

SCHIP & KA

31e jaargang
nummer 7/8
maart/april 1992



- 🐚 tankers in de jaren negentig 🐚 or-verslag
- 🐚 goed dat er douane is 🐚 uitslag kerstpuzzel
- 🐚 quality-certificaat 🐚 bemanningseisenbesluit
- 🐚 parkeerplaats hofplein 🐚 nieuw gezicht

SCHIP

& KA

Maandblad 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

Eenendertigste jaargang nr. 7/8
maart/april 1992

Redactiecommissie

010-4071805
Haaije van der Brug
Hans ten Katen
Lenny Kosten (coördinatie)
Rob Wijmer

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

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

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
0006	16.01.92	GMDSS - Shore Based Maintenance Contract (SATCOM)
0007	24.01.92	Premieperc. en -grenzen sociale verz. 1992 (circ. 2831 komt hiermee te vervallen)
0008	30.01.92	Lloyd's Quality Assurance Certificate (SATCOM)
0009	31.01.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0010	05.02.92	Agentschappen (SATCOM)
0011	12.02.92	Afscheid Jaap de Ruiter (SATCOM)
0012	17.02.92	Ship Management Manual
0013	14.02.92	Kwaliteitsaspect in de bedrijfsvoering aan boord (SATCOM)
0014	04.03.92	Non-conformance procedure (SATCOM)
0015	14.02.92	Ladingclaim afhandeling
0016	20.02.92	Communications Administration Program
0017	21.02.92	Verkoop 'Caurica' (SATCOM)
0018	24.02.92	IMO-boekwerken ISO 9002/IMO resolutie A 647/16 (SATCOM)
0019	02.03.92	Correctie serie SR deel III
0020	02.03.92	Correctie serie Ship Reporting Manual
0021	28.02.92	Koersen/brandstofprijzen (SATCOM)
0022	02.03.92	HSE-manual
0023	03.03.92	Resultaten vierde kwartaal 1991 Kon./Shell Groep (SATCOM)
0024	05.03.92	Correctie serie Ship Reporting Manual
0025	05.03.92	Correctie serie Ship Management Manual
0026	06.03.92	Aanpassing Safety-award (SATCOM)
0027	10.03.92	Correctie serie Audit Manua!

parkeergelegenheid voor bezoekers van de medische dienst

bezoekers van de medische dienst op het Hofplein, die per auto reizen, blijkt het steeds moeilijker te worden om de auto te parkeren. De garage van het Shell-gebouw is al vroeg vol en daarbuiten zijn open parkeerplaatsen praktisch niet te vinden.

De medische dienst kan echter voor bezoekers een parkeerplaats in de garage van het Shell-gebouw reserveren. Dit dient op naam en op tijd te gebeuren. Gelieve voor reserveringen (uiterlijk een dag van tevoren) de medische dienst te bellen, tel.: 010 - 4696000.

VEILIGHEIDSRISULTATEN 1992

Tot 17/03/92

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

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

Het aantal dagen zonder ongevallen met arbeidsverzuim bedraagt momenteel 124, hetgeen gelijk is aan 1,2 miljoen manuren.



OMA-vrije dagen per schip:

CARDISSA	1658
ENTALINA*	468
ERINNA*	926
ERODONA*	456
ETREMA*	936
NATICINA	248
NISO	112
SERICATA*	1933
SHELLTRANS	2204
SIDELIA*	1830
SIRATUS*	405
SOLARIS*	2299
SPECTRUM	450
SPONSALIS*	1945
STELLATA	1724
SUNETTA*	612
ZAFRA*	730
ZARIA*	945

* 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

na een jaar hard werken...

Tevredenheid alom bij de Shell Tankers-medewerkers die betrokken waren bij het behalen van het kwaliteitsborgings-certificaat.

STBV is het eerste tankerbedrijf binnen de Shell Groep dat als 'Quality Operator' geregistreerd staat bij Lloyd's. Tijdens de uitreiking van het certificaat op 5 maart jl. stelde algemeen directeur Gerard Veldt vast: 'We hebben nu een certificaat, dat is niet het einde, maar een begin.....'.

Het certificaat werd uitgereikt door de heer C. Dam, Principal Surveyor van Lloyd's Register Assurance (The Netherlands), aan de heer G. Veldt (rechts).



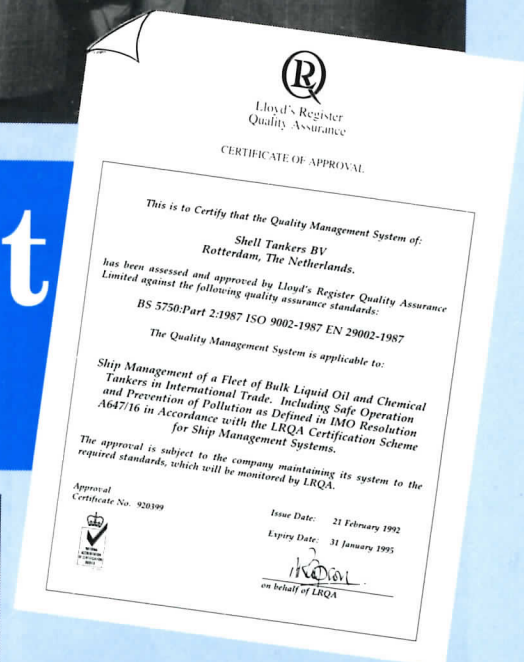
QM-certificaat voor STBV

In de eerste plaats gaat het om ISO-9002, de kwaliteitsborgingsnorm van de International Standardisation Organisation. In deze norm zijn een groot aantal bepalingen opgenomen, waaraan een kwaliteitssysteem binnen een bedrijf dient te voldoen. De nadruk ligt hierbij op regels van procedurele aard. Van groot belang is dat het betreffende bedrijf een aantal regels kent, die in werking treden op het moment dat er discrepanties optreden ten opzichte van de beoogde kwaliteit.

Deze afwijkingen dienen op een vastgestelde wijze binnen de organisatie te

worden gerapporteerd en zo snel mogelijk te worden gecorrigeerd.

De tweede norm waaraan het bedrijf dient te voldoen is Resolutie A680/17 van de International Maritime Organisation (IMO). Deze resolutie, die in 1991 door de algemene vergadering van het IMO is aangenomen, specificeert de eisen waaraan een rederij moet voldoen om de veiligheid aan boord van haar schepen te optimaliseren. Daarnaast geeft deze resolutie aan, welke maatregelen een bedrijf dient te nemen om te komen tot een adequate preventie van milieuverontreiniging op zee.



Shell Tankers heeft de laatste twaalf maanden veel tijd besteed en veel mankracht ingezet om alle interne procedures te toetsen aan de bepalingen van de twee genoemde kwaliteitsnormen. Daarnaast is binnen het bedrijf een kwaliteitsorganisatie opgezet die het functioneren van het systeem zal bewaken en waar mogelijk verder uitbouwen. Zo zal dit jaar aan boord van alle schepen een kwaliteitswerkgroep gaan functioneren met als doel geconstateerde afwijkingen te registreren en voor follow-up hiervan zorg te dragen.

Shell Tankers heeft, zoals bekend, vijf jaar uitgetrokken voor de introductie van het concept van Total Quality Management, omdat het bedrijf er van overtuigd is dat de komende jaren de vraag naar kwaliteits-tonnage zal toenemen. Het behalen van het kwaliteitsborgingscertificaat wordt gezien als een belangrijk strategisch voordeel in de strijd om deze markt.

V.l.n.r. STBV commissaris T.P.J.M. Stoltz, G. Veldt en D. van den Broek (SN)

Herkströter volgt Van Wachem op

Drs C.A.J. Herkströter is met ingang van 1 juli aanstaande benoemd tot president-directeur van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij. Hij volgt dat ir L.C. van Wachem op, die sinds 1977 directeur van de vennootschap is en zijn functie van president-directeur op 30 juni zal neerleggen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Herkströter is sinds 1 juli 1989 directeur van de vennootschap. De Raad van Commissarissen en de Directie van de Maatschappij maakten dit op 13 februari bekend. Op de aandeelhoudersvergadering, die op 14 mei zal worden gehouden, zullen de Raad van Commissarissen en de Directie voorstellen Van Wachem met ingang van 1 juli te benoemen tot commissaris. Bij zijn benoeming wordt hij voorzitter van de Raad van Commissarissen.



Cor Herkströter volgt Van Wachem op als president-directeur van de 'Koninklijke'

Van Wachem op als voorzitter van het Comité, drs C.A.J. Herkströter wordt vice-voorzitter.

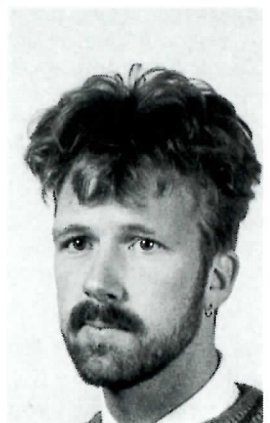


De nieuwe directeur drs M.A. van den Bergh

Op deze aandeelhoudersvergadering zal ook het voorstel worden gedaan om drs M.A. van den Bergh met ingang van 1 juli tot directeur van de vennootschap te benoemen. Van den Bergh is thans regionaal coördinator Westelijk Halfronde en Afrika. Het is de bedoeling Van den Bergh na zijn benoeming tot directeur eveneens met ingang van 1 juli te benoemen tot lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum NV, Managing Director van The Shell Petroleum Company Limited en lid van de Raad van Beheer van Shell Petroleum Inc., waardoor hij Groepsdirecteur wordt.

Op 30 juni treedt ir L.C. van Wachem tevens af als directeur van de dienstverlenende maatschappijen en als voorzitter van het Comité van Directeuren; Sir Peter Holmes volgt

nieuw gezicht bij stbv



**Robert Spit
26 jaar
ex-Rotterdam**

'Hallo ik ben Rob. Zoals iedereen, is ook mij gevraagd iets over mijzelf te schrijven. Ik heb eerst LTS-metaal en daarna de Middelbare school voor de Scheepvaart gevolgd. Omdat er nagenoeg geen werk was in de zeevaart toen ik de MsvS beeindigde, ben ik naar de Hogere Zeevaartschool (Marof-technisch) gegaan. Mijn stage heb ik gevaren op de 'Solaris'. Omdat de reizen toen nog Arabische Golf - Japan waren, ben ik na het behalen van mijn diploma gaan varen bij Spliethoff.'

**R.E.F. Spit
MO4
ms 'Spectrum'**

nominale awbz-premie

Recentelijk is een publicatie rondgestuurd over de invoering van de tweede fase van de Wet Zorgverzekering (Plan Simons). Daarin werd aangekondigd dat de nominale AWBZ-premie via de gage-afrekening wordt ingehouden voor diegenen die zijn aangesloten bij het AZVZ. Inmiddels heeft het AZVZ besloten om voor 1992 de nominale AWBZ-premie op 'nihil' te stellen. In 1992 zal er dus geen nominale AWBZ-premie worden ingehouden bij de AZVZ-leden.

De AZVZ-leden blijven wel nominale ZFW-premie betalen via de gage-afrekening. Alhoewel de naam waaronder deze premie wordt ingehouden vrijwel gelijk is, betreft het een heel andere premie.

oplossing kerstpuzzel 1991

'Met Schip & Ka prettig de kerst door'

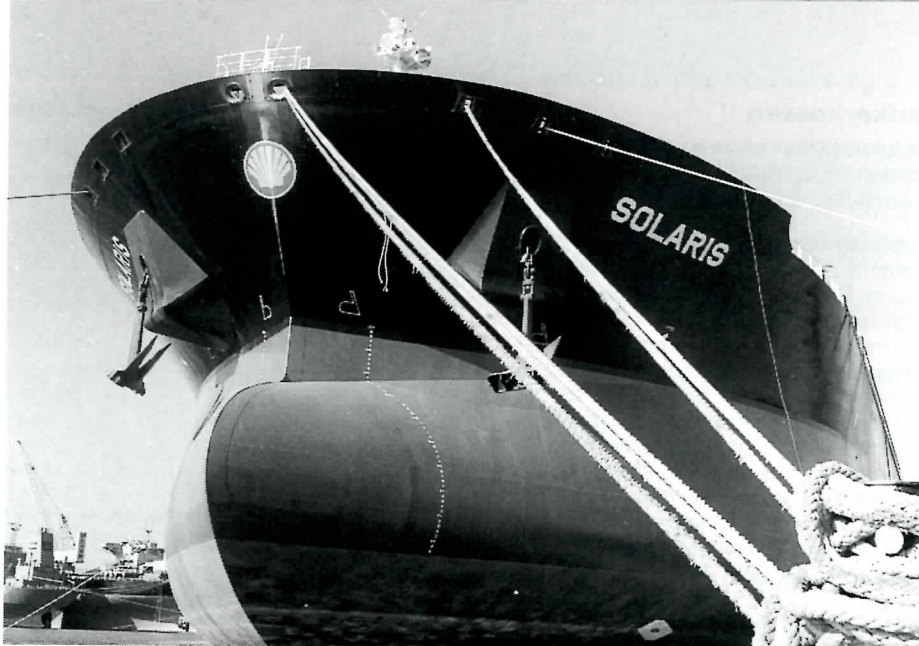
De trekking, onder toezicht oog van OR-voorzitter Dolf Mittelmeijer, leverde de volgende prijswinnaars op:

Eerste prijs - honderd gulden:
de heer D.J. Osinga

Tweede prijs - vijftig gulden:
mevrouw A.J. Vreke-Marcus

Derde prijs - vijftewintig gulden:
de heer D.P. Klip

nieuwe shell brochure



Voor de oliehandel en de olieverwerkende industrie is vervoer over zee onmisbaar. Er bestaat een wereldomvattend netwerk van tankerroutes, die dag en nacht worden bevaren door meer dan 7000 schepen, geladen met ruwe olie, olieproducten, chemicaliën of vloeibaar gas. Het eerste hoofdstuk van deze brochure behandelt de groei van de wereldtankervloot sinds het begin van deze eeuw en het belang van olie (het voornaamste handelsartikel) voor de nationale handelsvaart. Daarna wordt ingegaan op enkele basisaspecten van het tankerbedrijf, zoals de chartermarkt, vrachttarieven, de vlag waaronder wordt gevaren en de rol van internationale verdragen. Het laatste hoofdstuk houdt zich bezig met vraagstukken waarmee het tankerbedrijf wordt geconfronteerd, nu het zich van een lange inzinking aan het herstellen is. Het belangrijkste is het milieu: hoe zijn olieverontreinigingen te voorkomen en wie is er aansprakelijk?

tankers in de jaren negentig

In de begintijd van de olie-industrie werd ruwe olie eerst in vaten op gewone vrachtschepen vervoerd, en later in grote ijzeren tanks die in de scheepsrump waren geplaatst. Toen men de voordelen van bulktransport ging beseffen, werd het idee ontwikkeld om de scheepsrump zelf als tank te gebruiken. Daarmee was de moderne tanker geboren. Een van de eerste tankers was de 'Glückauf', gebouwd in 1885, die werd gebruikt voor het transport van olie van het westelijk halfmond naar Europa. De Shell-tanker 'Murex', uit 1892, mocht als eerste een lading olie door het Suezkanaal vervoeren, waarmee de oliemarkten in het Verre Oosten bereikbaar werden. Dit was het begin van een internationale oliehandel.

Twee wereldoorlogen gaven de tankerbouw een krachtige impuls. Na de Tweede Wereldoorlog bleef het vervoer van olie over zee groeien door de toenemende vraag in de geïndustrialiseerde landen, de aanleg van raffinaderijen in de verbruikende in plaats van in de producerende landen en het toenemend belang van het Midden-Oosten als olieproducerende regio. De tankervloot groeide van meer dan 23 miljoen ton in 1946, toen het laadvermogen gemiddeld 12.000 ton was, tot meer dan 330 miljoen ton in 1977, bijeen gemiddeld laadvermogen van 90.000 ton. Door deze schaalvergroting steeg het feitelijke aantal tankers slechts weinig. Na 1974 kwam de tankerindustrie in een langdurige crisis terecht, waarvan ze zich nog maar sinds kort aan het herstellen is. De capaciteit van de wereldvloot is nu ruim 258 miljoen ton.

Olie blijft wereldwijd het meest verhandelde artikel, ondanks de terugval na de hausse van eind jaren zeventig. Naar volume gerekend zijn olie en olieproducten samen goed voor bijna 40 procent van de wereldhandelsvloot. Dat is meer dan alle ijzererts, steenkool en graan bij elkaar en bijna evenveel als de internationale handel in andere goederen, zoals grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten.

Olie wordt ook over grotere afstanden vervoerd. Gerekend naar aantal tonkilometers (een maat voor de geleverde vervoersprestatie) houdt bijna de helft van de handelsvaart zich bezig met vervoer van olie en olieproducten.

rederijen

Meer dan 60 procent van de wereldtankervloot is eigendom van particuliere rederijen. Deze eigendom is sterk verbrossend: er zijn meer dan 200 rederijen, waarvan de grootste ongeveer 50 tankers hebben. Vele bezitten echter om juridische of fiscale redenen maar één schip. Het merendeel van deze tankers wordt door oliemaatschappijen en overheden van de particuliere maatschappijen gecharterd. De laatste jaren zijn met name Iran, Koeweit en Saoedi-Arabië als olieproducerende landen met een eigen tankervloot een zeer belangrijke rol gaan spelen. De vloeten van Iran en Saoedi-Arabië zijn beide groter dan die van Shell en Exxon, en ze groeien nog steeds. De grote oliemaatschappijen samen bezitten nu slechts 12 procent van de wereldtankervloot.

chartermarkt

Veel tankerredereien huren liever een schip dan het te kopen, niet alleen als algemeen beleid, maar ook om in bepaalde behoeften te voorzien, zoals vraag naar extra laadvermogen. Een schip wordt gehuurd van een rederij, die vaak schepen koopt met het doel die aan derden te verhuren. De chartermarkt speelt dan ook een centrale rol in de organisatie van het tankerbedrijf.

Er zijn vier soorten charters:

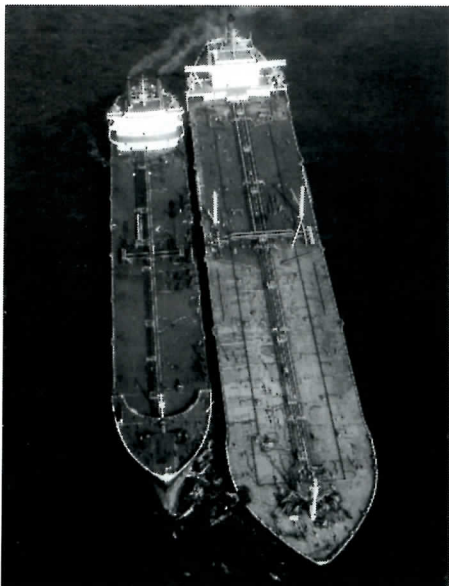
- **overdrachtcharter:** de rederij verhuurt het schip zonder bemanning; de huurder exploiteert en bemant het als was het zijn eigendom;
- **tijdcharter:** de rederij verhuurt het schip voor een bepaalde periode, en levert daarbij de bemanning;
- **reis- of spotcharter:** de rederij verplicht zich tot het vervoer van een bepaalde vracht voor één enkele reis tussen bepaalde havens;
- **bevrachtingsovereenkomst:** de rederij verplicht zich tot het vervoer van bepaalde hoeveelheden vracht langs een bepaalde route gedurende een bepaalde periode, maar heeft een zekere vrijheid ten aanzien van de schepen die ze gebruikt.

tankerkosten

De totale kosten van een tanker kunnen worden onderverdeeld in kapitaalkosten, exploitatiekosten en vaarkosten.

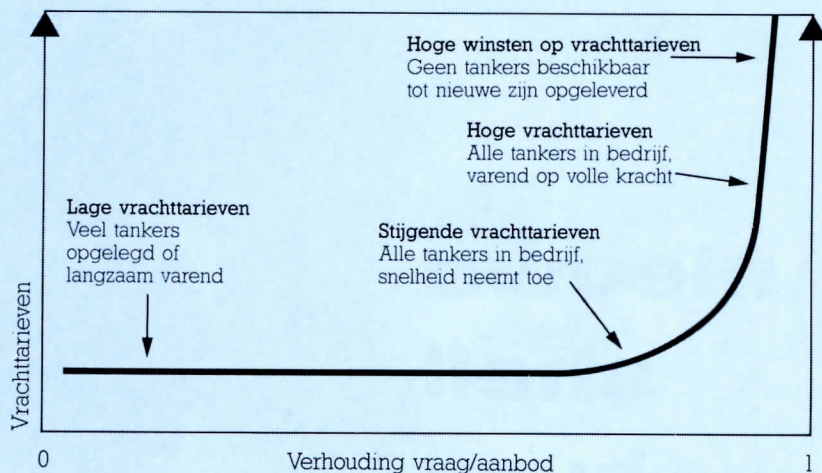
Kapitaalkosten zijn een belangrijk element, omdat nieuwbouw van schepen duur is. Een tanker van 30.000 ton kost ongeveer 30 miljoen dollar, een VLCC zo'n 125 miljoen dollar. Een rederij kan een schip uit eigen middelen of met geleend geld bekostigen of, wat vaker voorkomt, met een combinatie daarvan. Het schip dient meestal als onderpand. Komt de eigenaar zijn betalingsverplichtingen niet na, dan kan het schip worden teruggevorderd. Tankers worden vaak door leasen gefinancierd. Hierbij berust de juridische eigendom van het schip bij de financier, maar verkrijgt de exploitant een wisselend aandeel in het risico en het rendement van de eigendom.

Exploitatiekosten zijn vaste kosten, die kunnen worden onderverdeeld in totale personeelskosten, voorraden en smeermiddelen, reparatie en onderhoud, verzekering en administratie.



Vaarkosten zijn variabel en afhankelijk van de vraag hoe een schip wordt ingezet. Brandstof vormt de belangrijkste post.

Vraag en aanbod op de tankermarkt



Andere vaarkosten zijn onder meer hangengelden, laad- en loskosten en kanaalgelden.

inkomsten uit tankers

De inkomsten uit de exploitatie van een tanker hangen af van de productiviteit ervan en de vrachttarieven. Rederijen streven er naar om hun schepen zoveel mogelijk geladen te laten varen en zo min mogelijk tijd te verliezen met in ballast varen, in havens liggen en uit de vaart zijn voor reparaties en dergelijke, omdat dat niets oplevert. Vaarsnelheid en beladingsgraad van een tanker zijn afhankelijk van de marktomstandigheden. Als de tarieven hoog zijn is het meestal rendabel om op volle kracht en met maximale lading te varen. Lage vrachttarieven leiden daarentegen in het algemeen tot langzaam varen, omdat brandstofbesparing een compensatie vormt voor lagere inkomsten en gedeeltelijke belading.

voorzichten voor de jaren negentig

Het lot van de tankerindustrie is sterk afhankelijk van vraag en aanbod van olie. Meer dan een derde van alle olie komt uit de OPEC-landen, die ongeveer vier vijfde van hun totale productie exporteren.

Tweederde van de OPEC-export komt uit het Midden-Oosten. Naarmate de invoer van de Verenigde Staten stijgt en productieproblemen de Russische export blijven beperken, wordt de wereld de komende jaren waarschijnlijk steeds afhankelijker van ruwe olie uit het Midden-Oosten. De uitvoer daarvan naar met name Noord-Amerika, Europa en Japan zal waarschijnlijk groeien. De perspectieven voor de tankerindustrie zijn daarom gunstig, mits aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan. Een vraagstuk betreft het tekort aan vakbekwame bemanningen als gevolg van verminderde werving en opleiding in de jaren tachtig. Een studie van de zeetransportbedrijfstaking door de International Shipping Federation heeft uitgewezen dat tot het jaar 2000 jaarlijks 35.000 afgestudeerden van zeevaartscholen nodig zijn om aan de voorspelde wereldbehoefte aan scheepsofficieren te voldoen. Dat is driemaal zoveel als het huidige aantal officieren in opleiding.

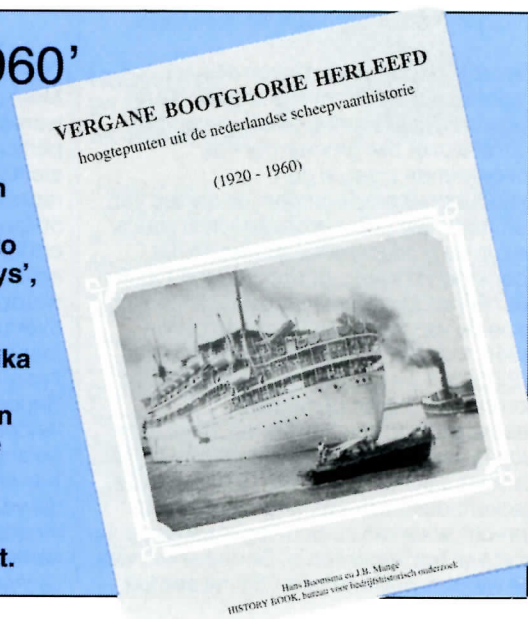
De Shell brochure 'Tankers in de jaren negentig' kunt U aanvragen bij Shell Tankers BV, afdeling DF/O, Postbus 8989, 3009 TK Rotterdam, Tel. 010-4071 828.

'vergane bootglorie herleefd 1920-1960'

In het boek 'Vergane Bootglorie Herleefd 1920-1960' van Hans Boomsma en J.B. Mangé, wordt op basis van 180 nooit eerder gepubliceerde foto's en andere afbeeldingen een reis gemaakt op een passagiersschip van vroeger. Het vertrek uit Nederlands-Indië of Amerika wordt afgebeeld, evenals de interieurs van schepen met de zo bekende namen als 'Johan van Oldenbarnevelt', 'Oranje', 'Willem Ruys', 'Sibajak' en 'Statendam'.

De bekendste repatriërings- en troepenschepen, Koninklijke Pakketvaart Maatschappij boten en de schepen van de Holland Amerika Lijn, de Rotterdamsche Lloyd en de Stoomvaart Maatschappij Nederland komen uitgebreid aan de orde. Ook het leven aan boord van de schepen wordt ruim geïllustreerd. Aan de hand van een bijzondere collectie foto's kan de lezer de reisbelevissen uit die tijd herleven.

Het boek 'Vergane Bootglorie Herleefd 1920-1960' (72 pagina's) is te koop voor f 39,50 en wordt uitgegeven door History Book in Dordrecht.



V A A R T H O U D E N

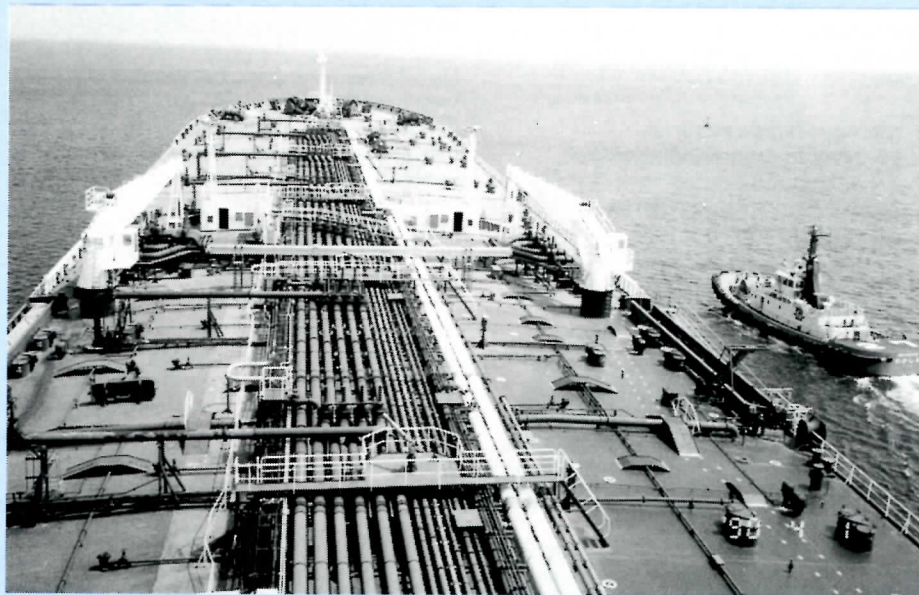
Recentelijk zijn er belangrijke nationale besluiten genomen die van invloed kunnen zijn op de organisatie ontwikkeling op onze schepen. Een aantal jaren geleden werd begonnen met een aantal bemanningsexperimenten hetgeen uiteindelijk heeft geleid tot het huidige kernbemanningconcept zoals wij dat toepassen op de Nederlandse vlag 'S' schepen, de 'Cardissa' en de Liberiaanse 'Z' schepen. Het woord 'kernbemanning' is inmiddels vervallen. Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) spreekt nu over 'schepen met een geïntegreerde bedrijfsvoering'.

Op 3 december 1991 is het 'Bemanningseisenbesluit' gepubliceerd in Staatsblad 614. Gedurende de maand januari 1992 lag de Algemene Maatregel van Bestuur ter inzage bij de Tweede Kamer. Inmiddels is de nieuwe wetgeving van kracht geworden.

De voorgeschreven minimum bemanning van schepen met een geïntegreerde bedrijfsvoering zoals de wetgever die voorschrijft, bestaat momenteel uit twaalf personen. Deze twaalf personen zijn noodzakelijk om het schip veilig te kunnen varen. Met de invoering van het Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) zal dit aantal verminderd worden tot elf personen.

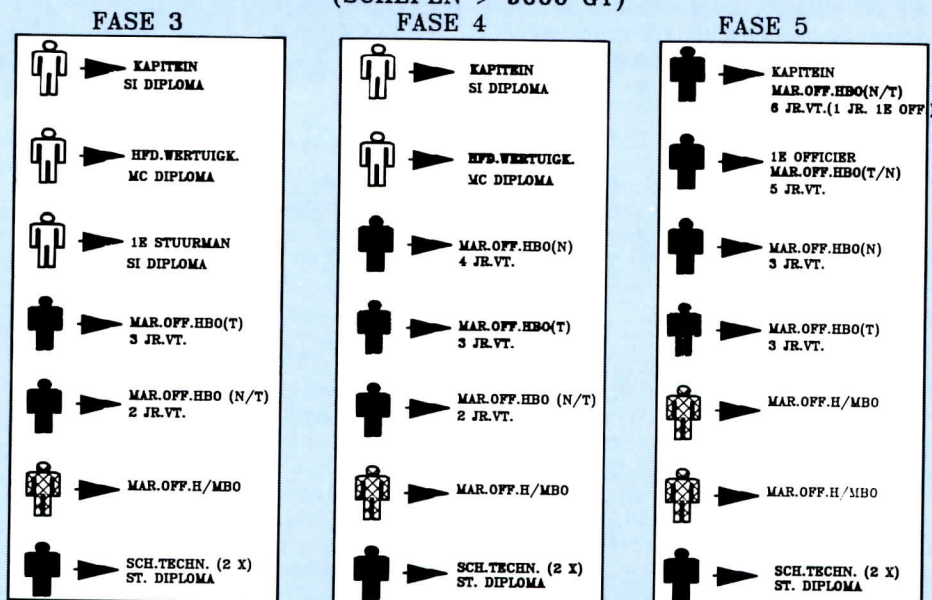
Afhankelijk van de vaart, leeftijd, lading en andere uit te voeren werkzaamheden, zal de reder in het algemeen nog een aantal extra personen aan boord plaatsen voor verzorging, onderhouds- en schoonmaakwerkzaamheden. Zoals bekend is het beleid van Shell Tankers erop gericht dat op deze eerder genoemde schepen in totaal achttien personen als de norm aanwezig zullen zijn.

Door de overheid zijn de navolgende uitgangspunten voor de vaststelling van de bemanningssamenstelling gehanteerd:



- de gezagvoerder wordt niet in de sterkte van het wachstelsel meegeteld;
- er dienen drie officieren aan boord te zijn voor de brugwachten;
- er dienen drie gezellen (inclusief de scheepstechnici) aan boord te zijn voor het lopen van de uitkijk;
- er dient voldoende personeel met technische kennis en vaardigheid aan boord te zijn voor het opheffen van storingen die de veiligheid van het schip zouden kunnen beïnvloeden;
- er dienen geavanceerde elektronische plaatsbepaling- en communicatiesystemen te zijn, alsmede modern meergerei. De machinekamer dient te zijn ingericht voor een 0-mans wachtbezetting. Voorts dient er een automatische stuurinrichting te zijn;
- met betrekking tot de scheepskok is het scheepelingenbesluit van toepassing;
- de Wet Arbeids- en Rusttijden Zeescheepvaart is eveneens van toepassing.

VOORGESCHREVEN MINIMUM BEMANNING VAN SCHEPEN MET EEN GEÏNTEGREERDE BEDRIJFSVOERING (SCHEPEN > 9000 GT)



De volgende wettelijke samenstelling is dus vereist:

Gezagvoerder	1
Hoofdwerktuigkundige	1
1e stuurman	1
Maritieme officieren	3
Scheepstechnici	2
Kok	1
Gezellen	2
Sub. totaal	11
Radio officier	1
Totaal	12

De overheid kan eisen dat meer personen aan boord geplaatst dienen te worden indien:

- niet wordt voldaan aan de verplichtingen krachtens de Wet Arbeids- en Rusttijden Zeescheepvaart (Justitie) en;
- bij inspectie blijkt dat het veiligheidsonderhoud onvoldoende is (Scheepvaart Inspectie).



bemannings-eisenbesluit

Met het van kracht worden van het bemannings-eisenbesluit is de navolgende minimum bemanning van schepen met een geïntegreerde bedrijfsvoering voorgeschreven:

	FASE 3	FASE 4	FASE 5
Kapitein	S1	S1	S1/A of C/S3 (6 jaar vaartijd)
Hoofdwerktuigkundige 1e officier	C	C	C/S3 of S1/A (5 jaar vaartijd)
1e stuurman	S1		
MO		4 jaar vaartijd	3 jaar vaartijd
MO	3 jaar vaartijd	3 jaar vaartijd	3 jaar vaartijd
MO	2 jaar vaartijd	2 jaar vaartijd	H/MBO
MO	H/MBO	H/MBO	H/MBO
ST	ST diploma	ST diploma	ST diploma
ST	ST diploma	ST diploma	ST diploma
Gezel	Ongediplomeerd	Ongediplomeerd	Ongediplomeerd
Gezel	Ongediplomeerd	Ongediplomeerd	Ongediplomeerd

toelichting

De bepalingen ten aanzien van de scheepskok zijn niet opgenomen in het bemannings-eisenbesluit, echter de bepalingen in het schepelingenbesluit blijven onverkort van kracht.

Shell Tankers past momenteel fase drie en vier toe.

De benodigde vaartijd om als kapitein te mogen varen is zes jaar. Dit is twee jaar meer dan de huidige eis ten aanzien van de vaartijd.

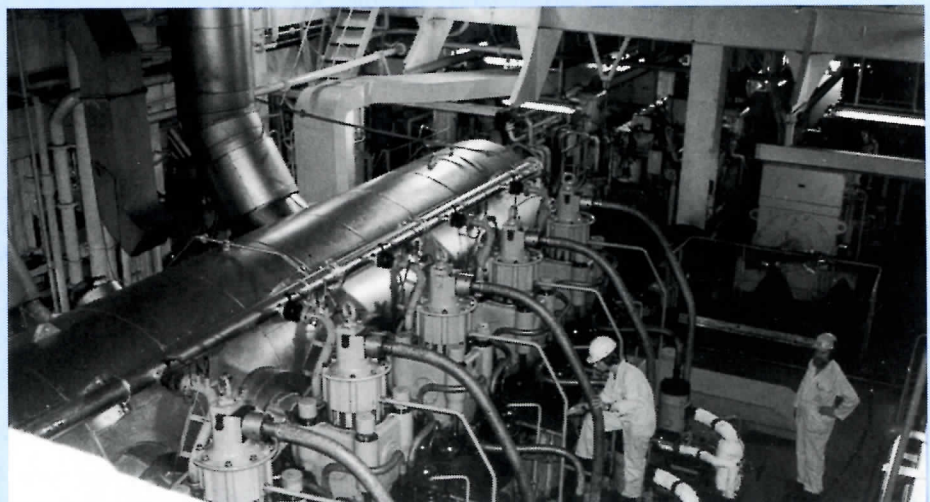
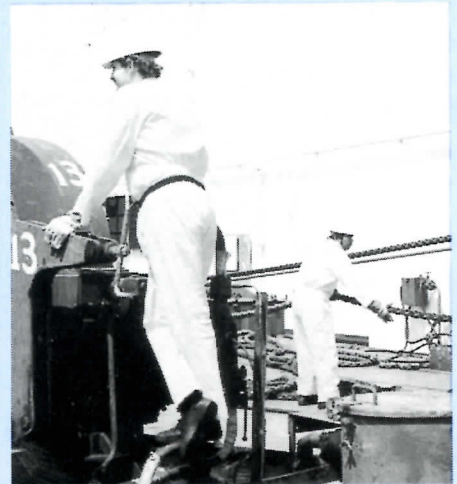
De officier met een tegendiploma heeft in principe dezelfde doorstromingsmogelijkheden als de maritieme officier. De door eerstgenoemde categorie reeds opgedane ervaring telt - onder aftrek van ten hoogste één jaar - mee voor de benodigde vaartijd. Een en ander moet nog worden opgenomen in de nieuwe diplomawetgeving.

Vooraf ten aanzien van de twee top-rangen (fase 5) houdt het bemannings-eisenbesluit rekening met de ervaringsopbouw in beide disciplines. Hierbij dienen we vast te stellen dat de vergelijking maritiem officier en conventionele officier, met betrekking tot de ervaringsopbouw in een bepaalde discipline, om voor de hand liggende redenen geen mathematische rekensom is.

Het verschil tussen de nautische en technische specialisatie van de opleiding tot maritiem officier is minimaal. Om

precies te zijn, 25 procent van de leerstof in het vierde jaar van de HBO-opleiding. Dit verschil zal ruimschoots zijn weggewerkt na een vaartijd van 6 jaar in combinatie met het cursuspakket dat door STBV wordt geboden. Tenslotte, de toevoeging N (autisch) en T (echnisch) zal in de toekomst officieel, hoewel nu reeds in principe bij STBV, verdwijnen.

Gezien de ervaringsopbouw in beide disciplines zal de kapitein in de toekomst dus ook in staat zijn de eindverantwoordelijkheid in beide disciplines te kunnen dragen. In overleg met zijn eerste officier zal hij dan ook verantwoordelijkheden zoals navigatie, lading, scheeps- en onderhoud, technisch onderhoud en/of beheer technische installatie, kunnen delegeren.



De toepassing van de mogelijkheid die het nieuwe bemannings-eisenbesluit biedt (fase 5) zal nog wat op zich laten wachten. Dit gezien de eisen onder andere met betrekking vaartijd. We sluiten echter niet uit dat binnen niet al te lange tijd ook de MO2 (T) na gebleken geschiktheid belast zal worden met de verantwoordelijkheid voor die taken die momenteel door de 1e stuurman worden uitgevoerd. Met andere woorden, deze verantwoordelijkheid is niet meer alleen weggelegd voor de officier met een nautische discipline.

Met vriendelijke groet en een behouden vaart.

Joop Elias
Fleet Manager

zeesurveillance en
kustbewaking intensieve
bezigheden

goed dat er douane is

De douane is een ambtelijk apparaat dat bij veel Nederlanders over het algemeen associaties oproept met vakantie in het buitenland en het in- en uitklaren van goederen. Daarmee is men er echter nog lang niet, want de douane heeft veel meer taken. Een takenpakket dat in de loop der jaren alleen maar is gegroeid, daarbij tevens aangetekend dat de ontwikkeling op het gebied van personeel en materieel niet in diezelfde mate is meegestegen. In dit artikel is het de bedoeling een facet uit deze dienst eens nader te belichten, te weten het varende deel van de douane in het algemeen en die vanuit de post Den Helder, vallend binnen het district Amsterdam, in het bijzonder.

De douane op zich valt formeel onder het Ministerie van Financiën en vormt een belangrijk onderdeel van de belastingdienst. In totaal werken bijna 6.000 geuniformeerde ambtenaren bij de douane, verdeeld over zo'n 48 posten in Nederland. De doorsnee Nederlander kent de in groene uniforme gestoken douanebeambten van de grensovergangen tijdens de vakantieperiodes. In de meeste gevallen hebben zij er als particulier weinig mee te maken, behalve als men teveel goederen vanuit het buitenland het eigen land wil invoeren. De douane-ambtenaren hebben tot taak toe te zien op de correcte naleving van de geldende wetten en voorschriften inzake het grensoverschrijdend personen- en goederenvervoer. De douane is echter allang niet meer een puur 'fiscale dienst'. Steeds belangrijker wordt namelijk dat deel van de douanetaak dat verbonden is met het toezicht op en de uitvoering van niet-fiscale wetten en regelingen, zoals de landbouw- en visserijbepalingen, de opiumwet, wapenwet en niet te vergeten de milieuwetgeving! Last but not least is er dan nog de taak op het terrein van de grensbewaking. Om niet te verzanden in een 'berg douanewerkzaamheden' komt het administratieve aspect van deze dienst hier niet aan de orde, evenals die van de



Den Helder is de thuishaven van de 'Zeearend'. De haven wordt steeds meer voor offshore-doeleinden gebruikt.



diverse walsecties. Wij beperken ons hier tot het varende deel van de douane.

flink takenpakket

De Noordzee wordt voor wat betreft de douanetaken steeds belangrijker. Van Vlissingen tot Delfzijl wordt de Nederlandse kust bewaakt. De taak van de douanevaartuigen is het surveilleren langs deze 'natte grens', het opsporen van overtredingen van de belastingwetgeving en het verrichten van de daaruit voortvloeiende handelingen. In de praktijk betekent dit alles veel surveillance- en observatiewerk, het bekend raken en blijven met het vaargebied, controle op plaatsen waar geen collega's van de wal zijn of kunnen komen alsmede controles aan boord van vaartuigen die zich in het kustgebied - in principe tot 12 zeemijl uit de kust, maar in voorkomende gevallen

verder - ophouden, controle op de in-, uit- en doorvoer van goederen in de meest ruime betekenis daarvan, controle op pleziervaartuigen (vrijstellingsbepalingen), controle op aangebrachte verzegelingen bij uitgaande en voor anker liggende schepen, visiteren van personen en controle op bepalingen met betrekking tot de volksgezondheid, vreemdelingenverkeer en staatsveiligheid.

Bedenkt men voorts dat de Noordzee een steeds belangrijker wordend zeegebied is waar het de offshore activiteiten betreft die talrijke scheepvaartbewegingen met zich meebrengen (suppliers, serviceschepen, sleepers, onderzoekvaartuigen, en dergelijke) en waarbij geregeld Nederlandse havens worden aan- en uitgelopen, dan zal het duidelijk zijn dat ook de douanewerkzaamheden een steeds intensiever en complexer karakter krijgen.

Geen wonder dat de in totaal 60 man van de douanevaartuigendienst daaraan een hele kluit heeft.

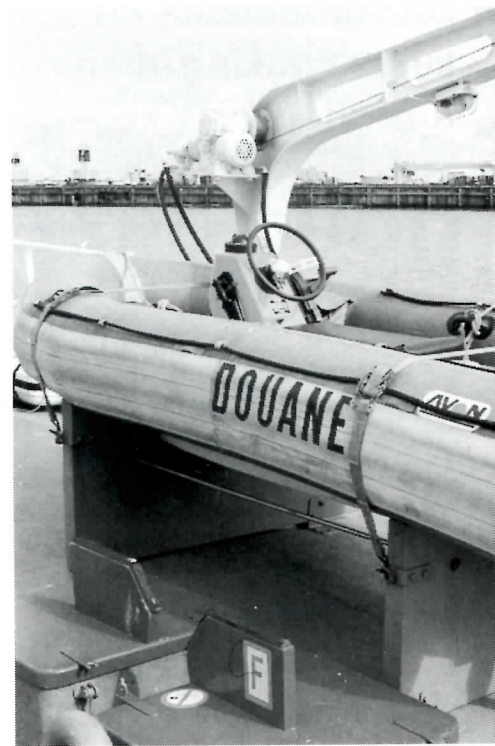
vijf douanevaartuigen

Omdat al deze taken niet vanuit één lokatie kunnen worden uitgevoerd, is de Nederlandse kust verdeeld in rayons die elk een 'eigen' zeegaand vaartuig hebben, in totaal vijf. Vanuit Vlissingen wordt gevaren met de 'Dolfijn' (vanaf Hoek van Holland tot de Belgische grens plus de aangrenzende zeearmen en havens); vanuit Hoek van Holland met de 'Zeevalk' (Belgische grens tot IJmuiden); vanuit Den Helder met de 'Zeearend' (van IJmuiden tot Delfzijl); vanuit Harlingen met de 'Alexander Gogel', een specifiek 'wadschip' met als rayon de Wadden en het IJsselmeer. Ten slotte vanuit Eemshaven met de 'Aalscholver' de oostelijke Wadden, het Eems-Dollard gebied en de zee kust van Ameland tot de Nederlands-Duitse grens. In een aantal gevallen overlappen de rayons elkaar, terwijl verder wordt samengewerkt met Franse, Britse en Duitse douanevaartuigen om tot een zo goed mogelijke controle en kustbewaking te kunnen komen.

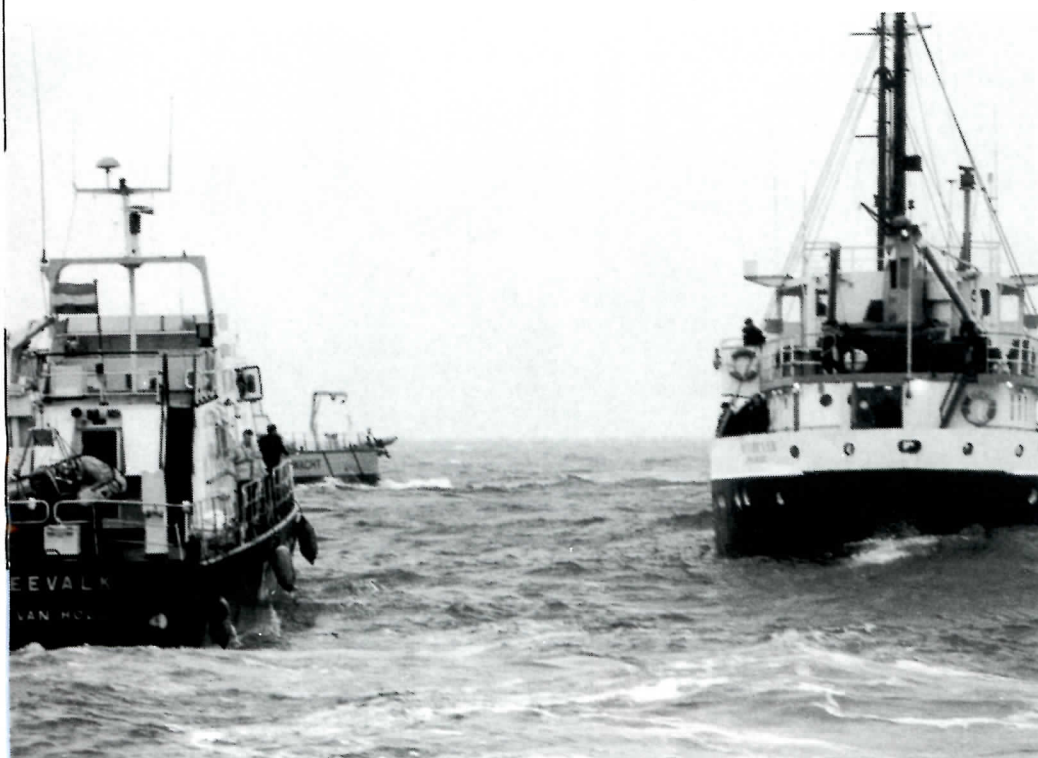
Alle thans in gebruik zijnde vaartuigen hebben een beperking waar het windkracht en zeegang betreft, variërend van 5 tot 8 Beaufort en mogen maximaal 5 tot 15 zeemijl buitengaats. Wie ooit met een dergelijk vaartuig bij windkracht 6 of 7 voor onze kust op zee is geweest, zal weten wat we bedoelen; zelfs in de redelijke beschutting van de rivierdelta's en havenmondingen kan een dergelijk schip nog goed tekeer gaan.

vermoeiend beroep

Om enige indruk te krijgen van het reilen en zeilen aan boord van een douanevaartuig, nemen we een kijkje op de 'Zeearend' (Den Helder), resortierend onder douanepost Amsterdam surveillance. Aan boord is accommodatie voor zes bemanningsleden. Het vaartuig meet 42 ton, is 42 meter lang, 5 meter breed, bij een diepgang van 1,5 meter. De voortstuwing geschiedt door 2 x MWM dieselmotoren van elk 331 KW (450 pk), er zijn 2 stroomaggregaten 220/380 V - 24 V en 1 havenaggregaat 15 kVA. Het vaartuig is uitgerust met moderne communicatiemiddelen, radar en fax-apparatuur. Aan boord is verder een datacomputer. Tot windkracht 8 Bf kan de



De snelle Rigid Inflatable Boat waarmee naar te controleren vaartuigen wordt gevaren; anders gezegd: 'paardrijden van golf tot golf'



Schepen van de Rijkspolitie te Water en van de Douane in eendrachtige samenwerking tijdens een aanhouding op zee.

Niettemin is een afdoende controle helaas niet mogelijk. De redelijk grote afstanden langs de kust, zoals die bijvoorbeeld van IJmuiden tot Delfzijl en het uitvallen van vaartuigen, laten mazen toe waar nogal eens wat doorheen slipt. Verder zijn niet alle vaartuigen qua grootte, snelheid en bemanningscomfort optimaal te noemen voor dit soort intensieve werkzaamheden. Reden waarom al tijden stemmen opgaan voor nieuwe, snellere en vooral grotere vaartuigen die beter voor hun taak zijn uitgerust, alsmede uitbreiding van het personeelsbestand.

'Zeearend' buitengaats zijn werk doen, maar dan is het bepaald geen pretje.

Om de vaartuigen te bemannen zijn per schip twee ploegen nodig, waarvan aan het hoofd een schipper (teamleider) staat. Elke ploeg bestaat uit 2 stuurlieden (tevens plaatsvervangend teamleider), 1 motordrijver, 1 hulpmotordrijver en 1 of 2 matrozen (tevens kok ofwel 'chef culinaire dienst'). Vanwege de ploegendienst is het schip permanent bezet en/of in de vaart. In dit geval is er een driedaagse continudienst per ploeg, waarbij men 56 uur aan boord is, verdeeld in 40 uur dienst en 16 uur rusten. Zoals bij de meeste beroepen heeft ook hier de medaille twee kanten: enerzijds kun je je plezier niet op bij

lekker warm zomerweer en een kalme zee, terwijl bij harde wind, regen en kou de dienst maar een matig genoeg is. Helemaal als wordt besloten in volle zee de RIB (Rigid Inflatable Boat) met met 40 pk buitenboordmotor uit te zetten om verderop een (vreemd) schip te 'enteren' dat zich al dan niet schuldig heeft gemaakt aan een strafbaar feit, waardoor douanecontrole gerechtvaardigd is. Dat kan een vrachtschip zijn, een vissersboot (netmazen controleren!), een supplier, maar ook een (zee)zeiljacht waarvan de papieren moeten worden gecontroleerd en waarbij en passant tegelijk maar even naar verdovende middelen wordt gezocht. De uiterst snelle RIB 'scheurt' met twee man op de duoseat bij ferme wind van golftop tot golftop. Daarbij is het beslist noodzakelijk dat de bemanning overlevingspakken draagt, terwijl men tevens tegen een stootje bestand moet zijn. Vooral als de RIB over een golf heen enkele meters diep in een dal ploft, is het zaak dit wel goed met het lichaam op te vangen aangezien men anders met een wat te hoog stemmetje moet vragen of het wat zachter kan

Het varen in het algemeen, inclusief RIB, het klimmen van en aan boord, de zeegang, de onregelmatige diensten en dergelijke, zijn allemaal factoren die weliswaar interessant, maar ook inspannend en lichamelijk afmattend zijn. Daardoor spelen de eisen die gesteld worden aan gezondheid en conditie, een belangrijke rol. Verder kan men spreken van een verhoogd risico in het werk, zoals het overstappen op zee, slecht zicht, ruwe zee, enzovoort. De bemanningsleden hebben in feite een tweeledige functie: in eerste plaats zijn zij douaneambtenaar en in de tweede plaats tegelijk ook varensgezel. In het eerste geval zijn zij bevoegd tot opsporing en aanhouding van



verdachte personen en/of schepen indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Het tonen van verschillende identiteitsbewijzen door een bemanningslid maakt dat duidelijk. In het tweede geval moeten ze ook weten hoe met hun schip om te gaan, hetgeen betekent dat ze ook kennis in huis moeten hebben op het terrein van navigatie, betoning, stuurmanskunst en motor- en communicatietechniek. Waar vindt je deze mensen nog, zou je haast zeggen. Zowel het een als het ander is op sommige momenten een uitputtende activiteit. Dat houdt tevens in dat men bij het bereiken van een bepaalde leeftijd weer naar een walfunctie wordt geplaatst, hetgeen niet altijd even makkelijk is voor de betrokkene, nog afgezien van het feit of er al dan niet een (bureau)plaats vrij is in het rayon.

charme

De charme van het beroep als 'douanier te water' is anderzijds de grote vrijheid die men geniet aan boord. De diensten worden zelf ingedeeld, terwijl ook zelf wordt bepaald waar men naartoe zal gaan voor surveillance. Verzoeken om bijstand (tips) en hulp worden natuurlijk onmiddellijk gehonoreerd. Maar ook in culinair opzicht staat men zijn mannetje. Aan boord is het goed van eten en drinken, waarbij alle lof moet worden toegezwaid aan de 'boordkok', die werkelijk verbluffende staaltjes voor middagmaaltijd en/of lunch tevoorschijn tovert uit een kombuis waar apparatuur niet dik gezaaid is. Veel wordt dan ook in de privésfeer geregeld. Dat zelfde geldt voor het onderhoud van het schip, zoals roest bikken, bijwerken van de verf, schoonmaken en dergelijke. Vooral aan de binnenkant van de 'Zeearend' wordt heel wat onderhoud in eigen beheer gepleegd. Zelfs in de machinekamer worden onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Eén keer per jaar gaat het vaartuig voor groot onderhoud naar een scheepswerf. En tijdens zo'n beurt is de bemanning nog bezig om aan boord allerlei

karweitjes te doen. Dat alles verloopt in een prima sfeer, waarbij het duidelijk zal zijn dat zoiets bepalend is voor een optimaal presteren van het team. Tenslotte is het 'hun eigen' schip waar je dag en nacht met elkaar op verkeert.

Het kan niet anders of er is rondom Den Helder een druk scheepvaartverkeer. Naast marineschepen, die eveneens worden gecontroleerd (behalve van buitenlandse marines), is het een komen en gaan van onder andere vissersvaartuigen, (zee)zeiljachten en offshoreschepen. De Helderse haven wordt door laatstgenoemde categorie dan ook steeds meer benut. Met name voor de bevoorrading van platforms op zee is er een nieuwe bedrijfstak met een geheel eigen karakter ontstaan. De douane is nauw betrokken bij deze bedrijfstak en komt tegemoet aan de bijzondere eisen ervan. De bevoorrading van de platforms gaat dag en nacht door. Dat betekent dat er tal van goederen moeten worden in- en uitgeklaard, dan wel tijdelijk aan de wal worden opgeslagen, zonder dat er belasting bij invoer verschuldigd is. Het gaat daarbij meestal om goederen die later weer naar een platform vervoerd worden of een andere bestemming buiten Nederland krijgen. Hier heeft men te maken met het zogeheten douane- en entrepotopslag. Er zijn echter allerlei andere controletechnieken tegenwoordig, waardoor fysieke controle is vervangen door administratieve, uiteraard met behulp van computers. Maar er zijn ook combinaties daarvan, zoals het Fictief Entrepot Met Beperkte Administratieve Controle (FEMBAC). Hierbij is doorvoer van goederen naar een platform mogelijk zonder tussenkomst van de douane, hetgeen de afwikkeling vereenvoudigt. De bedrijven die zoiets wensen hebben dan een FEMBAC-vergunning nodig. Opgemerkt zij dat platforms die binnen de 12-mijlszone liggen, deze door de douane als binnen Nederland worden beschouwd. Bij transport van en naar deze platforms vindt dan ook geen grensoverschrijding plaats.



Bij flinke wind kan het in de havenmondingen nog behoorlijk te keer gaan: douane met een schuimkraag.

goed dat er douane is

Er is natuurlijk veel meer te vertellen over het wel en wee van deze 'goederenpolitie', hun streven naar zoveel mogelijk doelmatig te opereren in het belang van de Nederlandse Staat, maar ook over tal van andere terreinen die vaak helemaal niets te maken hebben met het fiscale. Wij hebben slechts een indruk willen geven. Op deze oudste Rijksdienst van ons land - die inmiddels meer dan 400 jaar oud is - wordt eveneens meer en meer een beroep gedaan als het gaat om operaties die ons allen als burger raken in de zin van veiligheid en bescherming, zij het dan dat wij daar niet direct weet van hebben. De medewerkers van de Douane (te water) waarborgen op hun beurt respect voor en dienstverlening aan het publiek door hun deskundigheid en motivatie. Met recht kun je dan ook zeggen: 'Goed dat er douane is!'.

Bron: Maritiem



ONDERNEMINGSRAAD
SHELL TANKERS B.V.
JAARVERSLAG
1991

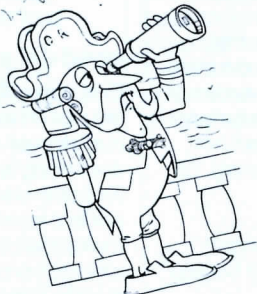
L.S.,

In dit jaarverslag van de Ondernemingsraad van Shell Tankers B.V., vindt U een afspiegeling van de onderwerpen, die het afgelopen jaar in de ondernemingsraad aan de orde zijn geweest.

Het jaar 1991 was het eerste zittingsjaar van de nieuwgekozen raad in de samenstelling zoals U elders in dit blad terugvindt.

Uw reacties op dit verslag worden met belangstelling tegemoet gezien,

D.J. Mittelmeijer
O.R. voorzitter



OR-VERSLAG

OR-jaarverslag

Het jaarverslag van de ondernemingsraad van Shell Tankers BV is onlangs verschenen. Geïnteresseerden kunnen het verslag telefonisch bij het OR-secretariaat opvragen, tel.: 010-4071842.

Naar aanleiding van een publicatie in vakbondsbladen 'Journaal' en 'Peiling' met de titel 'Shell ontslaat Nederlandse gezellen', spreekt de raad zijn teleurstelling uit over het gepubliceerde artikel van de FWZ. Besloten wordt om als raad schriftelijk te reageren en de FWZ te wijzen op gemaakte afspraken in de intentieverklaring van bestuurder en ondernemingsraad. In deze verklaring zijn duidelijke afspraken gemaakt over de wijze waarop het vervangen van de groep gezellen zou plaatsvinden en garanties afgegeven voor het behoud van werkgelegenheid voor zowel scheepstechnici als voor officieren. De raad wil de FWZ met deze brief erop wijzen dat door het geschreven artikel de naam van Shell Tankers ten onrechte in een kwaad daglicht wordt geplaatst. Het doet geen recht aan de inspanning van STBV gediplomeerd personeel te werven en/of in dienst te houden. Een brief van deze strekking wordt aan thuisverblijvende vlootmedewerkers, aan walmedewerkers en aan de schepen verstuurd.

vlootgebeuren

De raad vraagt de bestuurder of meer informatie kan worden verstrekt over de resultaten van de Marine Study. Vooral omdat veel signalen de raad bereiken dat de STBV-medewerkers geïnteresseerd zijn in de vorderingen van de werkgroepen. De bestuurder antwoordt dat binnenkort in een Newsletter van Shell International Marine nadere informatie wordt verstrekt. Naar de mening van de heer Veldt is verontrusting niet op zijn plaats en kan de toekomst met vertrouwen tegemoet worden gezien.

personeelssituatie

Naast de gebruikelijke cijfers en ontwikkelingen op personeelsgebied, benadrukte Tino de Vries (personeels

aanwezig tijdens de vergadering waren:

Groep A
Floor Kuyt
Chris Slieker
Dolf Mittelmeijer

Groep B
Hans Orie
Huub Tummers

Groep C
Estella Juursema
Hans ten Katen
Jan van Overbeek

Bovenstaande OR-leden voerden overleg met Gerard Veldt (DF) en Tino de Vries. De overlegvergadering werd bijgewoond door de heer P. van Duursen, Commissaris van STBV. Jeanne Dumoulin droeg zorg voor de notulen.

Op de agenda voor de vergadering van 5 en 6 maart stond ondermeer:

- FWZ-artikel 'Shell ontslaat Nederlandse scheepsgezellen'
- Vlootgebeuren
- Medisch jaarverslag
- HSEQ- en veiligheidscijfers
- Personeelsgids



STBV-commissaris P. van Duursen was bij de overlegvergadering aanwezig

manager), dat het aantal overschrijdingen van de vier maanden durende contractperiodes aanzienlijk is teruggebracht. *'Dat neemt niet weg dat we nog 'krap in het jasje zitten'. We zullen ons uiterste best moeten doen om vooral het zogenaamde middenkader aan te vullen'*, aldus De Vries.

Op zeevaartscholen, maar ook via uitzendburo's worden pogingen gedaan om mensen te interesseren voor STBV. De raad acht het noodzakelijk om de MBO-opgeleiden betere faciliteiten te bieden om doorstroming naar de toprang mogelijk te maken. Verwacht wordt dat deze groep eerder voor STBV zal kiezen als er betere doorstudeermogelijkheden bestaan.

Daarnaast pleit de raad voor intensivering van de wervingsactiviteiten. De raad heeft voorgesteld om tweede jaars maritieme studenten tijdens de vakantieperiodes kennis te laten maken met ons bedrijf. Het meemaken van een reis aan boord van onze schepen zou hiervoor een geschikt middel zijn. Het voorstel stuit thans echter op praktische bezwaren. Het - zeer grote - aantal van 45 stagiairs dit jaar is al een extra belasting voor de bemanning. Het ontbreekt ons aan capaciteit om ook nog eens een aantal tweede jaars aan boord te plaatsen. Het voorstel zal volgend jaar wederom aan de orde komen.

De Vries merkte verder op dat de vaste overwerkvergoeding voor Indonesische officieren de aandacht krijgt. Nadere invulling zal ook worden gegeven aan training en opleiding en het arbeidsvoorwaardenpakket voor deze groep officieren.

De raad betreurt het dat Schip & Ka vanaf heden nog maar zes keer per jaar uitgegeven wordt en stelt dat deze reductie nadelige invloed heeft op de communicatie met de vlootmedewerkers. De raad stelt

voor pogingen in het werk te stellen de veel gelezen bladzijde met vlootpersonalia in stand te houden en deze pagina toch maandelijks te blijven versturen. De bestuurder voelt hier weinig voor gezien de extra benodigde administratieve handelingen c.q. kosten. Hij suggereerde dat wellicht voor de ondernemingsraad een taak is weggelegd.

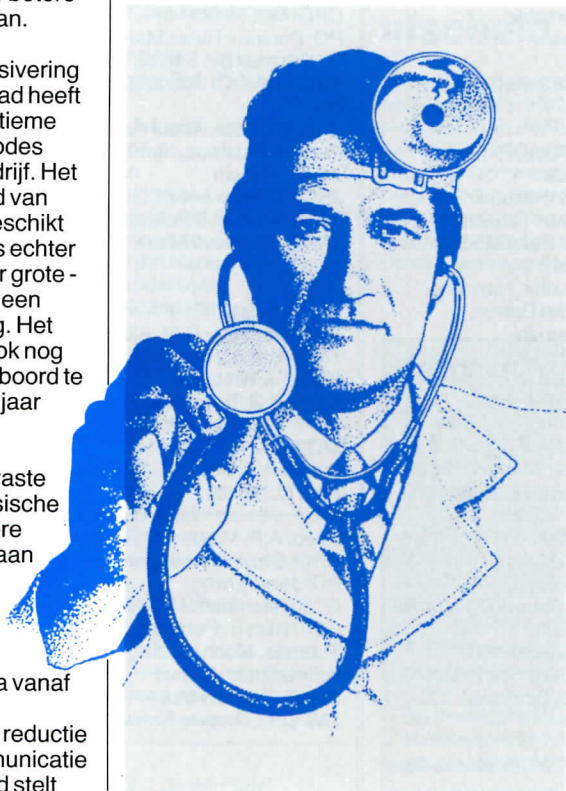
medisch jaarverslag

Door Rob Louwe werd aandacht besteed aan het medisch jaarverslag. In een terugblik werd onder andere stilgestaan bij enkele bedrijfsgeneeskundige aspecten.

De bedrijfsgeneeskundige dienst is intensief betrokken geweest en heeft een controlerende taak vervuld bij het opruimen van de asbestverontreiniging tijdens de dokking van de 'Naticina' en de 'Niso'. Bij de 'E'-klasse en de 'Sunetta' is de asbestsituatie onderzocht, maar niet verontrustend gebleken. Asbest zal hier eveneens onder gecontroleerde omstandigheden worden behandeld.

Het ziekte verzuim aan boord is laag, maar de arbeidsongeschiktheid tussen de contracten is dikwijls langdurig, aldus Louwe. Onderzoek naar de ziektecategorieën heeft uitgewezen dat stressproblemen op de vloot niet hoog scoren, maar dat stoornissen in het bewegingsstelsel de overhand hebben.

De ziekmeldingsfrequentie is laag, maar de gemiddelde ziekteduur is hoog. Dit wordt ondermeer veroorzaakt door het feit dat zeevarenden niet naar zee kunnen voordat medische behandelingen zijn voltooid. Lange wachttijden voor specialistische behandelingen nemen ook een fors deel van de ziekteduur voor hun rekening.



Het ziekte verzuim van het walpersoneel is door enkele langdurige ziektegevallen relatief hoog.

Het jaarplan voor 1992 ziet er als volgt uit:

- *nader onderzoek naar hittebelasting, speciaal op de 'Z'-klasse schepen;*
- *updating chemicaliënregistratie;*
- *updating van inventarisatie betreffende lawaai op schepen;*
- *onderzoek naar trillingen;*
- *ergonomische en andere aspecten van werken met beeldschermapparatuur.*

Tenslotte deelde Rob Louwe mee dat, op verzoek van de raad, gezocht wordt naar op videoband aanwezig cursusmateriaal, waarin gezondheidsaspecten en eerste hulpverlening onder de aandacht wordt gebracht. Deze videobanden zijn bestemd voor de vloot en kunnen dienen als studiemateriaal voor alle vlootmedewerkers.

hseq- en veiligheidscijfers

De veiligheidsresultaten van STBV zijn zeer goed geweest in 1991 volgens de bestuurder. Voor het jaar 1992 zijn nieuwe targets gesteld en aldus hoopt STBV nog betere resultaten te bereiken. Naar de mening van de raad, dient daarnaast vooral aandacht te worden besteed aan de communicatie met Indonesische bemanningsleden. Veelal blijkt dat taalproblemen aan boord de oorzaak zijn van misverstanden en deze misverstanden kunnen aanleiding geven tot gevaarlijke situaties.

Het kwaliteitscertificaat is 5 maart jl. officieel aan STBV uitgereikt. De ondernemingsraad feliciteert het management en alle medewerkers met de certificering. Desgevraagd antwoordt de bestuurder dat het certificaat een element is van het Total Quality Management gebeuren, waarvoor we vijf jaar hebben uitgetrokken.

personeelsgids

De commissie Walaangelegenheden werkt samen met DFP/2 en DFP/5 in een werkgroep aan de vervanging van de Personeelsregelingen-gids voor de walorganisatie. Het lijkt mogelijk ons eigen regelingenboek te vervangen door het boek dat op het Hofplein in gebruik is. Specifieke STBV-regelingen dienen dan wel apart vermeld te worden. De werkgroep hoopt in april deze werkzaamheden af te ronden.

Daarnaast zal de werkgroep zorg dragen voor een korte brochure over de rechten en plichten van wal-medewerkers naar het voorbeeld van andere Shell-maatschappijen in Nederland. De wijze waarop deze rechten en plichten kunnen worden aangevuld of herzien zal tenslotte worden geregeld in een overleg-protocol tussen bestuurder en ondernemingsraad.

Dit verslag is geschreven door Dolf Mittelmeijer.

VLOOTPERSONALIA

situatie aan boord 20.03.1992

ms 'Cardissa'

Gezagv.: C.J. Clarisse
 1e Stm.: A.G.J. de Wit
 Hwtk.: N.C. van der Vechter
 MO2: G.H. Reitsema
 MO3: J. Lahuis, J. Hoekstra
 MO4: G.J. Feringa
 Roff: S.J. Williams
 ST: R.B.F. Stroet, K. van der Sluis
 StagHO: N.J.P. Heldens
 Hovo: C.A. Brederland
 ASPI: E.R.R. Meyer
 CPO: Moh Sjansudin
 PO: Albert Dondokambey, Suparjo
 G1S: Bin Muridi, Mohamad Nasir
 G2S: Umar, Sutomo
 ASTD: Salim
 2NDC: M. Maman

ms 'Entalina'

Gezagv.: G.J. Knol
 1e Stm.: M. Buth
 Hwtk.: D. Westdorp
 2e Wtk.: J.J.F. Govers
 3e Wtk.: R.F. van Loon
 Off2: Arsamada Marwi
 Off3: B.E. Priyatno
 Eng3: S. Wartama
 Eng4: A. Sukarsan, D. Gunawan
 Sunarwanto
 IRO: L.P. Tetelepta
 CPO: Max Ch. Ferdinandus
 PO: Supartoyo, M. Simandjuntak
 G1S: Kuswara, Henky B. Pangaila,
 Djaka Senjaya, Simanjuntak
 G2S: O. Acmad, Naiman, Abdul
 Hafit S.
 ASTD: Taufic Nafi
 JSJC: Tiwar
 CICA: M. Sardi
 2NDC: Sidik

ms 'Erinna'

Gezagv.: F. de Vries
 1e Stm.: H.J. de Vries
 Hwtk.: J.L. de Bondt
 2e Wtk.: H.J. Lammertink
 Off2: Susmanto
 Off3: B. Baharianto
 Eng3: Jenafri
 Eng4: Nursodik
 IRO: M.M. Kasio
 StagHO: A.D. Udo
 StagMO: M.M.G.J. Kuyil, C.W.G.
 Boer
 CPO: Gugugn H. Ritonga
 PO: Mamam Suwarman, Maman
 Suparman
 G1S: Matrawi Bin Rofi, Muljono
 Adhy Sukardi, Arifuddin, Achamad
 Marpuadin
 G2S: S. Nurdin, Safei Bin Marsan,
 Muin
 ASTD: Sabur Ruchiat
 JSJC: Muslimin
 CICA: O. Irsal
 2NDC: T. Kusnadi

ms 'Erodona'

Gezagv.: G.A.M. Dorren
 1e Stm.: J.A. Koenraad
 Hwtk.: J.P. Kalkman

AFK. - AFKORTINGEN

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

2e Wtk.: H. Waitz
 Off2: D. Soeyono
 Off3: J.G. Wibisono
 Eng3: B. Agusdin
 Eng4: S.F. Pangemanan
 IRO: Freddy Wattimena
 StagHO: M. Doorgeest, E.J. Lans
 StagMO: P.H. Bos
 CPO: Sugiman
 PO: Sjaifullah Siregar, Ahmad
 Serang
 G1S: Ade Taryat, Sugandi, Namari
 Usman, Huzairi Shah
 G2S: Mohamad Asis, Mashuri,
 Masji
 ASTD: Budiyo
 JSJC: S.F. Suharto
 CICA: Purnomo Jasman
 2NDC: Samburi Bin Yusuf

ms 'Etrema'

Gezagv.: L.A. Groendijk
 1e Stm.: A. Breevaart
 Hwtk.: J.A. de Groot
 2e Wtk.: I.J. Albrechts
 Off2: R.F. Abbas
 Off3: Wibisono
 Eng3: M. Pangaribuan
 Eng4: Djaelani
 IRO: Mujib
 StagHO: E.M. Ross, R.J.
 Vlaardingerbroek
 CPO: Hengky S. Pasumiin
 PO: Syaful Anwar, Tahalea Joazab
 G1S: Sudjiman, Sukri Muchtar, Aki
 Bin Samiri, Baku
 G2S: Slamet Thohir, Nandang
 Ansori, Hollah Bin Dahlan
 ASTD: Moh Rusman
 JSJC: Asmori Bin Moi
 CICA: Dominques Mustamu
 2NDC: Sukian Bin Romli

ms 'Naticina'

Gezagv.: A.H. van Haften
 1e Stm.: L.A.H. Vader
 2e Stm.: M. Holten
 3e Stm.: D.F.A. Maljers
 Hwtk.: J.H.E. Nijhuis
 2e Wtk.: F.A.J. Boot, J.D. Compier
 3e Wtk.: K. Elshout
 4e Wtk.: A.R. Greenwood
 ST: W.H. Klein, G.H. de Visser
 StagHO: B.H.E. Bessens, T.G.
 Holleboom
 IRO: H. Anwar
 IJE: C. Ganur, Y.V. Jarawaru, Didi
 Suhardi

CPO: Robert Ferdinandus
 PO: Hasoloan Siregar, Mahmud
 G1S: Mohamad Raij, Djusup B.
 Maruki, Henky H.
 Hursepony, Sanusi
 G2S: Mohaar B. Marzuki, Hasri
 Kasim, Taufic Muchtar
 ASTD: Fandi Bin Satam
 JSJC: Hayyan
 CICA: Adjisman
 2NDC: Dhony Jaya

ms 'Niso'

Gezagv.: W. Hoogendijk
 1e Stm.: R. Hendriks
 2e Stm.: H.J. Otte
 Hwtk.: E. Dallinga
 2e Wtk.: R.J. Bosman
 3e Wtk.: P.D. Koudenburg
 MO3: H. van den Elsaker, R.C.F.
 Straver
 Roff.: M.J. Hogan
 ST: J.J. van Triet, R.J. Dekker
 Wass: R.G. van den Brink
 CPO: Mat Tohir
 PO: Paniran, Hinsa Manurung
 G1S: Ismail Bin Sihirah, Paulus
 Wattimena, O. Achmad, UbusMoh.
 Ili
 G2S: Tarjudin, Abdul Karim,
 Burhan, Mustopa, Maruji, Satiman
 ASTD: Husein
 JSJC: Irdham Anas
 CICA: Wawan Setiawan
 2NDC: Djuneadi Arsim

ms 'Sericata'

Wnd. Gezagv.: D.M. Alderlieste
 1e Stm.: J. Jongeneel
 Hwtk.: J. Wielart
 MO1: H.G. Besselink
 MO2: R.L.H. Mooring
 MO3: A.V. de Groot
 StagHO: J. Bos, B.L.J.A. Duurling
 Roff: D. Hicklin
 ST: A. van der Windt, B. Corputty
 Hovo: A.P. Maat
 CPO: Ch. A. Rumengan
 PO: Jamil Erang
 G1S: Rachman, Abifakih
 G2S: Atim B. Pereman, Julius
 Tohmas, Moch. Bachri,
 A. Siradjudin, Morsid
 ASTD: Tirai Bin Moi
 2NDC: I.L. Lopies Salvador

ms 'Shelltrans'

Wnd. Gezagv.: C.B. Slieker
 2e Stm.: H. Hennis
 2e Wtk.: A.M.P.B. Fluitsma
 MO3: R. van Aalderen, J.F.
 Bastiaansen, A. Blok, P. Bandringa
 MO4: H.A. van der Koppel
 StagHO: B.P. de Lange
 CPO: Amos Radjah
 PO: Kamal Adyprama
 G1S: Suari, Syamsul Bachri, Abdul
 Djabar, Sudjadi Rahardjo
 G2S: Eddy Haryanto, Mohamad
 Amin
 ASTD: Hary Kurnia Djaya
 CICA: Koesman
 2NDC: D. Abdu

ms 'Sidelia'

Gezagv.: G. Buma
 1e Stm.: J.S. de Vos
 Hwtk.: J. Hensbroek
 3e Wtk.: W.G. de Leeuw van
 Weenen
 MO2: W.P. Kolijn
 MO3: W.D. Pols, P.J.M. Slegers
 MO4: M. van der Plas
 IRO: S. Rizal
 CPO: Monafi
 PO: J. Ben Pattilima, Dr. Sony
 Wonok
 G1S: Bambang Prasetyo, Panut,
 Nasril Bin Matjilis, Sumitro Bin
 Muhammad
 G2S: Mohamad Amin, Yac. Faut
 Ngil Janan, Mujakir
 ASTD: Warno S.
 JSJC: Bahari Madruisdi
 CICA: Djabar Tilamahu
 2NDC: Inuh Bin Tamin

ms 'Siratus'

Gezagv.: A.J. Both
 1e Stm.: F. van Bommel
 Hwtk.: E.S. Petrusma
 MO3: H.J.K. de Boer, H.C. van
 Petersen, N.G. Butter
 Roff: S.M. McFaul
 CPO: J.R. Pattileuw
 PO: Ali Mudin, Nuron Djuhana
 G1S: Muhamad Said, Suhandi
 Andi, Sugjadi, Didi Hairuddin
 G2S: Gufron, Mat Wari Bin Syukur,
 Suriyanto
 CICA: Hans Kambey
 2NDC: Bambang Suyanto
 ASTD: Suhara
 JSJC: Mahsus

VLOOTPERSONALIA

ms 'Solaris'

Gezagv.: D.C. Tazelaar
1e Stm.: F.B. Schröder
Hwtk.: L.W. Jorissen
MO2: P.H. Stegeman, M.P.M. Boeren
MO3: A. Slot
Roff: W.N. Bradshaw
ST: L.R. Stevens, H.S. Elia, G. Williams
Hovo: L.J.W. Broenink
StagHO: G.J. de Heer, C. Noordhoek
CPO: Pieter Nikijuluw
PO: M. Kadar
G1S: Abdul Haji S., Eddy Nurhati
G2S: Mohamda Hosen, Usman Madjoka
ASTD: O. Juhari
CHCK: Nawai

ms 'Spectrum'

Wnd. Gezagv.: F.J. Kronenberg
Hwtk.: J.H.S. van der Pas
MO1: B.E. Broekhuysen, H.A. Kamsteeg
MO3: B.M. Toemen-Visser, A.J. Geerds
MO4: R.E.F. Spit
Roff: S.C. Corbett
ST: J.M. van Hoeven, D. van Eenige, Q.A.P. de Wit
Hovo: C.F. van der Ende
StagHO: C. de Bruin, C. van der Molen
CPO: Chaniago F. Aromande
PO: Desmond Kordak
G1S: Daie, Wawan Herawan
G2S: Napsari Bin Igwan
ASTD: Djafri
2NDC: Tanggan Bin Idris

ms 'Sponsalis'

Gezagv.: R. Agema
1e Stm.: A.E.R. van der Griend
Hwtk.: H. Brand
MO2: P. Molendijk, W.M. de Bruyn
MO3: J.C. Geuze
StagHO: W.D. van Amersfoort, E. van Empel
Roff: D. O'Driscoll
ST: E.H. Vissia, J.W.P. Grommen
Hovo: H.W.J. van Haarst
CPO: Moh Toha
PO: Johnny Uruilal
G1S: Abdul Haris Bin Tjal, Mohamad Mahfud
G2S: Solihin, Saruly
ASTD: Jwan Edmonf Sjafr
2NDC: Eli Ahmad

ms 'Stellata'

Gezagv.: W.A. Mostert
1e Stm.: W.C. Moll
Hwtk.: K.L.J. Aertssen
MO2: T. Franssen, J.P.J.G. IJzerman
MO3: J.F. van Dijk
Roff: E.F. McInerney
StagHO: E. Briek, K.J. Smit
ST: E.L. Boldewijn, J.P.W. Dallmeijer, P.S. Knaap
Hovo: J.G. Volleberg
CPO: J.D.M. Paath
PO: Yusuf Arkani
G1S: Ashari B. Abdullah, Madjen Nawi
G2S: Bin Nasik, Agus Naftali
ASTD: Achmad Mutohar
2NDC: Dadang Ruslan

ms 'Sunetta'

Wnd. Gezagv.: F. Makkee
3e Stm.: M.E. Granviel
Hwtk.: W. Vroling
2e Wtk.: M.J. Parent
3e Wtk.: R.H. de Haan
4e Wtk.: J.J. Schat
MO1: N.J.C.M. van der Palen
MO3: P.B. van Leunen
IJE: Sambarani, Teddy Kristiady, Albert Uneputty
IRO: S. Ruskam
CPO: Djuhaeni Bin Asmuni
PO: Buntaran, Gondo Gulton, Abdul Rachman
G1S: Rudolf H.J. Lapien, S. Bachri, R. Latuheru, Mat Sum Bin Anwar
G2S: Moh. Nasir, Zainul Arifin, Rafdianto
ASTD: Achmad Djarkasih
JSCJ: Moch. Syaifullah
CICA: Sugito Mitra S.
2NDC: Agus Harun

ms 'Zafra'

Gezagv.: A. Vlaar
1e Stm.: R.M. van der Aa
Wnd. Hwtk.: F.A.M. Vergroesen
MO3: P. Reinsma, J.X.J. Klaaysen, H. Berkenbos
ST: G. Struik, F.W. Bosson
IRO: H.J. Santosa
CPO: Erens Robot Wowor
PO: Muh Djupri Rachman
G1S: Sumian, Husni Thamrin
G2S: A. Jajaludin Kohar, Bachrol
ASTD: O. Taibe
CICA: Tjasmito
2NDC: Halim

ms 'Zaria'

Gezagv.: M.F.D. Becx
Hwtk.: W. Muis
MO1: J. de Boer
MO2: A.B.M. Bokkers, M. van der Woud
MO3: M.M. Stuyts
ST: P.P. van der Pol, E.R. van Engel
StagHO: M. Aris, J.F. Schraa
Roff: Ardinator Alex
CPO: Bingen
PO: Cece Suganda
G1S: Abdul Aziz, Abdul Manika
G2S: Suhandia, Agus Salim
ASTD: Safei Bin Hadarun
CICA: Syahrudin Ujang
2NDC: Bin Ngaripandu

Behaalde diploma's

'S2' - MO3: H.A.J. Stoop

Over van Groep buiten Nederland

1e Stm.: A. G. J. de Wit (SIM)

Walpersonalia

Uit dienst getreden

MO4: F.C.M. Buys
ST: J.G. Cornelissen
Hovo: W.G. Meuleman
Beko: H. Moes
ASV: F.G.M. van Kleef
ASV: H. Geelen

Met pensioen

Hwtk.: J.B. van Haaster

dank

Mijn afscheidsreceptie is overweldigend geweest, zowel wat betreft de persoonlijke belangstelling alsmede de schriftelijke reacties. Mede namens mijn vrouw wil ik iedereen hiervoor bedanken. Teven mijn dank voor de goede samenwerking en de prettige contacten die ik al die jaren met U mocht hebben.

Jaap en Tiny de Ruiter



afscheid

Het was me een drukte van belang, de 28ste februari. Op die dag nam Jaap de Ruiter afscheid van de Maatschappij om per 1 maart van zijn welverdiende pensioen te gaan genieten. In november 1991 was hij al opgevolg door Leo de Winter. Omdat Jaap nog het een en ander

aan verlof had uitstaan, kon hij zich vier maanden gaan voorbereiden op zijn pensionering. Door onder andere de krappe bezetting werd Jaap begin februari nog even naar Curacao gestuurd om de 'Caurica' over te dragen aan haar nieuwe eigenaar. Gelukkig was hij op tijd terug om op de geplande datum afscheid te nemen.

in memoriam

Op 14 februari is op 79 jarige leeftijd overleden de heer **A.J. van der Broek**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Van der Broek verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1962 na 28 dienstjaren.

Op 16 februari is op 85 jarige leeftijd overleden de heer **J. Unkel**, oud-gezagvoerder. De heer Unkel verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1958 na 27 dienstjaren.

Op 1 maart is op 86 jarige leeftijd overleden de heer **P. Verhaagen**, oud-gezagvoerder. De heer Verhaagen verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1955 na 25 dienstjaren.

Op 15 maart is op 89 jarige leeftijd overleden de heer **K. Kroon**, oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Kroon verliet de dienst der Maatschappij met pensioen in 1958 na 20 dienstjaren.



Op 29 januari jl. werd aan boord van de 'Shelltrans' het tienjarig dienstjubileum van chieft catering Ikrom Kusnan gevierd. Gezagvoerder Abma hield een toespraak waarin werd teruggekeken op de loopbaan van Kusnan. Lovende woorden sprak hij uit over de maaltijden die Kusnan altijd voor de opvarenden wist te bereiden. Hierna viel Kusnan en bootsman



Amos Radjah de eer te beurt om namens de opvarenden de Safety Award 1991 in ontvangst te nemen van de gezagvoerder. De Safety Award werd vervolgens plechtig bevestigd op de veiligheidsdriehoek van de 'Shelltrans', om nog eens extra de afgelopen vijf jaar ongevals vrij varen te markeren. Na het officiële gebeuren werd de avond feestelijk afgesloten in de bar met een gezellig samenzijn van alle opvarenden.



Ook aan boord van de 'Sericata' werd de ontvangst van het veiligheidsplaatje 1991, onder genot van een drankje, hapje en gezellige muziek, gevierd. Na een korte toespraak door gezagvoerder Van Leeuwen, werden Chris A. Rumengan en Jamil Erang uitgenodigd om het plaatje op de veiligheidsdriehoek te plakken.



Het heeft lang geduurd voor Husein. Op zijn vorige schip ('Solaris') was al min of meer beloofd dat de viering zo spoedig mogelijk zou plaatsvinden, maar op de 'Niso' was het dan toch zo ver. Voor een lid van de civiele dienst hou je bijna niets geheim en zeker niet voor Husein. Toch gingen de voorbereidingen helemaal buiten hem om. Omdat gezagvoerder Hoogendijk al de vijfde keer met Husein voer, besloot hij zelf de bijbehorende 'versierselen' uit te reiken. Na de uitreiking kon Husein het niet nalaten actief mee te helpen met het aanslepen van de hapjes.

'Etrema'

De kerstdagen liggen al lang achter ons, maar dit willen wij U niet onthouden. De redactie ontving van de stagiaires Robert Vlaardingebroek en Eamon Ross een verslag over de viering van het kerstdiner te Singapore. Omdat het de eerste weken in december zeer hectisch aan boord was geweest, besloot gezagvoerder Venendaal een kerstdiner aan de wal te organiseren. Via het agentschap werd hiervoor het bekende restaurant 'Seafood Palace 88' gekozen; een goed restaurant waar men overheerlijk allerlei soorten vis, garnalen, kreeft, kan eten. De bemanning werd verdeeld in twee groepen en om 12.00 uur ging de eerste groep weg. 's Avonds was de tweede groep aan de beurt en bij deze gelegenheid waren ook vertegenwoordigers van het agentschap als gast uitgenodigd. Eenmaal aan tafel werd door mr. Foo namens het agentschap een prachtig beeld, voorstellende de 'Leeuw van Singapore', aan de gezagvoerder aangeboden. Na twee en een half uur was iedereen verzadigd van de overheerlijke maaltijd. Ook de volgende dag werd het een en ander aan boord nog eens dunnetje overgedaan, dankzij de voortreffelijke maaltijd die de chieft steward en de kok hadden bereid. Het werd een onvergetelijke kerst in Singapore, dankzij het initiatief van gezagvoerder Vevendaal.



Stagiaires Eamon Ross en Robert Vlaardingebroek, met in het midden radio-officer Mujib, tijdens het uitdelen van de kerstkist.