

## INHOUDSOPGAVE:

- 1 - WOORD VAN DE DIRECTEUR
- 2 - WERELD MARITIEME DAG
- 3 - JAARVERANTWOORDINGSGESSIE
- 4/5 - DE NIEUWE CHART DATUM
- 6 - ISO
- 7 - KENNISMAKING MET A. CAMBIEL
- 8 - IN THE SPOTLIGHT
- 9 - IN GESPREK MET
- 10 - GEZONDHEIDSTIP
- 11 - RECEPT VAN
- 12 - MAS WEETJE
- 13 - PERSONALIA

# MAS INFO

Maritiem

**"ASSURING SAFE, SECURE, ENVIRONMENTALLY SOUND,  
EFFICIENT AND SUSTAINABLE SHIPPING"**

**Woord van de Directeur**

Beste lezers,

Scheepseigenaren, Scheepvaartbedrijven en Haveneigenaren worden geïnformeerd over het efficiënt gebruikmaken van de nieuwe diepte, waardoor het onderhoud baggeren wordt geminimaliseerd en de economische voordelen per shipment kunnen worden gemaximaliseerd. Verder is ook de tijdwinst van belang voor de niet diep geladen schepen. Financieel arrangement en de inning Vergoeding voor Gebruik is zodanig ingesteld om de continuïteit van het project te garanderen.

Op 29 september jl. hebben de lidlanden aangesloten bij de Internationale Maritieme Organisatie, Wereld Maritieme Dag herdacht. Ook de MAS memoreert deze gedenkdag. Vanuit de MAS kijken wij hoe in te spelen op het thema, die elk jaar door de wereldorganisatie wordt vastgesteld.

De IMO audit werd in maart 2018 in Suriname uitgevoerd en wij hebben als land tot en met december 2022 de gelegenheid om de 16 bevindingen en de twee observaties af te wikkelen. Als bekend is Suriname maritiem verdeeld in vlaggen-, haven- en kuststaat. Het IMSAS nationaal coördinatieteam is samen met de Single Point of Contact van de IMSAS bezig om gesprekken te voeren met alle relevante partijen waarbij kennis over IMSAS waar nodig wordt gegeven als ook de verantwoordelijkheden die zij hebben. Vermeldenswaard is dat er veel oponthoud door de COVID pandemie is geweest. Desondanks zijn wij voornemens om per december 2022 tenminste de actieplannen van alle bevindingen en observaties af te wikkelen.

Voor het komend leerjaar wensen wij alle scholieren succes toe!

"Education is the most powerful weapon which you can use to change the world"  
-Nelson Mandela-

Mr.M.Amafo LL.M  
Directeur



**De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) zet de schijnwerpers op de rol van opkomende technologieën om een groene transitie van de maritieme sector naar een duurzame toekomst te ondersteunen.**

De focus is hierbij gericht op 3 (drie) belangrijke (klimaat) uitdagingen te weten:

- Klimaatverandering;
- verwerkte vaste stoffen die in zee- en kustgebied worden weggegooid;
- behoud van biodiversiteit.

In dit kader gaat het erom dat nieuwe technologie gebruikt wordt om de maritieme sector groener te maken. Hierbij wordt ook gedacht hoe digitalisering en automatisering de scheepvaart kan ondersteunen. Echter moet de mens hierbij niet uit het oog worden verloren en moet worden nagegaan wat de trainingsbehoefte is.

## Suriname

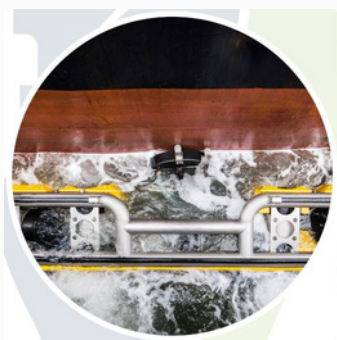
Vanaf 2018 participeert Suriname in het project Maritime Technology Cooperation Center (MTCC) Caribbean, met het doel om data te verzamelen aangaande de energie-efficiëntie van schepen. Dit is een project wereldwijd geïnitieerd door de IMO. Afhankelijk van het resultaat zullen dan maatregelen worden getroffen om de uitstoot van gevaarlijke stoffen te verminderen.

Hoewel Suriname nog geen partij is bij ANNEX VI van het MARPOL 73/78 verdrag, worden door de MAS inspecteurs, bij het verrichten van Port State Control inspecties, nagetrokken als schepen zich houden aan de eis dat de gebunkerde brandstof dient te voldoen aan de eis gesteld in deze annex, namelijk dat het zwavelgehalte niet meer dan 0.5 % mag bedragen.

## SPOTLIGHTING GREEN TECHNOLOGIES



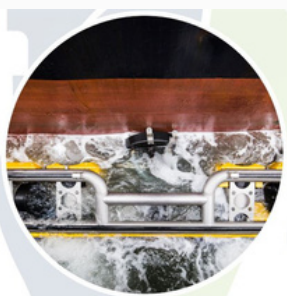
Propeller Boss Cap Fins



Improving biofouling prevention and management



IMO regulations drive innovation



Testing novel technologies for biofouling



Solar power for cargo ships

# JAARVERANTWOORDINGSESSIE 2022

Op zaterdag 20 augustus jl. verzamelde een groep MAS medewerkers zich reeds om 07.00 uur op het MAS terrein, om richting het district Commewijne te vertrekken. De sessie is na twee jaren virtueel te zijn gehouden, dit jaar weer fysiek geschiedt. 'Het Bastion' bood een heel goede ambiance en de sfeer zat er goed in. Het was een zeer lijvig programma, maar met wat nu en dan een "icebreaker" is de dag vlot verlopen. Alle afdelingen hebben hun jaarplannen met de daarbij behorende projectrealisaties gepresenteerd en ook de vooruitzichten 2023 met elkaar gedeeld. Deze sessie biedt de deelnemende medewerkers de ruimte om een kijkje te nemen in de keuken van afdelingen en zo een goed beeld te krijgen van de werkzaamheden/activiteiten die de afdelingen gedurende het jaar uitvoeren. De mogelijkheid wordt ook geboden om vragen te stellen en/of voorstellen aan te dragen.



# De nieuwe Chart datum

## Fase I

### De nieuwe diepgang is beschikbaar: hoe wordt dat gemonitord?

In de eerste fase is de vaargeul gebaggerd over een lengte van 68km tot een diepte van 4.5 meter bij laagwater en verbreed tot 70 meters en 90 meters.

Middels de verdieping kunnen schepen tot een gemiddeld hoogwater bij doortij van 6.35 meters en bij gemiddeld hoogwater bij springtij 7 meters laden over het traject Outerbank tot Paranam. De oplevering vond in maart 2022 plaats met een onderhoudsperiode van een jaar.

## Fase II

Het Suriname River Dredging Project fase II is reeds voorbereid en is gepland voor 6 (zes) maanden capital dredging met eventuele uitlooptijd van 2 (twee) maanden en onderhoud baggeren over 2 (twee) jaren.

In fase II wordt de vaargeul gebaggerd over een lengte van 68km tot een diepte van 5.5 meter bij laagwater en verbreed tot 70 meters en 90 meters. Ook zal de ankerplaats Suzannasdaal worden uitgediept over een lengte van 400 m en tot een diepte van 8.3 m bij laagwater voor diep geladen schepen.

Middels de verdieping kunnen schepen tot een gemiddeld hoogwater bij doortij van 7.65 meters en bij gemiddeld hoogwater bij springtij 8.3 meters laden over het traject Outerbank tot Paranam. De werkzaamheden zullen in 2023 worden opgeleverd.

De baggervaartuigen die zullen worden ingezet zijn de Trailing hopper suction dredger en de Water and/or Air Injection Dredger (WID). De MAS zal gedurende het project de nodige controle metingen uitvoeren alsmede zes maandelijks monitoring van eventuele erosie en sedimentatie van de rivierbanken en de ecologie van de rivier.

### Monitoring van de diepgang en milieuaspecten

De MAS doet de monitoring op de baggerdiepte middels maandelijks survey. Ook de contractor doet wekelijkse survey om de diepgang te garanderen. Verder worden ook 6 (zes) maandelijks surveys uitgevoerd om de veranderingen in de rivier te monitoren afgezien van buiten de vaargeul.

### Hoe staat het met onderhoud baggeren?

Onderhoud baggeren is deel van het project, het is een continue proces dat niet meer weg te denken is. In elke fase van het SRDP traject wordt onderhoud baggeren meegenomen.

### Wat zijn de toekomstplannen?

Wij zitten nu in het traject SRDP fase II waarbij de oplevering in 2023 plaatsvindt. Het is de bedoeling dat fase III in 2025 en fase IV in 2030 van start gaan, daarvoor zullen de voorstudies reeds in 2022 worden opgestart. Namelijk financieel-economische, ESIA-, juridische-, nautische- en baseline studies.



Het baggervaartuig

# vervolg De nieuwe Chart datum

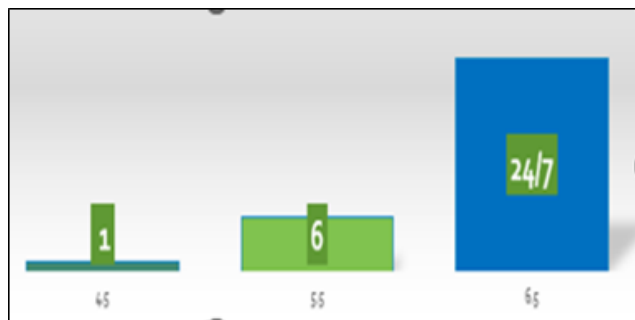
## Hoe ervaren de Loodsen de nieuwe diepgang?

Voor de Loodsen wordt het project vertaald in vertrouwen. De chart datum is bekend en ook de breedte van de geul, de Loods kan gerust vertrouwen op het gegeven dat de schepen zonder problemen belooft kunnen worden, mits zij zich in de vaargeul bevinden.

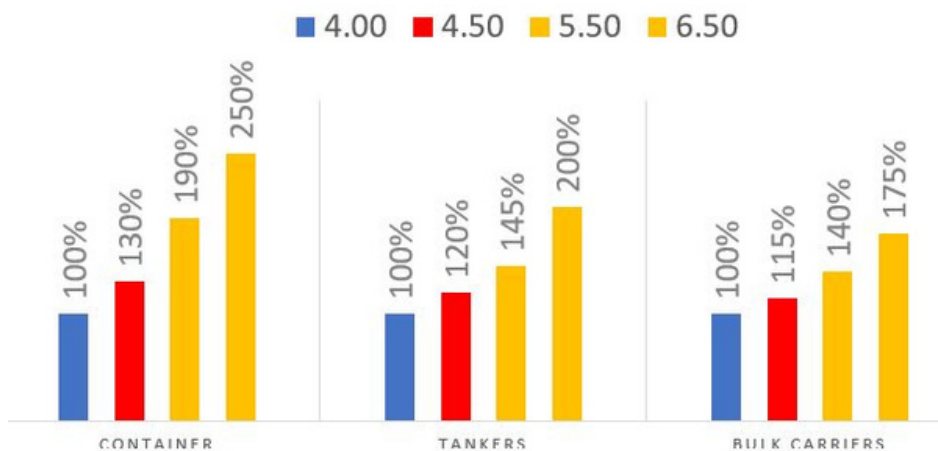
## Hoe spelen de schepen hierop in?

Het project geeft aan de schepen ook het vertrouwen dat de gecalculeerde actuele waterstand aanwezig is, waardoor een veilige diepgang voor het schip vastgesteld kan worden. Het project heeft ook de doorvaartperiode vergroot van schepen met een diepgang kleiner of gelijk aan de chart datum.

Tijdwinst



Verhogen van Laad capaciteit



## Indien niet alle schepen gebruikmaken van de beschikbare diepte wat zou MAS moeten doen om ze zover te krijgen het maximaal te benutten?

De MAS is continue bezig met de stakeholders om efficiënt gebruik te maken van de nieuwe diepgang middels stakeholdersmeetings, waarbij de inzichten worden gedeeld over de methode van maximalisatie maar ook het opbouwen van het vertrouwen dat het SRDP continuïteit zal hebben.



Loodsboot Kumaru II

# ISO 9001 en klanttevredenheid



De klant staat centraal bij het kwaliteitsmanagement proces. Kwaliteit is makkelijk gedefinieerd als: “voldoen aan de behoefte van de klant”. De vraag die daarom altijd voor de organisatie centraal is: “Wie is of zijn mijn klanten. Binnen de MAS worden deze vragen ook gesteld. Wij beseffen dat wij zowel interne als externe klanten hebben en dat onze activiteiten moeten voldoen aan hun behoefte. Een andere vraag is: hoe is de focus van een klant gesteld?

De klantfocus is ook als volgt:

- Voldoen aan eisen;
- verwachtingen overtreffen;
- leiderschap;
- eenheid in doelstellingen;
- richting;
- geschikte interne omgeving;
- betrokkenheid van mensen;
- competent;
- waarde creëren en leveren: belangrijk is van uit het oogpunt van wat de klant wil;
- procesbenadering: heeft een begin en eindpunt;
- metingen/beheersmaatregelen;
- consistentie en voorspelbare resultaten.

Klanten zullen op basis van hun eigen behoefte de nadruk leggen op wat voor hun van belang is.



# Kennismaking met Alpha Cambiel



Ik ben Alpha Jaleel Cambiel, geboren op 23 december 1999 te Paramaribo. Ik ben dus 23 jaartjes jong. Ik kom uit een gezin van twee kinderen waarvan ik het eerste kind ben. De lagere school, MULO en HAVO heb ik met goed gevolg doorlopen. Mijn volgende stap nu, is om te gaan voor mijn Bachelor graad in ICT: Network Engineering. Volgend jaar ben ik van plan mij in te schrijven op het Poly Technisch College of de UNASAT voor deze studie.

Vanaf mijn twaalfde jaar houdt ik mij bezig met apparatuur, waaronder het installeren, repareren, servicen van telefoons, televisies enzovoorts. Mijn droom is om een eigen electronica winkel of bedrijf op te zetten.

Verder zijn mijn hobby's het snuffelen in nieuwe apparaten "see what makes them tick", voetballen en lopen. Ik ben niet getrouwd en heb geen kinderen.

Op 1 augustus 2022 trad ik in dienst bij de MAS als Allround medewerker VTC op de afdeling Maritime Administration. Het werk is zeer leerrijk want ik leer bijna elke dag iets nieuws van mijn collega's en de samenwerking is heel goed.

Als slot zeg ik: "if your dreams don't scare you, they aren't big enough!".

# In the Spotlight



**Jyoti Oedairadjsingh**

*12,5 jaar in dienst*

## **Wanneer ben je in dienst getreden en op welke afdeling?**

Bij de MAS ben ik indienst getreden op 2 februari 2010 in de functie van Assistant Human Resource Manager. Ik was toen de jongste leidinggevende. Ik zal niet vergeten erbij te vermelden dat dit niet mijn eerste baan is. Ik begon reeds gedurende mijn studie met middagbaantjes, eerst als winkeldame in een boetiekje en daarna als store-supervisor in een ietwat groter bedrijf. Mijn eerste vakkundige baan verkreeg ik aan het eind van mijn studie waarbij ik als Assistant Human Resource Manager indienst trad bij de Cirkel Group. Ik ben zeker ook dankbaar voor de mogelijkheden die ik voor mijn indiensttreding bij de MAS gekregen heb omdat deze eveneens bijgedragen hebben aan mijn groei en ervaring.

## **Wat zijn de hoogtepunten van je loopbaan? Te beginnen met je indiensttreding.**

Het bij de MAS indiensttreden was op zich al een hoogtepunt. Ik kwam in een wereld terecht die heel veel verschilde van wat ik bij mijn voorgaande werkgevers gewend was. De MAS is een organisatie die zelfstandigheid en groei van de medewerkers stimuleert. Ook kwam ik bij de MAS terecht in een omgeving van heel veel transparantie en vertrouwen. Het hebben van een stimulerende werkomgeving is heel belangrijk. Bij de MAS heb ik op vele momenten de gelegenheid gehad om te werken aan nieuwe zaken zonder belemmerd te worden in mijn wijze van aanpak. Bij de MAS leer je elke dag. Ik ervaar iedere dag dat ik iets bijleer, als een hoogtepunt.

## **Zijn er momenten geweest waarbij je extra motivatie nodig had?**

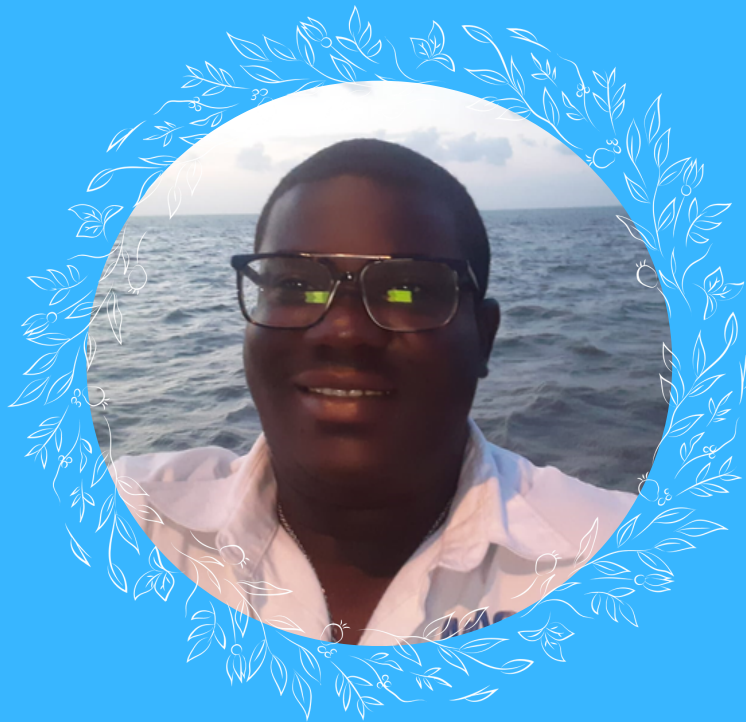
Ik denk dat ieder mens weleens behoefte heeft aan motivatie. Maar het belangrijkste is dat de motivatie vanuit jezelf moet komen. Iedereen die mij wat beter kent, weet dat ik in mijn persoonlijk leven reeds aan het begin van het jaar uitstippel welke doelen ik voor betreffend jaar wil bereiken. Dit heb ik van kinds af aan geleerd. Het begon toen met kleine envelopjes met stickertjes ofzo waarvan ik zei: dit mag je pas open doen als je over bent. Deze houding heb ik nog steeds voor mezelf en pas ik ook toe in mijn werk. Weliswaar heb ik nu geen behoefte meer aan envelopjes met stickertjes, maar ben ik hartstikke blij met het bereiken van resultaten. Iedere dag maak ik mijn overzichtje van werkzaamheden die ik afgewikkeld wil hebben aan het eind van betreffende dag. Motivatie haal je echt uit jezelf. Daarbij is gevoel en liefde voor het werk dat je doet, heel belangrijk.

*Keep Up the  
Good Work!*



# In gesprek met Machlon Dijo

**Machlon Dijo is geboren op 20 juli 1982 te Paramaribo. Zijn jeugd jaren heeft hij doorgebracht in het dorp Peto – ondoo in het district Marowijne en ook in het vluchtelingenkamp “Akanwani” in Frans- Guyana. Dit was tijdens de periode van de binnenlandse oorlog. Machlon zegt niet gekleuterd te hebben, daarom houdt hij niet van spelen. Voor hem is het altijd serieus; zegt hij lachend. Zijn hoogste opleiding is geweest het NATIN richting Werktuigbouwkunde (WTB). Zijn hobby’s zijn koken en hij zingt ook graag voor de Here. Hij is christen en bezoekt de gemeente “Vergadering der gelovigen”. Machlon is reeds tien jaren gelukkig getrouwd met Fanny Dijo - Asampa die hem drie prachtige zonen heeft geschonken.**



## **Wat zijn uw dagelijkse werkzaamheden?**

Als Werktuigkundige 1ste klasse draag ik de verantwoordelijkheid van de machinekamer en hulpwerktuigen aan boord van de Marwina. Onderhoud van de motoren en het rapporteren aan de Gezagvoerder. Mijn tweede “job” aan boord is koken voor de bemanning.

## **Hoe ervaart u werken bij de MAS?**

Op 1 oktober 2010 ben ik gestart met mijn baan bij de MAS op de MS Marwina. Het is nu al bijna twaalf jaren dat ik werk op de Marwina. Ondanks zoveel jaren wordt ik nog steeds zeeziek, krijg ik hoofdpijn en soms misselijkheid. Maar ik geniet ook van het werk. Het is een bewuste keuze om op zee te werken. Vanaf kleinsaf hoopte ik een keer op zee te mogen varen. Het werken bij de MAS is een deel van mijn leven. Ik ben net een pinguïn, ik ben meer op het water dan aan land.

# Zijn luchtdrogers in het toilet beter dan (papieren) handdoeken?



Zijn luchtdrogers in het toilet beter dan (papieren) handdoeken?

- Papieren wegwerpdoekjes
- Textiel handdoekenrollen
- Heteluchtdroger of blazer

Iedereen is intussen overtuigd van de noodzaak om na toiletbezoek de handen goed te wassen met water en zeep, maar het is minstens even belangrijk om nadien je handen goed te drogen. Bacteriën worden namelijk sneller verspreid via een natte huid. Maar wat is de beste methode om de handen te drogen na een bezoek aan het toilet: (papieren) handdoekjes of een (hete)luchtdroger? We zetten de belangrijkste argumenten op een rijtje.

## **Papieren wegwerpdoekjes**

Papieren wegwerpdoekjes zijn waarschijnlijk de meest hygiënische manier om de handen te drogen. Wrijf de handen wel zorgvuldig droog (gedurende minstens 15 seconden).

Het drogen gaat veel sneller dan bij luchtblazers (ongeveer 15 seconden tegenover 30-40 seconden bij een gewone luchtblazer). De kans dat de handen (voldoende) droog zijn is dus alleszins veel groter bij een papieren handdoek dan bij een luchtblazer.

Na het drogen van de handen met papier blijven de minste (huidvreemde) bacteriën achter in vergelijking met textiel handdoeken en luchtdrogers. Door het wrijven zou meer dan de helft van de (huidvreemde) bacteriën verwijderd worden.

Er worden geen (mogelijk schadelijke) micro-organismen de lucht ingeblazen.

Papieren wegwerphanddoekjes hebben alleszins de voorkeur op plaatsen waar een grote kans op besmetting met schadelijke micro-organismen bestaat, bijvoorbeeld in ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen, kinderopvang, scholen enzovoorts.

## **Heteluchtdroger of blazer**

(Hete) luchtdrogers of zogenaamde jet-drogers waarbij je de handen in een gleuf moet steken, zijn waarschijnlijk iets minder hygiënisch dan papieren wegwerpdoekjes. Maar dat verschil is minimaal en de eventuele risico's zijn hoe dan ook zeer klein.

De toestellen en de wand rond heteluchtdrogers moeten wel frequent schoongemaakt worden. Bij de jet-blazers moet ook de gleuf onderaan geregeld schoongemaakt worden.

Probeer alleszins fysiek contact met het toestel te vermijden.

# RECEPT VAN GLADYS DENSWIL

Ik ben Gladys Denswil werkzaam op de afdeling Maritime Administration. Ik heb drie jaren geleden deze snack gegeten als toetje bij een kerstdiner. Ik ben het gaan uitproberen en whalaaaa ik kan het nu met gesloten ogen maken.

## Gebakken ice cream

### Benodigheden:

- 1 bak ice cream
- 1 doos cornflakes
- 3 eieren
- 1 liter olie
- 1 ice cream scoop of een grote lepel
- Slagroom
- Cut rite papier
- Schaaltjes of schotels
- Een schaal/bord (plastiek)



### Bereiding:

De cornflakes fijn persen en in een plat bord zetten, de eieren goed klutsen. U neemt een scoop goed bevroren ice cream en rolt het in de geklutste eieren en daarna in de cornflakes, u doet dit 2x zodat het omhulsel stevig is. U kunt vooraf enkele bollen maken en plaatst ze voor een half uur tot 3 kwartier in de vriezer zodat de ice cream weer hard/ stevig wordt. Intussen maakt u de olie heet in een diepe pan/ frituur pan en laat elk bolletje voor 2 tot 3 tellen goudbruin bakken u kunt het meteen opdienen in een schaal of op een schotel met een puntje slagroom.

Indien u in een goed gekoelde airco ruimte werkt hoeft u de bolletjes niet in de vriezer te doen.

**Lekker smullen!**

# MAS WEETJE

## Breeuwen



**Breeuwen, kalfaten** of **kalefateren** is een techniek waarbij de kieren tussen de gangen van de huid of tussen de planken van het bovendek van een schip worden dichtgemaakt met behulp van werk (uitgeplozen touw van een natuurlijke vezel, meestal hennep) en pek of teer dat gewonnen werd uit harshoudende bomen, zoals de grove den (*Pinus sylvestris*).

Dezelfde term wordt ook in de waterbouwkunde gebruikt voor het op dezelfde wijze waterdicht maken van sluisdeuren.

Om het werk in de kieren te drijven worden een (houten) breeuwhamer en breeuwbeitel of -ijzer gebruikt. De breeuwbeitel is extreem bot, of heeft zelfs een ronde groef, om te voorkomen dat de vezels in het werk afgesneden worden. Nadat het werk is aangebracht wordt het afgedekt met pek die door verhitting vloeibaar is gemaakt.

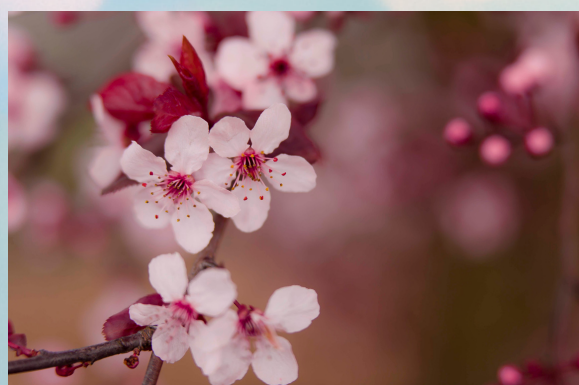
De waterdichte afdichting berust op de eigenschap van natuurlijke vezels dat ze opzwellen als ze vocht opnemen. Hierdoor wordt een eventueel lek gedicht door het water dat erdoor binnensijpelt.

Het vakmanschap in breeuwen bestaat vooral daarin dat men overal evenveel vezels aanbrengt onder een middelmatige druk. Te weinig pakking in de kier tussen de gangen veroorzaakt alsnog lekkage, een teveel aan vezels op één plek zou bij doorlekken zelfs de scheepshuid kunnen ontzetten.

# Personalia 2022

Periode

01-07-22 t/m 30-09-22



## Jubileea

### Jyoti Oedairadjsingh

HRM

01-08-22

12 ½ jaar

## Geboren

19 augustus 2022

### Shiloh Dijo

Zoon van Machlon Dijo  
Fleet & Maintenance

## Bigi Yari

### Dijo Machlon

Fleet & Maintenance

20-07-22

40 jaar



### Michel Amafo

Directeur

25-08-22

50 jaar

## Indiensttreding

### Alpha Cambiel

01-08-2022

Maritime Administration (VTC)



## Overleden

Gepensioneerde de heer

### Eduard Nelom

Op 04-09-2022

&

de heer

### Alkantara Stephanus

op 11-08-2022