling dat de personeelssamenstelling van deze werkmaatschappij een bij uitstek internationaal karakter zal krijgen. De achterliggende gedachte hierbij is ondermeer dat hierdoor interessante tijdelijke of permanente walfuncties kunnen worden aangeboden aan vlootofficieren, ongeacht nationaliteit. Veel meer dan nu het geval is verwacht men dergelijke posities in Londen aan te kunnen bieden aan officieren van bijvoorbeeld de Nederlandse of Duitse vloot. Tevens vervalt hierdoor de noodzaak om zowel in Londen als in Parijs, Rotterdam en Hamburg onafhankelijke

operationele en financiële afdelingen aan te houden.

Hoewel Shell International Shipping Ltd., al in 1994 zal worden opgericht, is het de bedoeling dat de reorganisatie geleidelijk zal worden doorgevoerd. Een adviesaanvraag met betrekking tot de gevolgen van deze reorganisatie voor het Rotterdamse bedrijf is inmiddels ingediend bij de Ondernemingsraad.

Shell Tankers BV zal haar activiteiten - waaronder reclutering - ten aanzien van haar vlootofficieren en bemanningen alsmede haar contacten met de overheid, redersvereniging en andere maritieme organisaties alsmede de nautische instituten onverminderd vanuit Rotterdam voortzetten.

Voor de omvang van de vloot heeft de reorganisatie geen gevolgen. Shell wil circa zestig schepen blijven bemannen om aan de transportbehoefte van Shell-maatschappijen te kunnen voldoen. Daarnaast is voor de groep het behoud van maritieme kennis van groot belang.

Shell is ervan overtuigd dat deze reorganisatie een positieve invloed zal hebben op haar marktpositie en daardoor op de werkgelegenheid van Nederlandse koopvaardij-officieren. Omdat maritiem talent schaars is heeft Shell Tankers BV haar activiteiten op het gebied van werving recent geïntensiveerd.

