



“ASSURING SAFE, SECURE, ENVIRONMENTALLY SOUND, EFFICIENT AND SUSTAINABLE SHIPPING”

9e jaargang editie nr.1 jan — mrt 2020

Woord van de Directeur



Beste lezer,

Voor u ligt de eerste MAS Info-editie voor het jaar 2020. In de afgelopen periode is er veel gebeurd binnen en buiten de Maritieme Autoriteit Suriname (MAS). Als organisatie zullen wij de voor ons liggende uitdagingen met evenveel inzet en motivatie aangaan.

Als bedrijf praten wij al jaren over het Suriname River Dredging Project het zogeheten “SRDP”. Op 2 maart jongstleden is het formele startsein gegeven door de regering. Het bedrijf China Harbour Engineering Company Ltd is belast met de baggerwerkzaamheden. Voor de scheepvaart en de totale economie is het baggeren van de vaargeul van groot belang en dit project zal vele voordelen opleveren.

Verder zal de MAS zich blijven inzetten om samen met de overige actoren de veiligheid op de binnen- en kustwateren te waarborgen. De Regeling Binnen- en Kustvaart zal na jaren uiteindelijk van kracht worden, hierdoor zal de MAS haar taak als bewaarder van de veiligheid op het water nog meer handvaten hebben om haar werkzaamheden uit te voeren.

Vanwege onze ISO Kwaliteitsmanagement certificatie wordt er constant gewerkt aan het verder aanscherpen en automatiseren van onze bedrijfsprocedures en processen. In dat kader is onder auspiciën van de afdeling Quality & Control verschillende bedrijfsprocessen onder het vergrootglas geplaatst. Dit zijn de belangrijkste pijlers voor een gezonde bedrijfsvoering.

Ook in 2020 staat de factor mens centraal, waarbij productiviteit, motivatie, innovatie, flexibiliteit en duurzaamheid de boventoon voeren. Onze Human Resource Management is gericht op de maximale ontplooiing van alle medewerkers.

De afgelopen periode is ons land en eveneens de rest van de wereld getroffen door het besmettelijke virus Covid-19. De MAS heeft de nodige maatregelen getroffen zodat de werknemers hun werkzaamheden alsnog kunnen uitvoeren, met in achtname van de gezondheidsvoorschriften. Wij zullen als team en door de kracht van God deze storm overleven.

Be Safe!
mr. M. Amafo LL.M
Directeur

Woord van de Directeur	1	Kennismaking	7
Wat betekent het SRDP voor de MAS	2/3	In gesprek met.....	8
Knowledge Partnership workshop	4	Gezondheidstip	9
Terugblik op uw dienstjaren	5	Recept van	10
ISO/Kwaliteit	6	Weetje/Mop	11
		Personalia	12

Wat betekent het SRDP voor de MAS?

De Surinamerivier is de belangrijkste toegangsweg tot Suriname voor de internationale aanvoer van goederen en voor de uitvoer van de meeste lokaal geproduceerde goederen. De meeste havens van Suriname zijn aan deze rivier gelegen. De toegang tot deze havens wordt beperkt door de relatief geringe diepgang op verschillende plaatsen in de rivier en door een drempel nabij de monding. Op verschillende momenten is in de voorbije eeuw het idee geopperd om de bevaarbaarheid van de Surinamerivier te verbeteren door het uitdiepen van de vaargeul, zonder dat daar gevolg aan werd gegeven. Vanwege het belang van dit project voor de scheepvaart en de economie van Suriname heeft de Surinaamse overheid besloten om dit project in 2020 uit te voeren.

De huidige situatie van de vaargeul

Uit de reguliere metingen van de MAS is gebleken dat delen van de vaargeul die initieel zeventig meter (70 m) breed waren (2016), versmald zijn naar veertig meter (40 m). De sedimentatie is te wijten aan de afname van de diep geladen schepen en migrerende modder- en zandlichamen langs de kust. Het versmald gebied strekt zich vanaf de boei S6 tot S8 over een afstand van 3 kilometers. Als gevolg van de sedimentatie is de Chart Datum nu terug gebracht van 4.5 meter naar 4 meter bij laagwater.

Het projectgebied in haar gewijzigde vorm reikt van km 0 (monding) tot Dijkveld (km 68) in de Surinamerivier. De huidige vaargeul, binnen de grenzen van het projectgebied, is niet overal even diep. Voor de scheepvaart is de meest ondiepe locatie binnen de vaargeul maatgevend voor de diepgang van de schepen die de vaargeul kunnen bevaren. De huidige maatgevende diepte van de vaargeul is 4.0 m bij laagwater. De ondiepe plekken zijn gelegen voor de monding van de Surinamerivier, te Resolutie, te Jagtlust en ter plekke van Dijkveld.

Welke rol vervult Nautisch Beheer

- ◆ Monitoren van de vaargeul en overige delen van de rivier middels het uitvoeren van hydrografische metingen. Dit voor het tijdig kunnen inspelen op veranderingen;
- ◆ adviseren over technische zaken aangaande het project;
- ◆ alle activiteiten die betrekking hebben op het baggeren welke eventueel een gevaar zouden kunnen vormen voor de scheepvaart worden gepubliceerd middels een “Bericht aan Zeevarenden en Maritime Safety Information“;
- ◆ in samenwerking met de afdeling Pilot Service en Fleet and Maintenance wordt een markering- en uitvoeringsplan uitgezet voor het verplaatsen van vaarwegmarkeringen;
- ◆ voor de kaartproductie is het van belang om de diepte in de vaargeul in kaart te brengen en vervolgens beschikbaar te stellen aan belanghebbenden;
- ◆ voor wat betreft lange termijn milieu monitoring zal de MAS in samenwerking met het ministerie van LVV c.q. de Visserijdienst een keer per jaar controle uitvoeren op de vissoorten en visstanden;
- ◆ regelmatige visuele inspectie van de Weg naar Zee kustlijn, Braampunt kustlijn en de oevers van de Surinamerivier tijdens en na het baggerwerk om erosie te monitoren en
- ◆ jaarlijkse monitoring van de waterkwaliteit en de rivierbodem voor metalen en nutriënten.



Ankerplaats Suzannasdaal

Het ontwerp van het SRDP 2020 ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:

De Chart Datum van de vaargeul wordt overal minimaal vijf en een halve meter (5.5 m). Chart Datum is een referentievlak dat gebruikt wordt in de scheepvaart waarbij de diepten in de rivier ten opzichte van de oceaan- of rivierbodem op scheepvaartkaarten worden uitgedrukt. Chart Datum voor Suriname is Low Water Spring (LWS), oftewel de gemiddelde laagwaterstand bij springtij.

De diepgang van schepen op de meest ondiepe locaties (monding, Resolutie, Jagtlust, Dijkveld) zal na het baggeren oplopen tot 7.90 m bij gemiddeld hoogwater bij springtij en 7.35 m bij gemiddeld hoogwater bij doortij. In de monding zal een breedte van 70 meter worden aangehouden en in de rest van de rivier 90 meter. In de monding zal de vaargeul worden verbreed met 20 tot 40 meter.

De hoeveelheden te baggeren specie in de vaargeul is ongeveer ± 5.7 miljoen m³ voor het initieel baggeren.



weergave van het te baggeren gebied in rood.



Het baggerschip MS Hang Jun 3001

Wat betekent het baggeren voor de scheepvaart?

De huidige situatie is dat schepen met minder lading binnen kunnen komen en ook eerst Guyana moeten aandoen. Het gevolg hiervan is de verhoging van vrachttarieven van en naar Suriname en vertraging van lading omdat een deel wordt achtergelaten op andere havens in de regio voor de volgende vaart.

Als resultaat van het verdiepen van de vaargeul zullen:

- ◆ schepen die momenteel onze havens reeds aandoen dieper beladen kunnen worden en dus nuttiger gebruik kunnen maken van hun laadcapaciteit;
- ◆ schepen die Suriname momenteel niet aandoen (bv offshore supply vessels) de havens op deze rivier kunnen bereiken;
- ◆ schepen die minder geladen zijn hoeven niet op de hoogste waterstand te wachten om de rivier op- óf uit te varen.

Hoe geschied de financiering van het SRDP?

Het SRDP wordt uitgevoerd volgens het principe van de gebruiker betaald. De uitvoering wordt gefinancierd middels een lening en een eigen bijdrage van de overheid. De lening wordt terugbetaald met inkomsten die voortvloeien uit de inning van de vergoeding voor gebruik. Het onderhoud baggeren wordt uit de projectinkomsten betaald.

De maritieme sector levert een belangrijke bijdrage in de economische ontwikkeling van landen. Dagelijks leveren ongeveer 50.000 commerciële schepen consumptie goederen, kleding, brandstof, grondstoffen, medicijnen, transportmiddelen enzovoorts over de hele wereld. Vanwege de schaal van deze activiteiten is het van belang dat de schepen op een duurzame manier opereren.



Om de duurzame operaties te garanderen worden door de Internationale Maritieme organisatie (IMO) als onderdeel van de United Nations mondiale regels vastgesteld voor de bouw, het opereren maar ook het slopen van schepen. De focus van de IMO ligt op het gebied van milieu, veiligheid van de schepen en ook de mensen aan boord van de vaartuigen. De IMO ondersteunt de in 2015 door 193 landen waaronder Suriname geadopteerde Sustainable Development Goals (SDGs). In de uitvoering van de werkzaamheden bij de MAS zijn wij dagelijks bezig met de richtlijnen van de IMO.

De IMO heeft een “Technical Cooperation Program” die ondersteuning geeft aan landen om hun capaciteiten op te bouwen door het aanbieden van trainingen en andere technische ondersteuning. Een nieuwe manier om effectiviteit te verhogen is het model van “Knowledge partnership”

In dit kader heb ik januari 2020 deelgenomen aan “First Caribbean regional Knowledge Partnership workshop on maritime technical cooperation activities” Het Knowledge partnership houdt in dat de IMO zorgdraagt voor de maritieme kennis, skills en netwerk en de partners komen in met ervaringen en expertise op het gebied van investment en Financiën. Er wordt gekeken naar nieuwe manieren en nieuwe technische gebieden voor samenwerking onder de noemer van “Knowledge Partnership”. De IMO streeft ernaar ook om de samenwerking met de lidstaten, regeringen en andere VN organen te verbreden. De workshop is bedoeld om de behoefte van stakeholders in kaart te brengen en deze af te stemmen op maritiem technische en financiële hulp die andere partners kunnen aanbieden. In het jaar 2017 is wereldwijd in totaal \$158 miljard uitgegeven door donororganisaties aan ontwikkelingsprojecten gelinkt aan de SDGs. Met deze workshop wil de IMO een bewustwording creëren van deze mogelijkheden door uitwisseling van informatie tussen verschillende maritieme autoriteiten van de diverse landen in de regio en ook de donororganisaties.



Tijdens deze workshop heb ik een presentatie gehouden van de bedrijfsactiviteiten van de MAS. Hierin is de nadruk gelegd op de kennis en capaciteit van onze organisatie in het algemeen en in het bijzonder op het gebied van hydrografie, cartografie, nautische metingen en vaarwegmarkeringen. Daarnaast is ook aangegeven op welke gebieden wij ons willen versterken en de behoefte aan technische en financiële ondersteuning daarbij.

Met deze workshop is de behoefte aan financiële en technische ondersteuning in het kader van het handhaven van de veiligheid van de scheepvaart en milieu eisen in de regio geïdentificeerd. Daarnaast zijn ook de mogelijke financieringsbronnen in kaart gebracht. In het vervolgtraject moeten wij nagaan hoe wij hierop kunnen inspelen, aldus Shailesh Badloe, Manager Finance, die de MAS vertegenwoordigde.

'n Terugblik op uw dienstjaren

Abdulkadir Abdul Khalil

30 dienstjaren



Op 1 februari 1990 ben ik te werk gesteld op de afdeling Loodsdienst in Nickerie als Matroos. Mijn tweede bevordering was in 1994, tot Machinist 2e klasse.

Een hoogtepunt in mijn loopbaan is de benoeming tot Schipper 3e klasse in 2016.

Tot slot: ik heb nog zes jaren te werken en ik zal mij blijven inzetten voor het bedrijf.



Allan Kromoredjo

12,5 dienstjaren

In juli 2007 trad ik in dienst bij de MAS op de afdeling Vessel Traffic Control (VTC). Ik wist niets over de scheepvaart. Naderhand leerde ik over de verschillende afdelingen binnen de MAS. In 2009 heb ik deelgenomen aan de pre-nautische opleiding, die ik met goed gevolg afrondde. Een hoogtepunt in mijn carrière is het met succes afronden van de opleiding tot Loods. De afdeling Pilot Service is een afdeling die 1x24u draait, wij kennen geen weekend, zon- en feestdagen. Ondanks de onregelmatige werktijden boeit het me nog steeds, de motivatie zit er nog goed in.

Vervolg Gedocumenteerde Informatie

Operationele planning en beheersing

De organisatie moet zelf vaststellen welke gedocumenteerde informatie wordt bijgehouden om:

- a) het vertrouwen te hebben dat processen volgens planning zijn uitgevoerd;
- b) aan te tonen dat producten aan de eisen voldoen.



Eisen voor producten en diensten

De organisatie moet zorgen dat wordt vastgelegd wat de resultaten van de beoordeling zijn, of zij in staat is te leveren wat de klant eist, voorafgaand aan de dienstverlening. Ook de beoordelingsresultaten over het voldoen aan de eisen van de klant.

En ook over eventuele nieuwe eisen voor de producten en diensten, moet informatie worden vastgelegd. ISO stelt flink wat eisen aan het ontwerp- en ontwikkelproces. Met de gedocumenteerde informatie kan de organisatie aantonen dat zij aan al die eisen voldoet.

Extern geleverde processen, producten en diensten

De organisatie moet bewerkstelligen dat extern geleverde processen, producten en diensten aan de eisen voldoen. De stappen in het proces bevatten onder meer: het bepalen van eisen aan leveranciers, het maken van een keuze voor leveranciers en het evalueren van hun prestaties. Van deze stappen moet gedocumenteerde informatie worden bijgehouden.

Het leveren van diensten

In het 'leveringsproces' moet de organisatie verschillende documentatie bijhouden. Deze documentatie gaat over:

De kenmerken van de te leveren diensten of de uit te voeren activiteiten en de te behalen resultaten. De resultaten van de beoordeling van wijzigingen, de persoon die toegang geeft/geven voor de wijziging. En eventuele noodzakelijke maatregelen die voortkomen uit de beoordeling.

Beheersing van afwijkende output

Als er sprake is van een 'afwijkende output', dus iets wijkt af van wat was afgesproken en gepland, dan moet de organisatie documenteren:

1. wat de afwijking is;
2. welke maatregelen genomen zijn;
3. elke verkregen toestemming;
4. welke gemachtigde heeft beslist over de maatregel van de afwijking.

Evaluatie van de prestaties

De gedocumenteerde informatie van monitoring, meting, analyse en evaluatie, inclusief klanttevredenheid moet worden bijgehouden als bewijs van de resultaten.

Ook de gedocumenteerde informatie van de interne audits moeten worden bijgehouden als bewijs voor de implementatie van het auditprogramma en de resultaten. De resultaten van de directiebeoordeling dient te worden gedocumenteerd als bewijs.

Kennismaking met Debora de Mees - Parris



Mijn naam is Debora Parris getrouwd de Mees, moeder van drie kinderen en de jongste uit een gezin met zes kinderen. Na het HAVO heb ik het Instituut voor de Opleiding van Leraren doorlopen, Biologie MO-A. Voor ik bij de MAS begon ben ik zes jaren leerkracht geweest in de vakken natuurkunde, scheikunde en biologie op een particuliere school, daarna heb ik twaalf jaren gewerkt als Administratief medewerker bij de N.V Scheepvaart Maatschappij Suriname. Momenteel ben ik in de afrondende fase van de Agrarische Businessschool.

Mijn liefde gaat uit naar de natuur, het milieu en de jonge mens. Zo ben ik verbonden aan stichting RUMAS als vrijwilliger en coördinator van het kinderen vormings- en begeleidingscentrum "De Bel". Stichting RUMAS houdt zich bezig met jongens vanaf veertien met moeilijk gedrag en drop-outs. Wij van "De Bel" richten ons preventief op de kinderen tussen vier en dertien jaar om dit moeilijk gedrag en rede tot vroegtijdig verlaten van de school in de kiem te smoren. Daarnaast ben ik ook als vrijwilliger verbonden aan het Christoforus internaat. Het Christoforus internaat vangt kinderen uit het binnenland op die in de stad moeten zijn voor hun verdere studie. Als coördinator van de groentekas draag ik mijn kennis in biologie en landbouw over aan de pupillen. De bedoeling is dat deze groep jongeren na hun studie, terug kunnen of mogen gaan naar het binnenland om daar hun eigen landbouwbedrijf op te zetten. Van mij, stagiaires uit TU Delft, docenten en studenten van het ADEK, PTC en NATIN leren ze nieuwe milieu verantwoorde landbouwtechnieken, kennis van natuurwetenschap en het schrijven van een businessplan.

Mijn intrede bij de MAS heb ik tot nu toe als prettig thuiskomen ervaren en ik verwacht een heel goede samenwerking voor de boeg.

Tot slot zeg ik: Tijd en geld investeren, kennis opdoen en overdragen in jezelf en anderen is bouwen aan de toekomst!

In gesprek met Chjilton Harderwijk

Chjilton is geboren op 22 december 1990 in het Diakonessenziekenhuis te Paramaribo. Hij komt uit een gezin van drie kinderen van wie hij de oudste is. Hij is opgegroeid in het bauxietstadje Moengo. Als jeugdige heeft hij de St. Theresia school bezocht en heeft die als best geslaagde afgerond. Verder heeft hij de Hubertus Waaldijk MULO-school succesvol afgerond. In 2007 vertrok hij naar Paramaribo om zijn studie af te ronden. Na het schakeljaar op de LTS -1 heeft hij zijn studie op het NATIN doorlopen. Hij is reeds drie jaren getrouwd en tevens vader van een zoon. In het alledaags leven is hij bekend als computer-, telefoon- en laptopspecialist. Zijn hobby's zijn onderzoeken, schrijven, lezen, koken, schoonmaken, basketballen, uitgaan en creatief bezig zijn.



Wat zijn uw dagelijkse werkzaamheden?

- ◇ Als Allround medewerker op de afdeling ICT ben ik belast met:
- ◇ Het assisteren van de medewerkers bij apparatuurgebruik;
- ◇ Het instrueren van de medewerkers over applicaties programma's en apparaten;
- ◇ Ervoor zorgen dat de printers voorzien zijn van papier en inkt en dat de klokken de juiste tijd hebben;
- ◇ Het oplossen van storingen op het lokale en telefoonnetwerk.
- ◇ Zorgdragen dat de mobiele toestellen en computers voorzien zijn van de nodige applicaties en programma's;
- ◇ Het *troubleshooten* en in hoeverre mogelijk repareren van apparaten;
- ◇ Het uittesten van nieuwe betere programma's en die op zodanige wijze configureren dat processen versneld worden;
- ◇ Het upgraden van hardware en software.

Hoe ervaart u werken bij de MAS?

Mijn eerste kennismaking met de MAS was tijdens mijn stageperiode in het jaar 2013. Na die periode heb ik als vakantiejobber gefungeerd binnen de MAS en daarna 3 jaren als consultant. Op 16 april 2018 ben ik als Allround medewerker aangenomen bij de MAS op de afdeling ICT. Voor mij was het een nieuwe uitdaging omdat de ladder hoger lag vergeleken met mijn vorige werkperiode als consultant. De samenwerking met de medewerkers verloopt verstandig, omdat iedereen een hand bijdraagt bij de gang van zaken binnen het bedrijf. Uiteraard is dit gezond voor de werksfeer en een positieve werkomgeving. Dit draagt bij tot prestaties van hoge kwaliteit.

Mijn motto is: "Never say you can't, the road is shorter if you run instead of walk"

Preventieve maatregelen tegen het Corona virus



Houd sociale afstand

Houd ten minste 2 meter afstand tussen uzelf en iedereen die hoest of niest. Wanneer iemand hoest of niest, spuit hij kleine vloeibare druppeltjes uit zijn neus of mond die een virus kunnen bevatten. Als u te dichtbij bent, kunt u de druppels inademen, inclusief het COVID-19-virus als de persoon die hoest de ziekte heeft.



Was regelmatig je handen

Reinig uw handen regelmatig en grondig met een handsanitizer op alcoholbasis of met water en zeep. Je handen wassen met zeep en water of het gebruik van een handsanitizer op alcohol basis doodt virussen die mogelijk op je handen zitten.

Raak de ogen, neus en mond niet aan. Handen raken veel oppervlakken en kunnen virussen oppikken. Eenmaal besmet, kunnen de handen het virus overbrengen naar uw ogen, neus of mond. Vanaf daar kan het virus je lichaam binnendringen en je ziek maken.

Oefen ademhalingshygiëne

Zorg ervoor dat u en de mensen om u heen een goede ademhalingshygiëne volgen. Dit betekent dat u uw mond en neus bedekt met uw gebogen elleboog of tissue wanneer u hoest of niest. Gooi het gebruikte tissue dan onmiddellijk weg.

Druppeltjes verspreiden het virus. Door goede ademhalingshygiëne te volgen, beschermt u de mensen om u heen tegen virussen zoals verkoudheid, griep en COVID-19.

Als u koorts, hoest en ademhalingsmoeilijkheden heeft, moet u onmiddellijk medische hulp inroepen. Blijf thuis als je je niet lekker voelt. Als u koorts, hoest en ademhalingsproblemen heeft, zoek dan medische hulp en bel van tevoren. Volg de aanwijzingen van uw plaatselijke gezondheidsinstantie.

Nationale en lokale autoriteiten beschikken over de meest recente informatie over de situatie in uw regio. Als u van tevoren belt, kan uw zorgverlener u snel naar de juiste zorginstelling leiden. Dit zal u ook beschermen en de verspreiding van virussen en andere infecties helpen voorkomen



Recept van Furguel Emanuelson

Mijn naam is Furguel Emanuelson, Hydrografische medewerker op de afdeling Nautisch Beheer. Sopropo moet je wel leren eten en dat vanwege de iets bittere smaak. Eenmaal gek op sopropo zul je de overige sopropo gerechten heerlijk vinden. Voor jullie maak ik klaar "gevulde sopropo met gehakt".

Gevulde sopropo met gehakt

Benodigheden:

3 sopropo's
250 gr gehakt
1 grote ui (fijn gesneden)
3 tomaten (gesneden) of 1 eetlepel tomatenpuree
2 teentjes knoflook (geperst)
2 maggiblokjes
mispunt witte/zwarte peper
2 eetlepels suiker
2 kopjes olie
1 1/2 kopje water
1 geklutst ei
2 sneetjes brood of 3 beschuitjes
soepgroenten
1 peper



Bereiding:

Snij de beide topjes van de sopropo's eraf. Vervolgens de sopropo's met een lepel uithollen (het binnenste gedeelte met de zaden kun je weggooien). Snij de sopropo's in stukken van ongeveer 10 cm.

Maak met een mes kleine sneetjes in de sopropo's en was ze met water en zout.

Vul een pan met ruim water en wat zout en kook hierin de stukjes sopropo's zo'n 5 minuutjes uit.

Knead het gehakt met een halve ui, het ei, het brood of beschuit, witte/zwarte peper, een teentje knoflook en soepgroente.

Gebruik het gehakt nu als vulsel voor de sopropo's. Indien er nog gehakt over is maak er kleine gehaktballetjes van.

Zet vervolgens een pan met de 1,5 kopje olie op vuur en bak de sopropo's tot dat ze geel/goud kleurig zijn.

Voor de saus wederom een pan op vuur zetten met 1 grote eetlepel olie. Voeg vervolgens de halve versnipperde ui, een teentje knoflook, de tomaten of tomatenpuree en de resterende soepgroente en maggiblokjes toe. Al roerend goed laten borrelen vervolgens het water en suiker toevoegen.

Voeg de sopropo's in de saus en laat deze gaar smoren alvorens het op te dienen met rijst.

Tips

Een minuut of 2 voor dat je het vuur uit doet een hele peper toevoegen voor een lichte pittige smaak.

Naar gelang de smaak nog 1 of 2 eetlepels suiker extra toevoegen.

Smakelijk eten

Weetje

De Q-Vlag



Seinvlaggen waren vroeger de manier van communiceren tussen schepen. Deze communicatie wordt nog wel gebruikt maar is toch grotendeels verdreven door de modernere vormen, met name de radiocommunicatie. De gele vlag is in het alfabet de Q-vlag waarbij de Q staat voor 'quarantaine'. Op het moment dat een schip met een Q-vlag vaart, kunnen er twee dingen aan de hand zijn. Mogelijk is het schip in quarantaine (in

verband met verhoogd risico op infectieziekteverspreiding mag niemand, met uitzondering van geautoriseerde personen, van of aan boord komen). Een andere mogelijkheid is dat nog geen 'free pratique' verleend is. 'Free pratique' houdt in dat het schip nog niet vrijgegeven is door een Port Health Officer voor betreding/verlaten.

MOP

Twee zakenmannen zaten even voor een kleine pauze, in hun nieuw op te zetten winkel...

De winkel was nog lang niet klaar en er waren alleen nog maar wat stellingen.

Zegt de een tegen de ander, "Ik wed dat er dadelijk een of andere oma aan komt lopen, die haar gezicht tegen de etalage zal houden en zal vragen wat wij verkopen".

Hij heeft het nog niet gezegd, of een nieuwsgierige oude vrouw loopt naar de etalage, kijkt naar binnen en vraagt met een zachte stem

"Wat verkoopt u hier?"

Antwoordt een van de mannen sarcastisch, "Wij verkopen klootzakken."

Zonder een moment van twijfel antwoordt het oudje, "Dan gaan de zaken erg goed, ik zie dat jullie er nog maar twee over hebben.

PERSONALIA 2020

Periode

01-01-20 t/m 31-03-20

Bigi Yari

Koniso Rodney

Fleet & Maintenance

01-02-20 35 jaar

Roman Samuel

Fleet & Maintenance

09-02-20 50 jaar

Akontoe Ramona

Quality & Control

19-02-20 35 jaar

Sopawiro Stefano

Pilot Service

20-02-20 35 jaar

Bhawanibhikshaw Sabita

Fleet & Maintenance

26-02-20 35 jaar

Baboeram Ashokkoemar

Pilot Service

18-03-20 35 jaar

In dienst

de Mees Debora

Office Management

15-01-2020

Overleden

Gepensioneerde August Muler

Op 30-01-2020

Gepensioneerde Reinhard Amelo

Op 19-03-2020



Jubilea

Amafo Michel

Directeur

01-01-20 20 jaar

Kromoredjo Allan

Pilot Service

01-02-20 12½ jaar

Abdulkadir Abdul Khalil

Fleet & Maintenance

01-02-20 30 jaar

Roberts Marlon

Fleet & Maintenance

01-03-20 25 jaar

Geboren

Op 02 januari 2020

Irayim Babo

Dochter van Sefanja Babo
Fleet & Maintenance



Op 16 januari 2020

Kyara en Kayleigh Ormskerk

Dochters van Isaiah Ormskerk
Nautisch Beheer



Op 05 maart 2020

Ishayah Pika

Dochter van Steven Pika
Maritime Administration

