

Redactioneel

Jaarlijks komen gemiddeld duizend zeeschepen de havens van Suriname binnen. Deze vaartuigen worden door de loodsen van de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS) op een veilige en efficiënte wijze van en naar hun plaats van bestemming geloodst. Een schip is een vervoermiddel voor transport van personen en lading over wateroppervlakten. Deze schepen komen uit diverse delen van de wereld met lading ons land binnen en varen onder een buitenlandse vlag. Al deze vaartuigen zijn ondergebracht bij rederijen. Een reder of rederij is een persoon of onderneming die eigenaar is van één of meerdere schepen. Een rederij is aansprakelijk voor het schip. Om de zaken efficiënt te kunnen afhandelen, stelt de rederij een scheepsagent of vertegenwoordiger aan die in naam van de rederij lokaal optreedt. Ook in Suriname zijn er scheepsagenten in dienst van rederijen om alles van het schip in de havens af te handelen en de vrachtbetalingen te verrichten. De scheepsagent is dus de vertegenwoordiger of aangestelde van de reder of rederij en heeft ook contact met de havenautoriteiten. Zo handelt de MAS alle zaken rondom de vaartuigen af met de scheepsagenten. Zij treden in contact met onze dienst ruim drie dagen voor aankomst van het schip naar Suriname. Er wordt vervolgens een traject uitgezet, zoals beloofden naar de haven en de ladingen in- en uitklaren. Bekende scheepsagenten in Suriname zijn Integra Marine & Freight Services, N.V. VSH Shipping, Baank Shipping en H. Bromet. De taken van een scheepsagent zijn divers en worden ook door verschillende personen binnen het bedrijf uitgevoerd. In deze editie is gesproken met twee scheepsagenten. Veel leesplezier,

De redactie

VAARTIP

Neem de veiligheid in acht

Het verkeer op het water kan niet zonder veiligheidsregels. Zeevarenden weten dankzij deze regels wat zij moeten doen om calamiteiten op het water te voorkomen. Zo blijft varen voor iedereen veilig. Alvorens te beginnen aan een vaart moet er eerst een goede planning gemaakt worden. Bij het plannen van een veilige vaart moet er met een aantal zaken rekening gehouden worden. De route van het te bevaren gebied moet eerst in kaart worden gebracht. Op basis van een checklist wordt het vaartuig daarna geïnspecteerd op alerhande veiligheidsaspecten. Als alles in orde is wordt het vaartuig startklaar gemaakt en na een laatste check-up kan men beginnen aan de vaart. Tijdens het varen ook de display checken (visuele inspectie). Het is de taak van zeevarenden om voor de veiligheid op het water te zorgen. Goede informatie over elkaar, over de vaarwegen en over de verkeersregels is dus belangrijk.

LIBA TORI

LibaTori is informatief en geeft inzicht in de ontwikkelingen van de maritieme sector binnen en buiten Suriname.

Coördinatie & (Eind)redactie:
Afdeling Marketing & Communication

Adres
Cornelis Jongbawstraat 2

Telefoon / Fax
47 67 33 / 47 29 40

Web
www.mas.sr

Vormgeving
Fabian Ristie

Voor vragen, reacties en/of opmerkingen kunt u ons ook e-mailen:
dlecouvreur@mas.sr, dcairo@mas.sr, smadarie@mas.sr en eaviano@mas.sr

De MAS houdt toezicht op de naleving van wettelijke voorschriften voor de scheepvaart. Zij garandeert een veilige en efficiënte doorvaart van zeeschepen van en naar Suriname op basis van internationaal aanvaarde normen, regels en door Suriname geratificeerde verdragen. Het streven is om de beste Maritieme Autoriteit van de regio te worden.



Calamiteiten op het water?
Bel 118



Een van de containerschepen die onze havens aandoen

De rol van scheepsagenten in Suriname

Binnen de scheepvaartsector over de gehele wereld, dus ook de scheepvaart in Suriname spelen de scheepsagenten een heel belangrijke rol. Bijna negentig procent van de wereldhandel verloopt via de scheepvaart.

Elk buitenlands schip dat één van de havens van Suriname wil aandoen voor het lossen of laden van goederen, of voor het bunkeren is verplicht een scheepsagent aan te stellen. De scheepsagenten vertegenwoordigen dus eigenaars van schepen en rederijen en dienen hun belangen te behartigen met in achtname van de bepalingen van de Surinaamse scheepvaartwet en conform de geldende internationale verdragen. Hoewel het om een Principaal- en Agentschap overeenkomst gaat, praten wij tegenwoordig over partnerschap omdat het volwaardige entiteiten zijn die diensten aan elkaar verlenen en waaraan verdiend wordt.

Eigenaren van schepen of charteraars van schepen benaderen scheepsagenten in Suriname om als vertegenwoordigers op te treden van de schepen die Suriname aandoen. Enkele van de scheepsagenten in Suriname zijn Integra Marine en Freight Services, VSH, Baank Shipping, H. Bromet Shipping. Twee scheepsagenten vertellen over de bijdrage die zij in het geheel leveren.



Integra Marine & Freight Services NV:
'Binnen een scheepsagentschap moet je energiek zijn en meegaan met de tijd'

"Medewerkers binnen een scheepsagentschap moeten energiek zijn en meegaan met de tijd", zegt Robby Arrias, Chief Operational Officer bij Integra Marine & Freight Services NV. Dit bedrijf is opgericht op 1 maart 1995 en is één van de in Suriname gevestigde scheepsagenten. Zij verleent, onder leiding van haar President en Chief Executive Officer Remy Vyzelman, verschillende diensten op maritiem gebied. Arrias en zijn collega Paul Torilal vertellen over de gang van zaken binnen het bedrijf. Als Chief Operational Officer is Arrias verantwoordelijk voor de operationele activiteiten bij Integramar N.V. Hij dient namelijk met zijn team ervoor te zorgen dat aankomende schepen zo efficiënt en veilig mogelijk worden afgehandeld, zodat ze verder kunnen vertrekken naar de volgende bestemmingshaven (s). Hierbij is een goede samenwerking en communicatie met de actoren binnen de sector zoals de Terminal Operator, NV. Havenbeheer, de Douane, de MAS en de importeurs en exporteurs zeer belangrijk. Zijn collega Torilal, Chief Commercial Officer, is met zijn teamleden verantwoordelijk voor de commerciële activiteiten binnen het bedrijf. Torilal is hiernaast ook belast met Corporate Affairs waaronder Algemene Zaken, Human Resource, het onderhouden van contacten met bedrijven/organisaties waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken en de Vereniging Surinaams Bedrijfsleven (VSB).

Wat wordt gedaan vóórdat er een schip in Suriname aankomt?

Vóór de aankomst van een schip in Suriname worden er eerst een aantal taken uitgevoerd door de verschillende afdelingen binnen het bedrijf. Deze worden verdeeld in operationele-, commerciële en financiële taken.

Operationele taken:

Behelst onder meer aanvraag voor beloodsing bij de MAS, kade ruimte bij NV Havenbeheer Suriname, inklinging door de douane, opslag faciliteiten, aanvraag van

stuwadoors en equipment voor de los/laad operatie van import/export lading, bij de Terminal Operator zijn slechts een deel van de werkzaamheden. De algehele coördinatie vanaf aankomst tot aan de afgifte toe is en blijft een verantwoordelijkheid van de scheepsagent.

Commerciële taken:

- De Marketing /Sales medewerkers bezoeken de importeurs en/of exporteurs voor het aanbieden van de service van de lijndienst waar onder het vaarschema, de transitijd en het afgeven van vrachtarieven.
- Zij hebben een adviserende rol naar de importeurs en/of exporteurs.
- Zij adviseren de klanten hoe te handelen wanneer schade aan de lading is ontstaan.
- De documentatieafdeling van het agentschap krijgt de ladingsmanifesten elektronisch opgestuurd en verwerkt deze.
- Klanten worden middels een kennisgeving verwittigd van de aankomst van hun lading.
- Wanneer de klanten hun verplichtingen naar de staat en de scheepvaartmaatschappij zijn nagekomen, wordt er toestemming gegeven voor de afgifte van goederen op de Nieuwe Haven.

Financiële taken:

- Uitgaven en inkomsten worden door de financiële afdeling bijgehouden. Bij de lijndiensten vindt de verrekening conform wat in de agency agreement is overeengekomen plaats. Bij charter-schepen wordt vooraf een offerte opgemaakt en naar de charteraar gezonden. De verschuldigde gelden dienen vóór aankomst van het schip aan de agent te zijn voldaan. Nadat het schip vertrokken is wordt een finale verrekening opgemaakt.

Wat is de associatie voor scheepsagenten?

Een belangengroep van alle scheepsagenten die zaken de totale sector rakende behartigt, zoals lokale kosten, maatregelen die de overheid treft enzovoorts. De leden zijn lang niet meer bij elkaar gekomen om te vergaderen. De behoefte om gemeenschappelijke belangen te bespreken is aanwezig. Belangen van de scheepvaartsector worden ook behartigd door de transportsector van de Vereniging Surinaams Bedrijfsleven.



Baank Shipping:
'Als scheepsagent is beroepskennis belangrijk'

Emile Baank, directeur eigenaar van Baank Shipping, geeft aan wat de werkzaamheden van zijn bedrijf zijn. Het bedrijf bestaat al tweeëntwintig jaar. De oprichter en staf zijn eerder bij andere scheepsagenten in dienst geweest. Dus kennen zij het klappen van de zweep. Als wij Baank vragen hoe je scheepsagent wordt, antwoordt hij als volgt: "In het recente verleden was dit beroep nog vergunningsplichtig en in theorie moest de vergunningsaanvrager kunnen aantonen dat hij/zij beroepskennis in huis had. Ook wordt al jaar en dag geen onderzoek meer gedaan naar de beroepskennis van de aanvrager en worden vergunningen zonder enige vorm van antecedentenonderzoek afgegeven. Hierdoor lopen er heel wat lieden rond met een scheepsagentvergunning op zak, zonder dat zij het minste begrip hebben van wat dit beroep eigenlijk inhoudt. Tegenwoordig is het nog eenvoudiger, omdat de vergunningsplicht is afgeschaft". Om scheepsagent te worden, moet je enkel het bedrijf inschrijven bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken en een bordje met de aanduiding scheepsagent op je deur timmeren".

Een scheepsagent moet marketingactiviteiten ontplooiën om rederijen te kunnen vertegenwoordigen in Suriname. Dit kan onder meer door het leggen van contacten op internationale maritieme conferenties en seminars. Een scheepsagent kan ook aangewezen worden door een charteraar die een schip bij een reder heeft gehuurd voor het vervoeren van lading. Baank Shipping vertegenwoordigt merendeels *tramping* schepen. Deze zijn schepen die door een charteraar gehuurd worden om één grote partij vracht te vervoeren. Aangezien de charteraars telkens het meest beschikbare schip inhuren, kan er telkens weer een andere reder bij betrokken zijn. Het aantal rederijen is voor een agent niet zo zeer belangrijk, als wel het aantal af te handelen schepen. Omdat de reder en gezagvoerder van een schip niet bekend zijn met de lokale situatie, moet daardoor een scheepsagent aangesteld worden om de belangen van het schip in de haven te behartigen.

De werkzaamheden van Baank Shipping zijn divers. Zij bestellen de loodsen bij de MAS en de ligplaats aan de kade van de betreffende havens. Ook verrichten zij de benodigde douane formaliteiten en doen tevens de bestelling en oplijnen van stuwadoors. Daarnaast houden zij bij welke operaties en gebeurtenissen op welk tijdstip zijn uitgevoerd en hebben plaatsgevonden gedurende het verblijf van het schip in de haven, de zogenaamde *Statement Of Facts*. Een andere werkzaamheid is dat zij de reder of operator constant informeren over de verrichtingen van het schip in de haven. *Husbandery* is ook één van de taken van de scheepsagent. Dit is onder meer de contacten maken naar leveranciers toe, het plaatsen van bestellingen, zorgen voor schip en bemanning in geval van calamiteiten, zoals ziekte en bemanningswisseling enzovoorts.

Tot slot geeft Baank aan dat de relatie tussen zijn bedrijf en de MAS een zakelijke, maar niet onprettige is. "Zonder de loodsdiens, waarvan het hoofd zich bijzonder inspannt, onaangenaam te zijn, ervaar ik de nieuwe manier van werken vaak als te burocratisch. Ik ben van mening dat zo nu en dan de MAS een discussieavond kan organiseren tussen de scheepsagenten en de MAS. Wat zeer positief zal kunnen werken voor wat betreft het onderlinge begrip".

VTC en de scheepsagenten

Gezagvoerders van zeeschepen die de Suriname-, Nickerie- en Corantijnrivier willen binnenkomen of uitgaan zijn verplicht zich te bedienen van een loods (decreet Loodswezen). De afdeling Vessel Traffic Control (VTC) is belast met het schematisch plannen van de beloodsingen. Deze afdeling is 7 dagen per week en 1 x 24 uur operationeel. De medewerkers op de afdeling werken in shift verband. Beloodsen is langs ondiepten en gevaarlijke plaatsen leiden van schepen en veilig op de plaats van bestemming meren of ten anker gaan. MAS heeft nu acht bekwame loodsen in dienst, die de schepen veilig met het getij naar de haven moeten beloodsen. Op maandbasis varen gemiddeld 85 zeeschepen Suriname binnen en uit, met gemiddeld 200 – 280 beloodsingen (afgelegde trajecten). Het uitvoeren van de beloodsingen gaat vooraf met een schematische planning op aanvraag van scheepvaartagenten.



De volgende editie van **LibaTori** verschijnt op vrijdag 29 augustus 2014.

MAS WEETJE

Vervoer van gevaarlijke goederen over zee

Het vervoeren van gevaarlijke stoffen over zee is gestandaardiseerd met de Internationale Maritieme Gevaarlijke Goederen Code. Deze code, afgekort IMDG, dient om de veiligheid van schip, lading en bemanning te waarborgen. Het is opgesteld door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties en is onderdeel van het Internationale Verdrag ter voorkoming van Verontreiniging door Schepen, bekend als het SOLAS verdrag. U kunt meer hierover lezen in hoofdstuk 7 van het SOLAS verdrag. Ook vanuit het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee (MARPOL) 73/78 worden er eisen toegevoegd. Zo wordt aangegeven welke stoffen schadelijk zijn voor het mariene milieu. Elke twee jaar wordt de code aangepast en bijgehouden door de subcommissie van de Internationale Maritieme Organisatie. Onlangs hebben twee functionarissen van de MAS deelgenomen aan het IMDG seminar die op het Caribische eiland St. Lucia werd gehouden. De nieuwste editie IMDG-code kwam uit in 2012 en trad in werking op 1 januari 2014.

MAS | Maritiem Museum

Scheepsradio

In het Maritiem Museum staat een scheepsradio. Op de foto ziet u hoe een scheepsradio van toen eruitzag. Deze oude scheepsradio diende voor de communicatie tussen schepen onderling en de wal (het vaste land).



MAS KORT

De planning van een beloodsing

Scheepsagenten dienen een loods-aanvraag in voor het beloodsen van schepen. Bij elk traject, elke beweging van het schip is de dienst van de loods een vereiste. De loodsaanvragen worden daags van te voren middels een e-mail door de agent doorgegeven aan de afdeling Vessel Traffic Control (VTC). Schepen worden vaak beloofd met hoogtij (bij vloed). De scheepvaartagent moet enkele gegevens ruim van te voren (48 uur) doorgeven zoals de laatste tien havens die het schip aangedaan heeft, geldigheid van certificaten en een bemanningslijst. De uit te voeren beloodsing wordt echter daags van te voren op schema geplaatst door VTC tot de feitelijke beloodsing plaatsvindt. De loodsaanvraag waarop de volgende gegevens staan: Tijd van aankomst, naam van het schip, tijdstip beloodsing, het traject (bijvoorbeeld Zee naar Paramaribo), de bruto registerton, de netto registerton, lengte over alles, breedte en de maximale diepgang kan drie uren voor aankomst bij de lichtschipboei en anderhalf uur vóór vertrek van haven naar zee nog naar VTC gestuurd worden. Met de juiste gegevens en rekening houdend met het getij moet VTC de beloodsing goed plannen, zodat het op de juiste tijd en veilig kan worden uitgevoerd. Het conceptschema wordt gecontroleerd door het hoofd Maritiem Traffic and Security en daarna doorgestuurd naar de Coördinator Pilot Service. Na goedkeuring wordt het voorgelegd aan de loods om de feitelijke beloodsing uit te voeren. De loodsen kunnen nog wijzigingen brengen aan het tijdstip van de aanvang van het te beloodsen schip. Aan de agent van het schip wordt daarna de juiste tijd doorgegeven. De kapitein van het schip op zee wordt middels radiocontact (VHF) door de afdeling op de hoogte gesteld van de beloodsing. De afdeling blijft de loods aan boord informeren over alle verkeer op het water tijdens de beloodsing. VTC onderhoudt ook radiocontact met alle aankomende en vertrekkende schepen. Door de dienstdoende loods worden de tijden van passeren en de aanmeertijd aan de haven doorgegeven en door de afdeling doorgegeven naar de agent. Alle informatie worden in het systeem geregistreerd.