






SCHIP & KA

27e jaargang
nummer 7
maart
1988



-  Nieuwe Ondernemingsraad geïnstalleerd
-  Afscheidsreceptie Scheepsgezellen
-  Vlootinspecteurs blijven schepen bezoeken
-  Effect dollarkoers op ons bedrijfsresultaat
-  Wat zijn vaarbevoegdheidsbewijzen

SCHIP & KA

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

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 4696677

Zevenentwintigste jaargang nr. 7
maart 1988

Redactiecommissie

Lenny Kosten (coördinatie)
Nico Obolonsky
Wim Reininga
Henk Steenstra
010-4071805

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

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

Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk

Tijl Grafische Bedrijven B.V.
Zwolle

31 Vlootcollega's met pensioen

KOMT U OOK?

Op 22 maart a.s. zal er gelegenheid zijn afscheid te nemen van hen die de actieve dienst van onze Maatschappij hebben verlaten. Voor deze receptie wordt iedereen uitgenodigd; het walpersoneel, alsmede alle met verlof zijnde collega's en reeds gepensioneerden die de hieronder genoemde zeevarenden kennen. De receptie vindt plaats in café-restaurant 'Engels', Stationsplein (nabij Centraal Station), te Rotterdam aanvang 16.30 uur in de Rotonde-zaal. **Zult u het niet vergeten!**

Afscheidnemenden zijn:

H. J. van Alphen
W. D. Anthonio
D. J. Bakker
F. F. Beekhuis
W. M. Beekman
P. C. Bergmans
J. Bovenkerk
J. Breyer
R. Croese
E. J. Eradus
W. Gerritsen
R. Groot
M. van Hagen
J. Heeren
J. Hendrikk
R. E. Hubbard
J. G. Koek
J. M. Kools
J. L. Menger
G. C. Pfenning
R. E. Riedewald
J. L. F. Roman
R. W. van Rooyen
J. A. Schuiten
J. A. Small
M. Temmerman
C. M. Vervloet
T. de Vos
P. de Vries
A. Vrolijk
J. M. Wigleven

Gaarne corrigeren

In SV-circulaire 37 wordt verwezen naar SV-circulaire 33 van 28 november 1987. Correcte datum is 28 november 1983.

Verkocht

Het kolenschip m.s. 'Tagelus' is verkocht aan de Union Commercial Group of Piraeus. Het 120.186 ton draagvermogen metende schip is na de lossing te Venetië, op 23 februari jl. aan de nieuwe eigenaar overgedragen.

VLOOTCIRCULAIRES

No. Datum Onderwerp

- | | | |
|------|----------|---|
| 2557 | 07.01.88 | Koersen/richtprijzen brandstof (PCOR) |
| 2558 | 12.01.88 | Toezenen boekje 'Culturele Shock Indonesia' (PCOR) |
| 2559 | 12.01.88 | Premiepercentages en -grenzen voor de sociale verzekeringen per 1 januari 1988 alsmede wijziging van het voedinggeld ingaande die datum |
| 2560 | 13.01.88 | Vervallen OTIR-rapportage (PCOR) |
| 2561 | 22.01.88 | Verkoop Tagelus (PCOR) |
| 2562 | 28.01.88 | Telex kosten besparing |
| 2563 | 04.02.88 | Overlijdensbericht (PCOR) |
| 2564 | 09.02.88 | Koersen/richtprijzen brandstof (PCOR) |
| 2565 | 10.02.88 | Uitslag interne verkiezing ondernemingsraad (PCOR) |
| 2566 | 10.02.88 | Wijziging lokale leverancier New York (PCOR) |

Koninklijke onderscheiding

De heer John F. Bookout, President en Chief Executive Officer van Shell Oil Company in de Verenigde Staten, is benoemd tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau. Hij ontvangt deze onderscheiding wegens zijn langdurige en persoonlijke verdiensten jegens Nederland en zijn uitzonderlijke bijdrage aan het aanzien van Nederland in de Verenigde Staten.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Sericata
Shelltrans
Sidelia
Solaris

Spectrum
Sponsalis
Stellaris
Stellata

010-4566008

010-4566009

OR VERSLAG

- *Management-presentatie aan OR*
- *Veiligheidscijfers 1987*
- *Personeelssituatie*
- *OR commissies*
- *OR beleidsplan 1988*



Gedurende de eerste vijf dagen van februari kwam de nieuw gekozen Raad bijeen te Bergen (N.H.). Er was wederom gekozen voor het vormingsinstituut 'de Haaf', wegens de goede ervaringen aldaar met de jaarbijeenkomst 1987 en niet in de laatste plaats vanwege de kosten. Het volgen van een cursus bij een dergelijk instituut komt in aanmerking voor een forse subsidie, waardoor de uiteindelijke kosten voor onze Maatschappij laag te noemen zijn. De varende OR-leden waren tijdig

afgelost. Bij de start op maandag 1 februari was dan ook de complete Raad van 15 personen aanwezig. In dit gezelschap bevinden zich maar liefst zeven nieuwe gezichten. Van oudsher nemen de interne verkiezingen een belangrijke plaats in binnen de jaarbijeenkomst. Bert Zwiers werd herkozen tot voorzitter/tweede secretaris; Estella Juursema is gekozen tot functioneel secretaris, beiden voor de periode van een jaar. De commissiebezetting treft u elders in dit verslag aan.

Een greep uit het verdere programma:

- ★ Resultaten OR beleidsplan '87
- ★ Werkwijze OR en commissies
- ★ Wet op de Ondernemingsraden
- ★ Behandeling gesimuleerde (maar realistische) adviesaanvraag, zowel in nagebootste OR- als Overlegvergaderingen. Bij de laatst genoemde vergaderingen acteerde OR-lid Henk Steenstra als Bestuurder en wel op zeer verdienstelijke wijze!

Management-presentatie

De heer Veldt (Fleetmanager) beet op maandagmiddag de spits af met een inleiding over de voortschrijdende scheepscomputerisatie en het onderwerp klantgericht werken. Bij dit laatste punt bleek, dat STBV ruim drie-kwart van het totale ladingaanbod 'voor derden' vervoert. Dit gegeven noodzaakt ons tot een hoge

kwaliteit in dienstverlening, centraal dient te staan: 'Wat kan ik voor u doen?', aldus de heer Veldt.

Onze Financemanager, de heer Borsje, voerde de voorgaande administratieve automatisering aan de wal ten tonele.

'Onze leden' nemen afscheid.



Verder kreeg de commerciële relatie tussen STBV en Shell International Marine de aandacht, waarbij enige ontnuchterende cijfers werden verstrekt.

In de presentatie van de heer Otten (Personnel Manager) speelden drie elementen een rol, waarover meer onder het punt Personeelssituatie.

De heer Louwe, onze bedrijfsarts, gaf een overzicht van het ziekteverzuim en een uitsplitsing van de voorgekomen Ongevallen Met Arbeidsverzuim (OMA). In 1987 bleken meer privé- dan bedrijfsongevallen te hebben plaatsgevonden. Daarnaast baart ook het alcoholgebruik van sommige medewerkers zorgen, reden om in 1988 nog meer accent te leggen op het matig gebruik van alcohol en het volgen van de aanwijzingen uit het Scheepsreglement. Onze bestuurder, de heer Busker, belichtte een aantal veronderstellingen/vooroordelen en vergeleek deze vervolgens met de realiteit. Een paar voorbeelden: 'Shell is rijk en maakt veel winst'. Busker liet duidelijk tot uiting komen, dat elke Shell-werkmaatschappij op zijn eigen prestaties beoordeeld wordt en de winsten van de 'Koninklijke' geen garantie geven om een structureel slecht lopend bedrijfsonderdeel in stand te houden.

'Shell Tankers laat zeevarenden het gelag betalen'. Busker beklemtoonde het feit dat niemand van ons in gage erop achteruit is gegaan en gaf aan dat de gages van onze zeevarenden nog steeds hoger liggen dan bij vergelijkbare rederijen in Nederland. 'OR leden zitten alleen maar in de Raad om meer thuis te kunnen zijn'. Busker liet er geen twijfel over bestaan, dat een dergelijke opvatting van weinig realiteitszin getuigt.

Als laatste kwam de hoofddoelstelling van STBV voor 1988 en de haalbaarheid hiervan ter tafel: 'Terug naar winstgevendheid'. Bij het verwezenlijken van deze doelstelling rekenen wij op de inbreng van de Ondernemingsraad', aldus Busker.

Veiligheidscijfers 1987

De OR onderschreef bij monde van Willem Hoogendijk de constatering van de walveiligheidscommissie: Er hebben in het afgelopen jaar meer Ongevallen mét, dan zonder Arbeidsverzuim plaatsgevonden, hetgeen niet in lijn is met het principe van de 'ongevallen pyramide' (zie hiervoor Schip en Ka, februari 1987 op bladzijden 7 en 8).

Een en ander behoeft niet zorgelijk te zijn, wanneer althans de neerwaartse OMA-



trend zich voort zou zetten. Ook blijkt het vaak moeilijk om de juiste oorzaak van een ongeval te herleiden uit de rapportage. In het algemeen is er sprake van een goed resultaat op veiligheidsgebied, terwijl het veiligheidsplan voldoende aanknopingspunten biedt voor een minstens zo goed resultaat in het lopende jaar.

Personeelssituatie

Peter Otten verstrekte gewoontegetrouw een overzicht van de personeelsbezetting. In het afgelopen jaar hebben in totaal 157 Nederlandse vloot- en wal collega's de dienst verlaten, een reductie van bijna 25 procent, tot stand gekomen zonder gedwongen ontslagen. Op 31 december waren 270 officieren en 173 gezellen in dienst, naast 58 medewerkers in de walorganisatie. Het officierenbestand is nu in overeenstemming met de behoefte. Bij de gezellen ontstaat een surplus ten gevolge van de verdere introductie van Indonesische bemanningsleden. Via een schrijven zullen alle Nederlandse gezellen uitgenodigd worden om hun ideeën en wensen ten aanzien van eventuele overplaatsing/omscholing kenbaar te maken, waarna een individueel gesprek met betrokkene zal worden gehouden. Ook zal een aantal nog benaderd worden om hun belangstelling te peilen voor eventuele omscholing tot gediplomeerd scheepsvakman nieuwe stijl. 'De inventarisatie van overplaatsings- en scholingsmogelijkheden zal uitvoerig worden besproken met de nieuwe OR-commissie Vlootbeheer en Personeelszaken', aldus Otten. Ook werd aandacht besteed aan de komende CAO-onderhandelingen. Otten benadrukte desgevraagd dat er aan het niveau van de bestaande gages niet

getornd gaat worden. Wel ligt het in de bedoeling om mogelijkkerwijs de gagestructuur van met name de Semi Geïntegreerde Officier te wijzigen, als onderdeel van een gewijzigd SGO-promotiesysteem (zie hiervoor onder andere Schip en Ka december 1987, bladzijde 16). In de CAO-onderhandelingen zal het onderwerp 'werk/verlof ratio' centraal staan, met andere woorden het aantal te

verdiene verlofdagen over een vaarperiode, al dan niet gerelateerd aan eventuele belastingverlichting voor zeevarenden. De Raad wordt gewoontegetrouw op de hoogte gehouden van dit soort zaken, alhoewel de OR in de CAO-onderhandelingen zelf geen rol speelt.

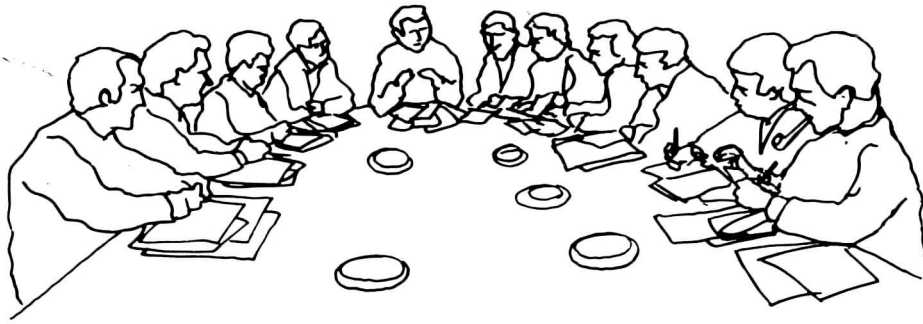
OR commissies per 1988

Gezien de teruggang in het totaal aantal OR-leden (van 23 naar 15) was herverdeling in het aantal en de functies van de bestaande voorbereidingscommissies noodzakelijk. De oude Raad had een aantal aanbevelingen verstrekt, die door de nieuwe OR overgenomen zijn, zoals:

- Het samenvoegen van de oude commissies Moderne Bedrijfsvoering en Sociaal Beleid tot de Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP). Deze commissie gaat alle werkzaamheden van de CMB en CSB verrichten.
- De oude commissie Pensioenaangelegenheden en Reglements-aangelegenheden zijn verweven tot de Commissie Pensioen- en Reglementszaken (CPR).
- De (wal) commissie Functie Classificatie is opgegaan in de Commissie Walaangelegenheden.

Als basisbezetting voor de CVP fungeren de leden van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, aangevuld met in Nederland verblijvende OR-leden. Uiteraard wordt een evenredige verdeling over de kiesgroepen in acht genomen bij de samenstelling. De definitieve bezetting zoals u die elders in dit verslag aantreft, is door de Raad bekrachtigd; per vergadersessie zal de samenstelling worden bezien en indien nodig (doordat commissieleden gaan varen) gewijzigd.





OR beleidsplan 1988

Tijdens de cursusweek nam het opstellen van een nieuw beleidsplan een belangrijke plaats in. Na het maken van een lijst met mogelijke beleidspunten, kreeg elk OR-lid de beschikking over tien 'beleidsstippen', waarmee men zelf de prioriteiten uit de 18 beschikbare punten kon aangeven. Nadat aldus een keuze was gemaakt, hield de Raad zich bezig met de invulling van de verzamelde onderwerpen om tot een werkbare opstelling te komen. De onderscheidende beleidspunten zijn daarna vertaald in activiteiten voor de drie voorbereidingscommissies. In grote lijnen is de werkwijze als volgt: een commissie behandelt een onderwerp uit het activiteitenprogramma, bereidt een standpunt voor en dient de OR van advies, waarna de Raad een besluit neemt. Dolf Mittelmeyer presenteerde het definitieve beleidsplan in de Overlegvergadering van 8 februari. De daadwerkelijke uitvoering van dit plan zal bij voortdurend worden getoetst aan de STBV hoofddoelstelling 1988. Het beleidsplan 1988 treft u hieronder aan, waarbij vermeldenswaardig is dat het laatste punt niet automatisch het minst belangrijke punt is.

Moderne bedrijfsvoering

Begeleiding en evaluatie van experimenten met name:

- 15-mans bezetting
- Kernbemanning.

Specifieke punten van aandacht bij de uitvoering van dit beleidspunt:

- Beschouwing bestaande functies 2e werktuigkundige en 1e stuurman
- Handhaving kwaliteit dienstverlening bij een kleinere bezetting
- Zorg voor voldoende ervaringsopbouw aan boord
- Behoud hoogwaardige werkgelegenheid Nederlandse zeevarenden.

Veiligheid

Het actief meewerken aan het realiseren van de doelstellingen voor 1988.

Speciale aandachtspunten:

- Relatie veiligheid en kleinere/gemengde bezetting
- Veiligheid en alcohol
- Voorbeeldfunctie OR leden
- Voortzetting bijdrage OR aan walveiligheidscommissie
- Veiligheidsstraining Indonesische officieren en gezellen
- Introductie Observatie Onveilig Gedrag (OOG).

- Bijscholing tot scheepsvakman nieuwe stijl.

Begeleiding bedrijfsvoering

Speciaal met het oog op:

- 'C' en 'S' klasse (gemengde bemanning)
- Tung 'S' klasse (machinekamer bezetting).

Secundaire arbeidsvoorwaarden

Streven naar de instandhouding van het niveau van bestaande secundaire arbeidsvoorwaarden.

Inzetbaarheid Conventioneel Opgeleide Officieren

Aandacht voor een zorgvuldig beleid met betrekking tot de inzetbaarheid van deze

O.R.-ALLERLEI

- De heer L. A. Vernède treedt op 1 mei aanstaande af als Commissaris van onze Vennootschap. De CDA heeft op 12 januari een gesprek gehad met een door de Raad van Commissarissen voorgedragen kandidaat voor de vervulling van deze vakature per 1 mei. De commissie adviseerde de Raad om de kandidatuur te ondersteunen op grond van de uitkomsten van dit gesprek, hetgeen door de OR unaniem werd overgenomen. Op het moment dat de benoeming formeel rond is, wordt de nieuwe Commissaris in dit blad aan u voorgesteld.
- De Directie van STBV heeft voor 1988 een aantal verzoeken aan onze medewerkers geformuleerd, waaronder het aandragen van een kostenbesparend idee danwel een voorstel tot verbetering van het rendement van een bepaald proces. De Ondernemingsraad schaaft zich achter deze voorstellen en heeft zich verplicht om actief mee te werken, in woord en daad via de OR-leden aan boord en op kantoor. Ook stelde de Raad voor om een OR-vertegenwoordiger in de ideeënbus-commissie te laten plaatsnemen en deze commissie nieuw leven in te blazen, bijvoorbeeld via een vaste rubriek in dit blad.
- De vrijwaringsverklaring van echtgenotes kwam wederom ter sprake (zie de voorgaande editie van dit blad op bladzijde 5). De heer Busker toonde begrip voor de geopperde bezwaren (tegen de wijze van presentatie en het omkeren van de bewijslast), maar beklemtoonde het onderscheid tussen het strikt uitleggen van de 'letter' van de verklaring en de 'geest' waarin voorvallen door onze Maatschappij zullen worden afgewikkeld. Voor vragen kan men zoals gemeld terecht bij Nico Obolonsky (telefoon 010-4071831).
- Aan het begin van de cursusweek werd in goed overleg besloten om op gezette tijden rookpauzes in te lassen, uit solidariteit met de niet-rokers. Er zijn (nog) geen gevallen bekend van rokende OR-leden die daaropvolgend het roken hebben afgezworen.
- Op woensdag 3 februari waren een zevental 'oude' leden van de Raad naar Bergen getogen om op feestelijke wijze afstand te nemen van hun OR-lidmaatschap. Ingedachtig de woorden van dokter Louwe bleef de consumptie van alcohol binnen de perken.
- De volgende (officiële vastgestelde) vergadersessie vindt plaats op 23 en 24 maart aanstaande.
- Dit verslag is geschreven door Bert Zwiars.

Beoordelings/promotie/ opleidingsbeleid

Het bereiken van een goed en evenwichtig beleid in deze, afgestemd op gebleken behoeften.

Specifiek punt van aandacht rond opleidingen:

- Doelgerichte cursussen, bijvoorbeeld ten behoeve van specialisatie scheepsvaklieden nieuwe stijl.

Afvloeiing surplus Nederlandse gezellen en civiele dienst personeel

Begeleiding van en inventarisatie rond de volgende onderwerpen:

- Overplaatsingen
- Bij/herscholing in verband met overplaatsing

officieren en het leveren van een bijdrage aan de voortzetting van regelingen voor om/her/bijbscholing.

Communicatie OR en achterban

Het verbeteren van de bestaande informatie uitwisseling met als oogmerk het bereiken van een goede wisselwerking. Streven naar een imago-verbetering van de Raad.

Computerisatie

Het nauwgezet volgen van ontwikkelingen met speciale aandacht voor:

- Gevolgen voor bedrijfsvoering en personeel
- Opleidingsaspecten
- Motivatie tot (effektiever) gebruik
- Goede en doelmatige voorlichting.

**Tijdens de jaarvergadering 1988 van de Ondernemingsraad van
Shell Tankers B.V. zijn op 4 februari de hiernavolgende
funktionarissen en commissieleden gekozen
(zie ook de toelichting elders op deze pagina).**

Functie	Naam	Zittingsduur	
Secretariaat			
Voorzitter	A. Zwierts	een jaar	
Plv. voorzitter	J. H. A. J. Orié	twee maanden	
Secretaris	E. Juursema	een jaar	
Plv. secretaris	D. J. Mittelmeyer	twee maanden	
Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (CDA)			
Voorzitter	A. Zwierts)	
Secretaris	E. Juursema) een jaar	
Lid	H. Steenstra)	
Lid	J. H. A. J. Orié	twee maanden	
Commissie Vloot Aangelegenheden (CVA)			
Voorzitter	J. H. A. J. Orié	twee maanden	
Secretaris	D. J. Mittelmeyer	twee maanden	
Leden	Alle OR-leden kiesgroepen A en B		
Commissie Wal Aangelegenheden (CWA)			
Voorzitter	H. Steenstra)	
Secretaris	G. Boonzaaijer) een jaar	
Lid	E. Juursema)	
Centrale Ondernemingsraad (COR)			
Lid	E. Juursema)	
Lid	A. Zwierts) een jaar	
Plv. lid	E. Barsingerhorn)	
Plv. lid	H. Steenstra)	
Commissie Vlootbeheer en Personeelszaken (CVP)			
Voorzitter	A. Zwierts	een jaar	
Lid	E. Juursema)	
Lid	D. J. Mittelmeyer)	
Lid	J. H. A. J. Orié) twee maanden	
Lid	H. Steenstra)	
Lid	P. H. H. Tummers)	
Lid	F. J. van der Vorm)	
Commissie Financieel en Economisch Beleid (CFEB)			
Voorzitter	G. Boonzaaijer)	
Secretaris	E. Barsingerhorn)	
Funktioneel lid	A. Zwierts)	
Lid	J. J. F. Govers) een jaar	
Lid	H. W. J. van Haarst)	
Lid	L. W. Jorissen)	
Lid	H. Steenstra)	
Commissie Pensioen- en Reglementszaken (CPR)			
Voorzitter	W. Hoogendijk)	
Secretaris	D. J. Mittelmeyer)	
Funktioneel lid	A. Zwierts)	
Lid	J. H. A. J. Orié) een jaar	
Lid	P. H. H. Tummers)	
Lid	F. J. van der Vorm)	
Lid	A. van der Windt)	
Namens de O.R. in de Wal-veiligheidscommissie			
Lid	A. van der Windt)	
Lid	A. Zwierts) een jaar	
Plv. lid	P. H. H. Tummers)	
Toelichting			
Zittingsduur:			
een jaar	= van OR-jaarbijeenkomst februari 1988 tot OR-jaarbijeenkomst 1989 (plm. 12 maanden)		
twee maanden	= van vergadersessie tot en met de volgende vergadersessie (plm. 2 maanden)		
	Funktionarissen/leden worden in de OR-vergadering gekozen/benoemd.		
Kiesgroep 'A'	= Kapiteins en Officieren		
Kiesgroep 'B'	= Scheepsgezellen en Civiele Dienstpersoneel		
Kiesgroep 'C'	= Walpersoneel		
Funktioneel lid	= Vast lid van het secretariaat		

Wat voor invloed heeft de dollarkoers op ons bedrijfsresultaat . . .

U hoeft tegenwoordig de krant maar open te slaan en u leest wel iets over de US dollar. Zo is de dollar ondermeer:

- de nachtmerrie voor onze Minister van Financiën, de heer Ruding (elke cent daling van de dollarkoers kost de schatkist zo'n f 500 miljoen aan inkomsten);
- de grote stuwende dan wel remmende faktor voor de koersbeweging op de effectenbeurzen;
- de valuta eenheid waarin onder andere olie, delfstoffen, goud, maar ook de vrachtmarkten (de inkomsten voor onze schepen) zijn uitgedrukt.

Kortom, iedereen heeft op de een of andere manier te maken met de dollar en de effecten van de stijging of daling daarvan. Wat bepaalt nu de koersbeweging van de dollar ten opzichte van de andere wereldvaluta? Niet meer zoals in de jaren '60 de goudvoorraad in de kluisen van de centrale banken, maar een aantal factoren waarvan de belangrijkste zijn:

- economische factoren zoals handels- en kapitaalstromen en onderlinge verschillen in inflatie, rentevoeten en economische groei;
- politieke en emotionele factoren (denk aan oorlogsdreiging en speculatie omtrent uitslag van verkiezingen);
- technische factoren, vooral de laatste jaren van groeiende betekenis als we denken aan computergestuurde aan- en verkoopprogramma's, futures markten en centrale bank beleidswijzigingen en interventies.

Het gaat te ver om in detail hierop in te gaan, echter een paar economische factoren die in het dollar verhaal van dit moment de koers met name bepalen willen we toch even toelichten.

Waarheen met de Dollar\$?

Sinds de dollar in maart 1985 rond f 3,80 zijn hoogtepunt bereikte is het snel bergafwaarts gegaan getuige de grafiek. Deze val is verklaarbaar doordat overwaardering van de dollar van meer dan 25% begin 1985 resulteerde in een groeiende import en daarmee teruglopende export in de Verenigde Staten. Na evenwicht op de handelsbalans in 1981/82 is het tekort de jaren daarna dan ook snel opgelopen tot rond de \$ 200 miljard in 1987. Daarnaast deed het tekort op de Federale begroting (het staatshuishoudboekje) het al niet veel beter. De Verenigde Staten zijn daardoor vervallen tot een schuldenland met een per eind 1987 geschatte buitenlandse schuld van \$ 425 miljard. Deze schuld zal de komende jaren naar verwachting oplopen tot minimaal \$ 1000 miljard, alvorens de handelsbalans weer in evenwicht zal zijn. Al met al geen cijfers, die duiden op een snelle verbetering van de dollar. Integendeel, er zijn pessimisten die beweren dat een dollar van f 1,50 niet ondenkbeeldig is.

Wat betekent dit alles voor ons bedrijf?

Wel, een heel eenvoudig rekensommetje leert dat elke cent daling van de dollar onze

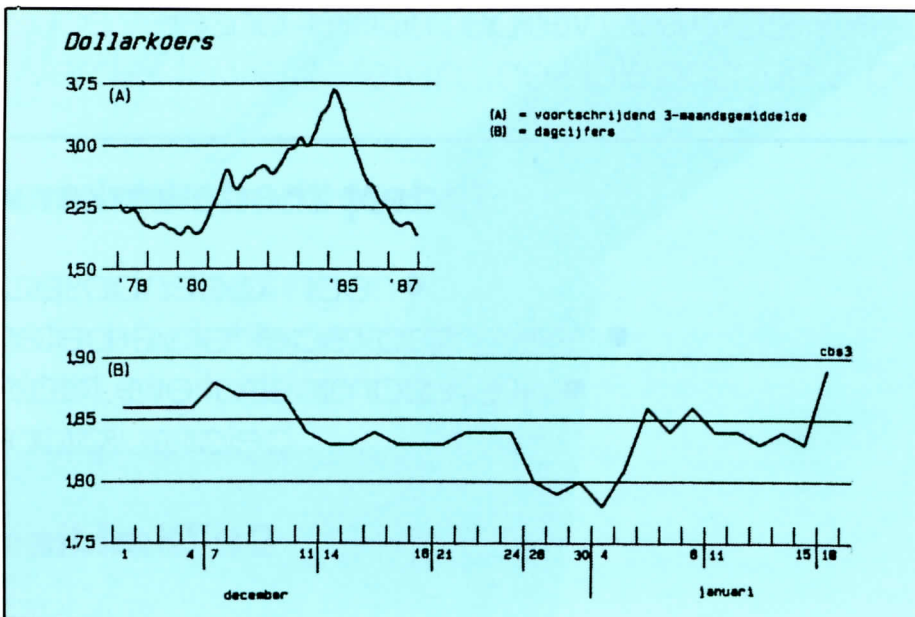


inkomsten op jaarbasis met ongeveer f 0,5 miljoen doet verminderen. U kunt zelf uitrekenen wat derhalve een dollar daling van f 2,06 eind september 1987 tot rond f 1,86 momenteel voor ons zou betekenen. In ieder geval dicteert de verdere dollarval ons een aantal feiten en beleidslijnen:

- een dollar koers welke tendeert naar f 1,50 en daar geruime tijd zou blijven hangen, zou onze financiële positie ernstig aantasten;
- elke stijging van kosten en met name loonkosten vergroot ons economisch probleem;
- onze effectiviteit en efficiency **moeten** verder omhoog en onze overhead en bovenrol moeten verder naar beneden;
- 'last but not least', onze concurrentiepositie dient zeer snel ondersteund te worden door de toegezegde belastingsfaciliteiten van de overheid.

Tot slot: alleen een **blijvende** verbetering van het tweelingtekort op de handelsbalans en de Federale begroting van de Verenigde Staten kan de dollar in positieve zin ombuigen. Laten we daarom hopen dat de recent gepubliceerde gunstige handelscijfers over de maand november een gunstig vervolg krijgen.

K. Borsje
Finance manager



DOELSTELLING

De hoofddoelstelling voor 1988 is:

Terug naar winstgevendheid

Alleen door in 1988 te bewijzen dat we financieel weer op eigen benen kunnen staan, zullen wij ons voortbestaan zeker kunnen stellen. We zijn, ondanks hernieuwde tegenslagen, langzaam op de goede weg. Dit plan heeft een betere kans van slagen als wij allen samen werken en allen bijdragen aan het behoud van een goed moreel.

Vandaar:

- Uitvoeren van onze operaties op een kostenniveau dat vergelijkbaar is met een respectabele concurrent/reder.
- Uitvoeren van onze operaties met een hoog niveau van service en 'standards', dat aan de wensen van de klant tegemoet komt.
- Uitvoeren van onze operaties op een veilige manier: onze uiteindelijke doelstelling is nul ongelukken.

Iedere medewerker wordt

- een kostenbesparende maatregel
- een maatregel tot verbetering van de veiligheid
- een administratieve taak die van belang is voor de onderneming

De Directie Shell

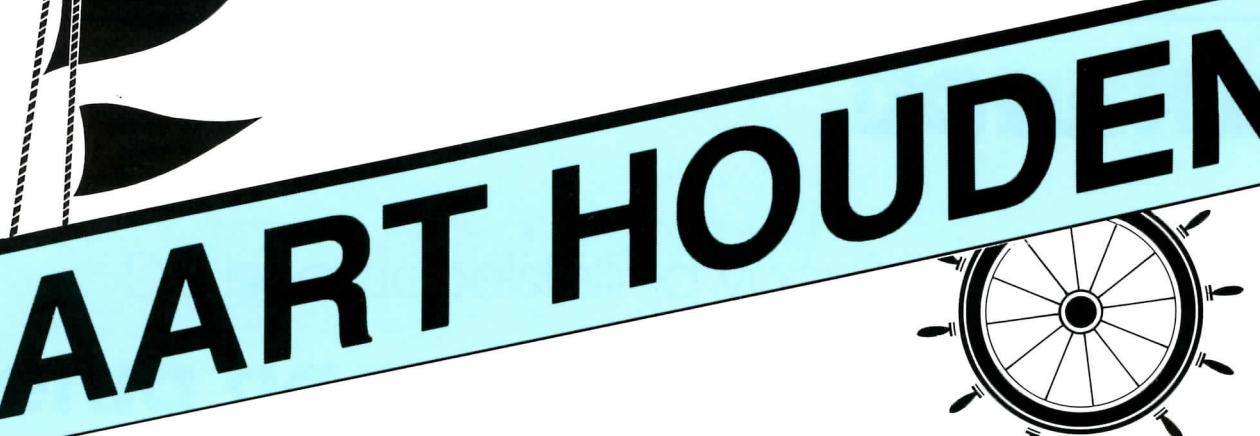
Januari 1988

INGEN 1988

- Uitvoeren van onze operaties met mensen die – ondanks tegenwind – toch vertrouwen hebben in ons bedrijf en onze toekomst.
- Doorgaan met verdere rationalisatie van de bedrijfsvoering, met reductie van de aantallen Nederlanders, en met aanpassing arbeidsvoorwaarden.
- Doorgaan met verbetering kwaliteit werknemers, door middel van aanpassing beoordelings-, promotie-, training- en opleidingsbeleid.
- Verbeteren van structuur en service walorganisatie onder andere door middel van verder computerisatie zowel intern als met de vloot.
- Het extra aandacht schenken aan communicatie wal/vloot en vice versa teneinde onderlinge verstandhouding en begrip verder te verbeteren.

Wat verzocht om dit jaar:

...d idee aan te dragen
...van de efficiency voor te stellen
...e stoten, die niet van werkelijk
...bedrijfsvoering



VAART HOUDEN

Meevaren van vlootinspecteurs

Veranderingen . . . veranderingen

Inmiddels genoegzaam bekend, echter uitvoering van en omgaan met is een ander verhaal. Mede als ondersteunende afdeling is het dan noodzakelijk dichter naar de werkvloer te komen om op deze wijze in goed overleg de beste methoden te vinden om onder handhaving van onze kwaliteits- en veiligheidsnormen naar een concurrerend kostenniveau te streven.

Op alle schepen, met uitzondering van het m.s. 'Tagelus' en het m.s. 'Shelltrans' (dokking), werd éénmaal meegevaren, op een vijftal schepen voor de tweede maal. Alhoewel niet geheel in de context van het operationeel observeren, werden (nog) drie reizen meegemaakt, uit oogpunt van garantie, aan boord van de eerste drie 'S'- (Hyundai)-klasse schepen.

In aansluiting hierop werden een externe 'audit' aan boord van het m.s. 'Solaris', en een werkaanbod-analyse uitgevoerd aan boord van het m.s. 'Sponsalis'. De gemiddelde verblijfstijd aan boord bedroeg 6 tot 10 dagen en werd afgesloten met een eindrapport c.q. een aktiepuntenlijst voor zowel de scheeps- als de walorganisatie. Wat de laatste betreft lag dit getalsmatig op gemiddeld ca. 10 uitstaande vragen per schip, die van zowel operationele, personele als financiële aard bleken en inmiddels, soms na enige vertraging, zijn beantwoord. De eindrapporten circuleerden binnen het Management team van STBV, de aan de scheepsleiding verzochte evaluatie over de meeveerperiode werd door mij en de betreffende inspecteur uitvoerig besproken. Wellicht niet altijd direct herkenbaar, maar u kunt ervan overtuigd zijn dat een aantal aan de orde gekomen zaken vertaald zijn naar de STBV-doelstellingen voor 1988.

In het januari-nummer van Schip & Ka, onder het onderwerp Jaaroverzicht 1987, noemde ik dit onderwerp reeds, en ik heb bij enkele gelegenheden toegezegd hierop wat meer in detail te zullen terugkomen. In de brief van de heer M. A. Busker van 3 december 1986 aan alle gezagvoerders is duidelijk aangegeven tegen welke achtergrond ik meende de DFM aanwezigheid aan boord in 1987 te moeten intensiveren.

Samenvatting opgedane ervaringen:

- **Op een enkele uitzondering na zijn de bezoeken als constructief ervaren.**
- **Mogelijk doorgaan op basis van 1 x per jaar.**
- **Bij voorkeur in die periode dat de 'vaste' staf aan boord zit.**
- **Bezoeken stimuleren een zo uniform mogelijke bedrijfsvoering.**
- **Meer mogelijkheden (ter plekke) om alle facetten van de bedrijfsvoering aan boord onder de loupe te nemen, inclusief het praten met alle opvarenden.**
- **Zeker 'effectiever' dan de gebruikelijke briefing/de-briefing op kantoor.**
- **Een enorme behoefte aan informatie (van hoog tot laag) over het reilen en zeilen van STBV.**

Informatie

Bevindingen hebben geleid tot het organiseren van zes vlootinformatiebijeenkomsten, in de PR-zaal op het Hofplein, het houden van een SGO-dag (zorg over hun toekomst bij STBV) en een zg. IJO-dag (evaluatie). Resultaten hiervan zijn inmiddels verwerkt en aan betrokkenen c.q. vloot toegestuurd.

Veiligheid

Het aanvankelijke plan om per 1 januari 1988 te stoppen met een varende veiligheidsofficier werd voorlopig in de ijskast gezet. We continueren dit nu op de 'F'-klasse schepen, en de schepen die met gemengde bemanningen (gaan) varen. De toetsingslijst scheepsveiligheidsbeleid werd uitgetest en zal waar nodig worden bijgesteld. Een aantal gedane suggesties zijn verwerkt in het Veiligheidsplan 1988. Met betrekking tot **veiligheidscommunicatie** schreef ik in december 1987 dat cruciaal is dat regels duidelijk en werkbaar behoren te zijn en het de taak van elke scheepsleiding is ons hierop te attenderen indien onduidelijkheden of tegenstrijdigheden worden ervaren. Graag wil ik u hier nog eens op wijzen.

Communicatie

Er zijn met alle opvarenden gesprekken gevoerd, van hoog tot laag, een wisselwerking welke naar mijn mening nodig is om te weten wat er 'leeft'. Erg waardevol! In 1986 besloten we onder invloed van 'de kosten omlaag' de kantoorbezoeken uit oogpunt van informatie, beleidsuitvoering enz. te beperken tot de kapiteins, en waar gewenst of verzocht voor de overige leden van het scheepsmanagement team. Deze procedure hebben we bijgesteld, en inmiddels zijn alle kapiteins **en**

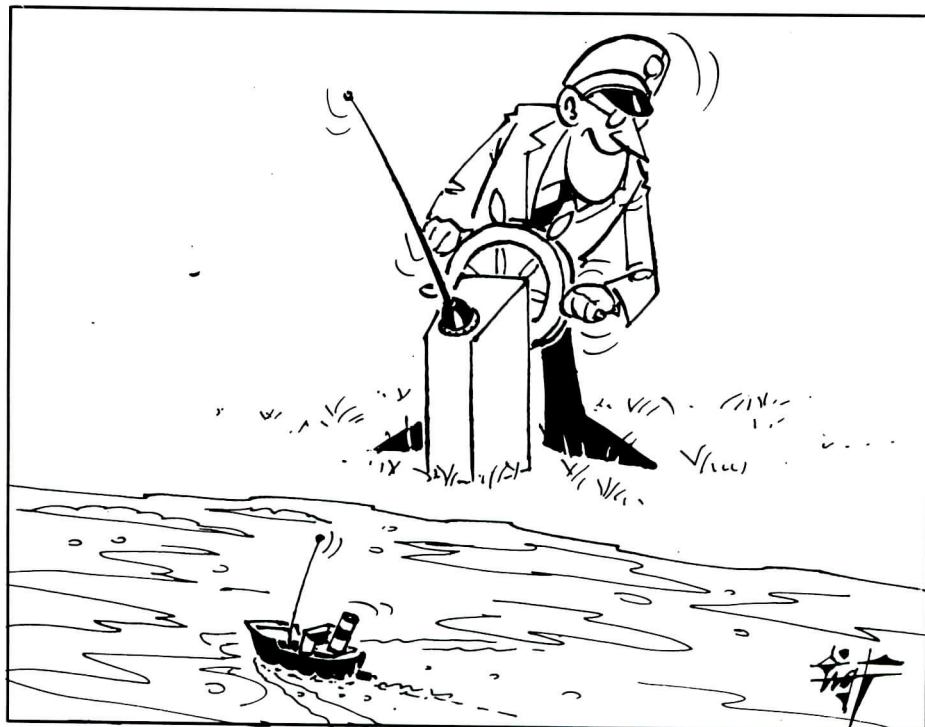
hoofdwerktuigkundigen hierover door mij geïnformeerd. Niet altijd bleek de verkregen informatie via 'het briefing proces' doorgesluist te zijn naar de overige leden van het SMT en de scheepsorganisatie.

Bedrijfsvoering

De scheepsperformance, mede tegen de achtergrond van veranderingen in de Charter party, bleek een lastig onderwerp. Hantering van de brandstof indexberekening en toepassing van de SPM (Ship's Performance Monitor) gebeurden weinig gestructureerd. Voor de schepen zonder SPM zijn rekenmachientjes besteld met een door SIM ontwikkeld programma voor berekening van de brandstofindex. Wij hebben inmiddels de gehele performance administratie geschoond en vervangen door een 'Performance manual', hetgeen tezamen met de Charter party de voorbereidingsbijbel dient te zijn aan het begin van en gedurende elke reis. Ik kan er niet omheen vast te stellen dat de aandacht voor de scheepsprestatie in termen van brandstof/snelheid beter zou kunnen. Het gebruik van het 24-uurs rapport werd geïntensiveerd, met regelmatige toetsing aan nieuwbouwgegevens. Laten we bedenken dat waar wij praktisch geen invloed hebben op de inkomenskant van onze schepen, deze factor wel van invloed hierop kan zijn. SIM, als bevrachter, vraagt regelmatig deze gegevens op ter verkrijging van o.a. een beter vrachttarief. Op een zevental schepen is een meetsysteem voor cosmetisch onderhoud uitgetest, waarvoor nu een computerprogrammaatje wordt ontwikkeld (voor toepassing op een HP-Vectra). Het belangrijkste blijft uiteraard dat er een kwast verf op het schip komt, waarbij speciale aandacht gevraagd wordt voor het manifold, pompkameringang e.d. (zichtwerk). Vastgesteld werd dat op de 'F'-klasse schepen (op één na) de Sigrist installaties niet operationeel waren, hetgeen inmiddels is verholpen.

Kritiek

Veel aandacht is besteed aan het Scheepsbeleidsplan 1987, zoals dit volgens de opvattingen van een moderne scheepsbedrijfsvoering zou moeten zijn. Cruciaal voor de broodnodige continuïteit aan boord, en een vast gegeven op de agenda van met name de beleidsvergadering. Niet altijd gebeurde het werkoverleg op een wijze die de toets der kritiek kon doorstaan (werk uitdelen), maar we zijn op de goede weg. Ik ga ervan uit dat het scheepsbeleidsplan, nu inmiddels de diverse normen en het veiligheidsplan 1988 aan boord zijn ontvangen, voor 1988 is aangepast.



Het kostenbewust varen is goed geweest. We zijn over 1987 niet alleen op het budget gebleven, maar er zelfs onder, en dat is gezien de toch al strakke taakstelling een prestatie. Het is dan ook logisch dat in een aantal evaluaties het kostenaspect van de meevaarperiodes aan de orde is geweest, en terecht. Het is echter even terecht dat waar verantwoordelijkheid wordt gedragen, men verantwoording dient af te leggen. Dat geldt voor elk bedrijf, dus ook voor het onze; dat geldt voor u en voor mij!

Resumé

Resumerend, ben ik en met mij de overige leden van het management team van mening, dat het meevaren in 1987 een uitermate zinvolle exercitie is gebleken. Zoals ik reeds eerder schreef, zal het voor 1988 op een wat lager pitje staan, maar overeind blijft dat we met z'n allen doorgaan volgens de gemaakte afspraken.

De heer M. A. Busker schreef al in 1986: het is alleen door eigen inspanning dat we ons bestaan zeker kunnen stellen ('nobody owes us a living'). En al hoewel we het wisten, hebben we dat in 1987 nog eens duidelijk gezien: er wordt hard gewerkt, erg hard! Ondanks veranderingen, ondanks onzekerheid, ondanks een op- en neergaande tankermarkt, enfin noem maar op! We hebben met z'n allen kans gezien, door hard te werken, en door het leveren van een stuk kwaliteit in onze operaties, en een zorgvuldig kostenbeheer, te komen waar we zijn . . . in 1988!

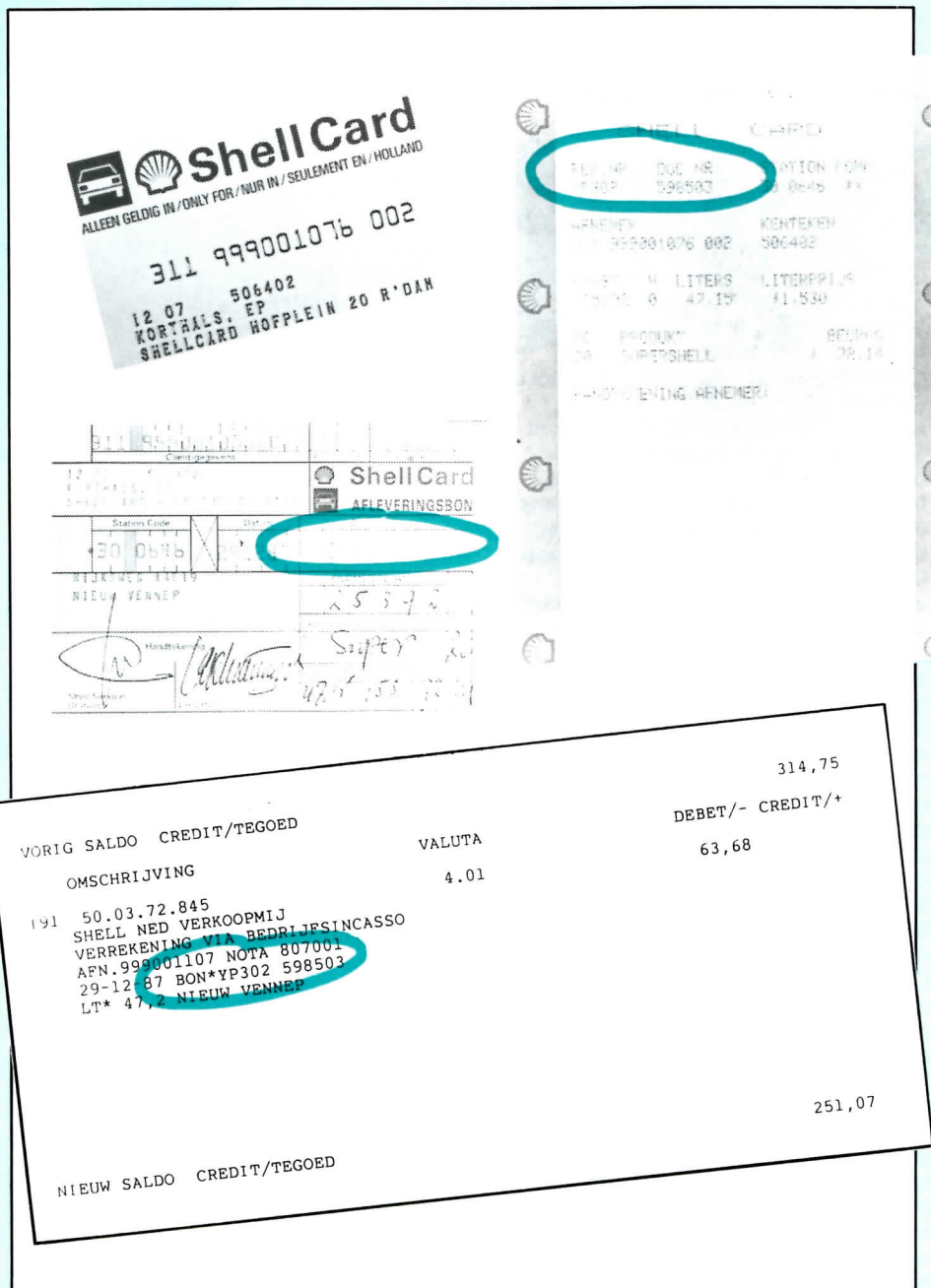
Met vriendelijke groeten,

G. Veldt
Fleet Manager

Nog één keer de Shell Card . . .

HOE ZIET UW AFSCHRIJVING ERUIT?

Degenen die een Shell Card hadden aangevraagd, hebben deze inmiddels op het huisadres ontvangen. Sommigen zullen hem al gebruikt hebben, maar weten nog niet hoe de betaling op het rekeningafschrift eruit zal zien. De korting wordt niet op het station verrekend en staat dus ook niet op de tankbon. Het is raadzaam die tankbon te bewaren, anders is achteraf niets te controleren. Het nummer op het pasje bestaat uit drie cijferreeksen naast elkaar, die bij het afrekenen ook op de tankbon komen te staan. Maar die drie cijferreeksen – het klantnummer – staan niet allemaal op het afschrift. Het gaat om de eerste zes cijfers van die tweede cijferreeks. Dat staat als klantnummer (op het afschrift staat: afn. voor afnemer) op het bank of giro-afschrift. Op de tankbon staan heel veel getallen, die niet allemaal op het afschrift staan. Het afschrift begint met 'Shell Ned Verkoopmij verrekening via bedrijfsincasso'. Vervolgens staan daar dat klantnummer, het notanummer, de datum, het bonnummer en het aantal getankte liters, (afgerond tot één decimaal achter de komma), naast het eindbedrag met de verrekende korting. De korting wordt gegeven op hele liters. Het aantal getankte liters wordt ook afgerond, volgens normale afrondingssystemen naar boven of beneden. Het notanummer is niet op de tankbon terug te vinden, maar wordt op het Hofplein in Rotterdam aan iedere afrekening afzonderlijk gegeven door de afdeling waar de bedragen gefactureerd worden. Bij vragen over een afschrijving zijn dit notanummer en het tanknummer het belangrijkste. Zonder deze gegevens is verdere navraag niet mogelijk. Bij diefstal of het zoekraken van een Shell Card, moet men direct opbellen (010-4696416/4696410/4696409) en aangifte doen, zodat de kaart kan worden geblokkeerd. Mocht de kaart daarna gebruikt worden, dan hoeft de gedupeerde gebruiker zich géén zorgen te maken. Oneigenlijk gebruik van de Shell Card komt dan niet voor rekening van de kaarthouder. Nieuwe gebruikers van het Shell Card-systeem zullen hun kaart per post thuis ontvangen. De brief met pincode wordt apart toegestuurd. Mensen die de Shell Card of de pincode niet hebben ontvangen, moeten contact opnemen met hun eigen personeelsafdeling. Overigens is dat ook de afdeling waar mutaties moeten worden opgegeven en waar men terecht kan als men kaart of pincode niet heeft gekregen. Bij vragen over de afrekening kan men bellen naar de finance-afdeling op het Hofplein, 010-4696870/4696873.



Overdracht van het S.M.S. aan het O.M.S.

Zoals inmiddels tot alle leden doorgedrongen moet zijn, is er op 13 november vorig jaar in de Ledenraad SMS en de algemene ledenvergadering OMS besloten tot overdracht van alle rechten en verplichtingen van het Sociaal Medisch Steunfonds aan het Onderling Medisch Steunfonds. Deze overdracht is op 31 december door de Verzekeringskamer goedgekeurd. De Wet schrijft voor dat de overdracht bekend wordt gemaakt in de Nederlandse Staatscourant; die publicatie heeft plaatsgevonden op 11 januari 1988. Daarmee is de overdracht voor de leden met ingang van 12 januari 1988 van kracht geworden en is het SMS per 13 januari ontbonden. Van de overdracht is ook mededeling gedaan in de dagbladen de 'Telegraaf', 'de Volkskrant' en het 'Algemeen Dagblad' van 15 januari jl. Eén en ander houdt in dat alle SMS-leden nu

OMS-leden zijn geworden. Als gevolg van de overdracht kunnen oud-SMS-leden, als zij dat wensen, gedurende 90 dagen na dagtekening van genoemde editie van de Staatscourant de overeenkomst van schadeverzekering schriftelijk bij het OMS opzeggen – met ingang van 11 april 1988. Zoals toegelicht in de brief van 25 september 1987, die naar alle leden is verstuurd, brengt de overdracht voor de leden geen merkbare veranderingen met zich mee. Het bestuur verwacht dan ook dat iedereen lid zal blijven van het OMS. In de brief van 25 september werd aan alle leden een boekje met verzekeringsvoorwaarden toegezgd. Dat boekje ligt nu bij de drukker en zal met een begeleidend schrijven binnen afzienbare tijd worden opgestuurd. Het Bestuur hoopt de nieuwe ledenraad van het OMS in april te kunnen installeren. Daarmee is dan de herstructurering van het SMS/OMS voltooid.

Het Algemeen Bestuur OMS

Overgeplaatst naar de Eufraat

Oplettende lezers van de rubriek 'vlootpersonalia' zal het niet ontgaan zijn dat de laatste maanden een aantal collega's zijn overgeplaatst naar Shell Syrië. Momenteel zijn daar zo'n zeven werktuigkundigen tijdelijk tewerkgesteld. Hoogste tijd dus voor een kennismaking met wat Shell daar in Syrië doet.

De Shell Syria Petroleum Development BV, de staatsmaatschappij Syrian Petroleum Company en het bedrijf Deminex vormen samen de Al Furat Petroleum Company, welke momenteel een aantal olievelden exploiteert. De produktie uit deze olievelden wordt momenteel behandeld in twee centrale faciliteiten (in het dagelijks gebruik afgekort tot CPF), terwijl voor het einde van dit jaar nog een derde op stapel staat. De olievelden zijn alle gelegen in de nabijheid van de Eufraat, zo ongeveer tussen de steden Deir-ez-Zor en Abu-Kamal. Het Arabische woord voor de Eufraat is Al Furat, vandaar ook de naam van de oliemaatschappij.

Oude makkers

De eerste CPF – Thayyem – draait sinds 1986 en van het tweede project – El Ward – is eind 1987 de produktie opgestart. De Shell Syria Petroleum Development BV heeft begin 1987 de activiteiten van Pecten Oil (een dochtermaatschappij van de Amerikaanse Shell Oil) overgenomen. Vervolgens moest in korte tijd het grootste deel van de Amerikaanse staf op Thayyem vervangen worden. Net toen dat wat tot rust was gekomen, begon de 'start-up' van

het El Ward project. Zodoende had men in korte tijd zoveel mensen nodig dat SIPM een beroep moest doen op onder andere de NAM, die een aantal operators leverde, en Shell Tankers, die voor een aantal werktuigkundigen zorgde. Deze laatsten kwamen de onderhoudsdienst versterken. Overigens is een aanzienlijk deel van de betreffende NAM'ers z'n loopbaan ooit nog eens bij Shell Tankers begonnen.

Proces

Op zo'n CPF staan een aantal installaties, welke zorgen voor een eerste bewerking van de ruwe olie, zoals die uit de putten komt opborrelen. Pas daarna wordt de olie doorgepompt naar de raffinaderij. De ruwe olie komt onder hoge druk uit de put. In die toestand zit een grote hoeveelheid gas in de olie opgelost. Bovendien is de olie verontreinigd met water en zout. In een aantal procesvaten vindt afscheiding van olie, gas en water (met daarin opgelost eventueel zout) plaats. Een deel van het gas wordt nuttig gebruikt voor de energie-opwekking op de CPF, het overgrote deel wordt echter met behulp van een fakkel verbrand. Het water wordt met hogedruk pompen weer in het olieveld gepompt en verricht zo nuttig werk door de olie naar de olieputten te drijven. Naast de procesvaten bestaat de installatie verder uit een aantal opslagtanks, generatoren, kompressoren en pompen. Voor het grootste deel bekende apparatuur voor onze werktuigkundigen, alleen de gasmotoren (op Thayyem) en de gasturbines (op El Ward) welke de generatoren aandrijven zijn voor ons nieuw.

Artikelen schaars

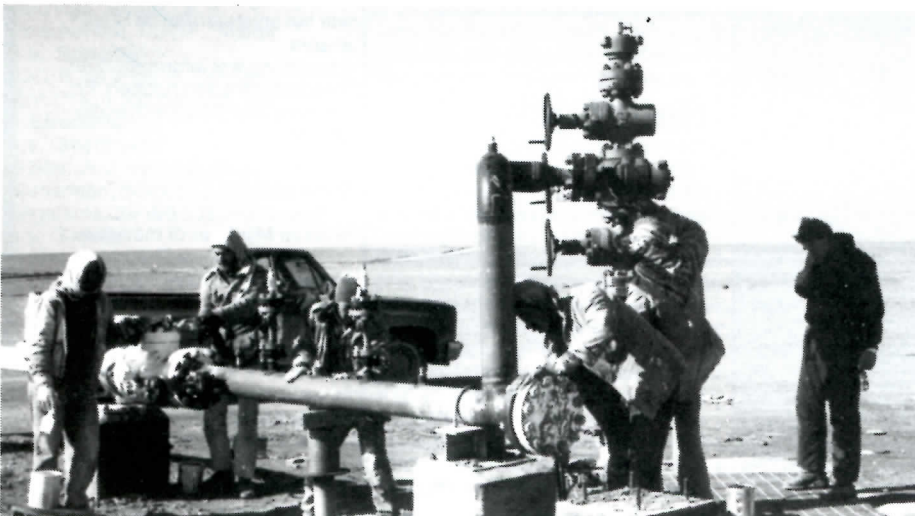
Door de toch wel geïsoleerde ligging van de olievelden in het binnenland van Syrië is zo'n CPF sterk op zichzelf aangewezen. Onderdelen en materialen zijn niet zomaar 'van de plank' leverbaar. Bestellingen moeten eerst de hele burokratie op het hoofdkantoor in Damascus doorlopen,



voordat ze uitgevoerd worden. Dan moeten de onderdelen nog vaak uit het buitenland komen, wat ook weer langer duurt. In zo'n geval werkt het gebrek aan buitenlandse deviezen in Syrië ook nog eens vertragend. Zo is men in veel gevallen gedwongen om te improviseren of dingen op een andere manier te 'regelen'. Het kantoor op de El Ward CPF draait bijvoorbeeld sinds het opstarten van de produktie al zo'n twee maanden zonder een enkele typemachine. Ook andere schrijfbenedigheden, die we gewend zijn in Holland uit de kast te pakken, zijn schaars. Desondanks moet er toch een goed werkende onderhouds-administratie opgezet worden. Voor eigen gebruik, zoals bijvoorbeeld de aankleding van je eigen 'hutje', is men aangewezen op zelf in te voeren spullen. Een voordeel is dat men op basis van 'drie weken op, drie weken af', regelmatig in Nederland is, zodat men daar z'n inkopen kan doen. Momenteel zit de Al Furat oliemaatschappij dus nog duidelijk in de aanloopfase. De grootste nadruk ligt op het op gang brengen van de olieproduktie. Alle andere zaken worden min of meer als bijkomstig beschouwd en krijgen bepaald niet de aandacht zoals we die bijvoorbeeld bij Shell Tankers als vanzelfsprekend beschouwen. Zaken als post, huisvesting, voeding, recreatie, communicatiemogelijkheden en dergelijke, zijn geënt op Syrische maatstaven.

Veiligheid

Ook de veiligheid – een belangrijk item voor alle Shell-maatschappijen – is voor verbetering vatbaar. Weinig training, het ontbreken van bepaalde persoonlijke beschermingsmiddelen en de geringe medische voorzieningen in het 'veld' zijn er niet vreemd aan dat Al Furat het in de veiligheidsstatieken ten opzichte van andere Shell-maatschappijen nog zwak doet. Momenteel zijn wel een aantal veiligheidsinspecteurs van Shell bij Al Furat werkzaam om de veiligheid op een hoger peil te brengen.



Proficiat . . . Dit zijn ze dan!

In 1987 is het wederom een groot aantal schepen gelukt om de veiligheidstroféeën in de wacht te slepen. Voor 1987 zullen tien jaarplaatjes worden uitgereikt aan de volgende schepen:

'Felania'
'Felipes'
'Ficus'
'Flammulina'
'Fossarina'
'Fossarus'
'Fusus'
'Niso'
'Solaris'
'Stellaris'



De 'Sericata', 'Sponsalis' en de 'Shelltrans' krijgen de veiligheidsdriehoek uitgereikt. Willem Drost, onze veiligheidskundige, is druk doende allerlei instanties – in de aan te lopen havens – aan te schrijven, om de trofee officieel aan de desbetreffende schepen te overhandigen. De redactie kan (jammer genoeg) niet in alle havens aanwezig zijn om deze feestelijke ceremonie's mee te maken. Ook dit jaar rekenen wij weer op bijdragen (klein verslag + foto's) van de aldaar aanwezigen.

VINO nu VMO

Met ingang van 1 januari 1988 is de naam van de Vereniging van Instellingen voor Nautisch Onderwijs (VINO) gewijzigd in Vereniging voor Maritiem Onderwijs, afgekort V.M.O., en heeft ook een algehele herziening van de statuten plaats gevonden.

De naams- en statutenwijziging zijn ingegeven door de structurele veranderingen die binnen het hoger beroepsonderwijs zijn opgetreden waarbij de hogere zeevaartscholen zijn geïntegreerd in multi-disciplinaire HBO-instellingen met een eigen organisatievorm. Aan de traditionele taakstelling van VINO, als vereniging van besturen van zeevaartscholen, was daarmee onder de statuten zoals deze tot voor kort golden, de grond grotendeels ontvallen. Het belang van de bijzondere positie van het hoger zeevaartkundig onderwijs, de noodzaak van het behoud van een eigen identiteit en de verwevenheid met de

Nederlandse scheepvaart hebben evenwel dermate zwaar gewogen bij bestuur en ledenvergadering van VINO dat besloten is tot voortzetting van de vereniging, zij het onder een andere naam en met aan de nieuwe verhoudingen aangepaste doelstellingen. Een overweging is mede geweest dat de belangenbehartiging van het middelbaar nautisch onderwijs, dat mede tot het aandachtsgebied van VINO behoorde, niet zou moeten worden beeïndigd. Krachtens haar nieuwe statuten heeft VMO ten doel het bevorderen van de aandacht, in algemene zin, voor het maritiem-technisch operationeel onderwijs, gericht op de opleiding en beroepsuitoefening, zomede het bevorderen van de aandacht voor de instandhouding van de Nederlandse scheepvaart en de daarmee in verband staande of verwante bedrijfstakken. Voor het hoger- en middelbaar beroepsonderwijs als hiervoren bedoeld, worden afzonderlijke secties ingesteld. Het lidmaatschap van de vereniging staat open voor zowel natuurlijke als rechtspersonen.

Schoon schip nu ook in het Shell-Hofplein gebouw

Op maandag 11 januari jl. is op het Hofplein officieel het startschot gegeven voor opruimactie 'Schoon Schip'. Deze campagne is de voorloper van een opknappbeurt van het interieur van de Rotterdamse Hoftoren. Doel van deze actie is dat alle bureaus en kasten grondig worden opgeruimd. Alle dossiers en papieren dienen kritisch bekeken te worden teneinde vast te stellen, of het echt nodig is ze te bewaren. De ervaring heeft geleerd dat er veel te veel werd bewaard, en dat er



SCHOON SCHIP

erg veel kopieën werden gemaakt, die niet altijd nodig waren. Dat zal nu hopelijk veranderen.

f 25,— voor een kast

Als stimulans krijgt iedereen die een kast inlevert een boekenbon van f 25,—. Wat niet weg mag, kan men onderbrengen in het centrale archief op de 26e etage. Ook wijst men op het vrijhouden van de airconditioninggroosters. De verwijdering van de stapels boeken en kranten zal zeker de kwaliteit van de luchtverversing ten goede komen.

Een operatie van 2 jaar

Begin maart zal worden begonnen met de opknappbeurt van het Shell-gebouw. Dit houdt in: nieuwe vloerbedekking, andere indelingen en, indien nodig, nieuw meubilair. Gemiddeld zullen twee à drie etages per maand onder handen worden genomen. Er zullen twee wisseletages komen. Medewerkers van de op te knappen verdiepingen zullen tijdelijk op de wisseletages worden gehuisvest. De hele operatie kent twee fasen van ieder een jaar. Fase 1 is het opknappen van de kantoor kamers van de 24e tot en met de 5e verdieping. Fase 2 zal zich richten op de begane grond tot en met de vierde verdieping. Het geheel moet op 1 januari 1990 klaar zijn. De kantoor kamers zullen efficiënt en kostenbewust ingericht worden. Het minimale aantal verhuizingen zal 48 bedragen.

Behangen

'Hoe laat wilde je gaan?' vroeg mijn vrouw met een onderton die ik herkende. Ik lag net lekker onderuitgezakt op de bank, die we een week daarvoor hadden gekocht, een videotje te kijken. Met een schuin oog naar de televisie keek ik haar vragend aan. 'Het nieuwe behang natuurlijk, dat weet je toch? In die winkel zei ik al dat de kleur van het behang niet past bij de bank' en ze keek me fronsend aan. Pas nu herinnerde ik mij dat zij zoiets had gezegd en de rillingen liepen opnieuw over m'n lijf. Nou

heb ik niets tegen behangen zolang ik het zelf niet hoeft te doen en ik stel zoiets uit totdat ik er echt zin in heb. 'Nou, in de loop van de middag' antwoordde ik en probeerde voor te doen of ik geconcentreerd naar de televisie keek, een eerder opgenomen aflevering van 'V' die ik gemist had omdat mijn vrouw Dallas wilde zien op België. 'Nee', zei ze, 'laten we nu gelijk maar gaan' en drukte de video uit. Langzaam kwam ik van de bank overeind, wetend dat winkelen met mijn vrouw een onderneming is. Zonder in detail te treden over het aantal winkels dat we bezocht hebben, kochten we uiteindelijk het behang in de eerste winkel waar we geweest waren. 'Wanneer wil je gaan behangen?' vroeg ze toen we na uren thuis kwamen. 'Och, het volgende weekend' probeerde ik, hopen het behangprobleem tenminste nog een week vooruit te kunnen schuiven. Ze zei niets. Toen ik maandagavond thuis kwam was het oude behang van de muren geschraapt en stond er een doosje plaksel naast m'n bord. 'Een verrassing' zei ze nog en keek me stralend aan.

Hebbu dat nou ook?

Uit de postbak L.S.

Ik wil een spreekbeurt houden over Shell tankers. Ik zou graag iets willen weten over het ontstaan van de Shell tankers. Ik zou graag wat informatie over Shell tankers willen hebben. En eventueel wat plaatjes over die tankers.

Alvast bedankt.

Geachte Mijnheer of mevrouw

Ik wilde uw informatie vragen over de Shell. Want ik heb een spreekbeurt over de Shell. Ik wilde uw vragen al gunt uw het me wat informatie zoals kaarten boekjes stickers of want dan ook ik zal wachten wat ik krijgt.

Daaaaaaag

VENI IDI UTSI



Ik kwam, ik zag en ik verdween

Dit moet hoofdwerktuigkundige Arie de Groot ongetwijfeld hebben gedacht, toen hij op 12 december '87 te Amuay Bay afmonsterde van het m.s. 'Flammulina'. Na 32 jaar en 8 maanden hield hij het voor gezien. De baas ging met pensioen, zoals dat heet. En wat doe je dan bij zo'n evenement, wel dat wordt gevierd. Meestal is afscheid nemen niet direct een aanleiding om festiviteiten te ontplooiën, maar vreemd genoeg bij het met pensioen gaan is dat toch net even anders. Er was als eens voorzichtig gevist naar de baas zijn hobbies, maar die had hij niet zoveel. In het geheim werd beraadslaagd wat te doen. Natuurlijk moest er geld worden ingezameld en we kwamen tot een respectabel bedrag. Genoeg om daar een mooie koperen glazen staande

scheepsklok van te kopen. Dankzij de medewerking van het agentschap in Boston werd dit gerealiseerd. De baas was zich nergens van bewust of speelde hij die nonchalance maar?

Feest

Feit blijft, dat hij het maar raar vond dat de gezagvoerder hem op de avond van 11 december belde en vroeg of hij even naar de bar wilde komen. Daar zat iedereen pakje deftig verzameld en onze Indonesische vrienden hadden hun mooiste batik hemd aangetrokken. De bar was voor deze gelegenheid feestelijk versierd. Een applaus ging op toen hij

Arie de Groot bewondert zijn 'Pensioen Colage'.

binnen stapte. Hem werd verstaan gegeven in de versierde zetel plaats te nemen. 'Dus toch', hoorden wij hem fluisteren. Inderdaad, dus toch. De civiele dienst had een immense taart gebakken en daar werd mee begonnen. De 'boss himself' sneed de stukken af en dat deed hij voortreffelijk. De kapitein hield een korte toespraak en memoreerde het feit dat baas Arie de Groot 32 jaar en 8 maanden geleden zijn schreden zette op het Shell Tankers pad en wel op de 'Malvina'. Als je dan terug blikt op zo'n staat van dienst, dan kun je eigenlijk alleen maar concluderen 'well done'. Met de woorden, zoals het thuis tikt, tikt het nergens, werd hem het cadeau overhandigd.

De baas was er stil van en wij ook. De klok niet. Die begon gelijk glazen te slaan. De felicitaties waren ook niet van de lucht. Trouwens het werd een heel gezellige avond, maar dat wisten we van tevoren. De muziek werd steeds harder. De baas had zich in een financieel avontuur gestort en had CD-cassettes gekocht en die werden gedraaid. Ik weet niet meer wat het was, maar je moest er van houden. Smaken verschillen nu eenmaal. Het zij hem vergeven. Onze stagiare had ook nog een flitsend aandenken gemaakt, namelijk een collage met als thema 'pensioen'. Kortom het werd een waardig afscheid. Zijn laatste maritieme activiteit was zijn overdracht, die hij afsloot met de woorden: 'Dit was voor mij de laatste, over en sluiten.' We wensen de meester het allerbeste en het ga hem goed.

**G. A. M. Dorren
Gezagvoerder**



Betreft vaarbevoegdheids- bewijzen

Het vaarbevoegdheidsbewijs is een voortvloeisel uit het Internationale verdrag 'Standard of Training Certification for Watchkeeping for Seafarers' (het zogenaamde STCW-Verdrag). In dit Verdrag is bepaald dat kapiteins, stuurlieden, scheepswerktuigkundigen, radio-officieren en scheepsgezellen voortaan in het bezit moeten zijn van een zeevaartdiploma voorzien van een aantekening, waarmee bevestigd wordt

dat het diploma is uitgegeven overeenkomstig de bepalingen van het STCW-Verdrag.

Voor Nederlandse opvarenden zullen deze vereisten worden vermeld op één daartoe uit te geven document, de 'Verklaring betreffende Geschiktheid en Bekwaamheid', het zogenaamde 'Vaarbevoegdheidsbewijs'. Op dit document, dat Internationaal erkend zal zijn, wordt aangegeven welke bevoegdheden de eigenaar heeft op basis van diploma's, vaartijd en lichamelijke conditie.

Teneinde de invoering soepel te laten verlopen is besloten tot een

overgangsregeling van ongeveer 2 jaar. Degenen die in aanmerking komen voor een vaarbevoegdheidsbewijs kunnen dit volgens een bepaalde procedure aanvragen bij DGSM.

Al onze zeevarenden dienen zelf de aanvraag van het document te verzorgen. Binnenkort zullen zij op hun huisadres een brief ontvangen, met een toelichting over het ontstaan, de invoering, de aanvraag en de geldigheid van het vaarbevoegdheidsbewijs, alsmede een aanvraagformulier.

Voor de goede orde vermelden wij, dat de kosten ter verkrijging van bovengenoemd document gedeclareerd kunnen worden.