



HAVENS



NOTITIE VAN FNV HAVENS

DOEL: UITLEG OVER HOE ONZE LEDEN SCHEPEN SJORREN ZOALS MSC ZOE

13 OKTOBER 2020

WOORD VOORAF:

Beste allen,

FNV Havens en de leden in de sjorsector zijn al vanaf 1998 bezig met de aandacht te vestigen op het sjorwerk aan boord van zeeschepen en de tendens van steeds groter wordende zeeschepen. Met name in de afgelopen 5 tot 10 jaar is er een enorme toename van containercapaciteit aan boord van zeeschepen waar te nemen.

Het is goed om te weten dat bij het ontwerpen van de megaschepen nooit echt een mening is gevraagd aan de professionals die de sjorringen doen.

Nederland kenmerkt zich op internationaal niveau en onderscheidt zich ook als een belangrijke speler op de sjormarkt omdat in Rotterdam gespecialiseerde sjorbedrijven bestaan. In andere landen in de wereld is dat meestal niet het geval. Daar doen de havenwerkers van de terminal operator het sjorwerk als onderdeel van hun havenactiviteiten. In Nederland is dit geoutsourcet aan specifieke sjorbedrijven.

Waaruit onder meer blijkt dat er geen mening of betrokkenheid wordt gevraagd door de ontwerpers van de zeeschepen aan de sjorsector.

Wij zien dat mensen steeds langer worden maar de eerste laag voor de sjorringen zijn de puttingen waar de spanschroeven aan vast zitten worden (te) laag aan het 1e sjorbordes gelast waardoor onze sjorders bijna op hun buik moeten liggen om de eerste sjorstangen vast te draaien.

Een ander punt is dat het gebruik van verschillende twistlocks (stackers) bepalen weer of de spanschroeven handvast of doorgezet moeten worden met een sjorpen (spanner).

Verder zien wij nog steeds dat verzekeringsmaatschappijen vaak verschillende technische eisen stellen om de lading aan boord te verzekeren. Dat helpt ook niet echt met het verbeteren van de veiligheid aan boord. Geen standaardisatie van het werk.

Daarnaast vinden wij dat de kwaliteit van en toezicht op het sjormateriaal wel wat beter kan. Een haven als Rotterdam met onafhankelijke sjorbedrijven zou bij uitstek geschikt zijn om ook als classificeerders van sjormateriaal op te treden.

Tijdens de hoorzitting zal FNV Havens verder in gaan met betrekking tot de extra tijdsdruk die is gaan ontstaan door de intrede van megacontainerschepen met een grotere call (meer containers lossen en laden in een aanloop) en de (te) ver doorgevoerde automatisering op de terminals die heeft geleid tot productiviteitsverlies wat de containerrederij niet wenst.

Voordat wij in deze notitie stap voor stap u meenemen naar het werk van een sjorder op zo'n groot schip eerst nog wat bewegende beelden.

Probeer een beeld te krijgen van de werkzaamheden van een sjorder. Op YouTube zijn verschillende bewegende beelden te vinden. Hieronder een paar links:

Lashing Containers - Maritime New Zealand:

<https://www.youtube.com/watch?v=pUle32fSfpw> vanaf 0.27

Matrans Marine Services Rotterdam:

<https://www.youtube.com/watch?v=rNhk-LZFv0> vanaf 3.17 tot 5.20

International Lashing Service:

<https://www.youtube.com/watch?v=YFzeMvlqhII&t=637s> vanaf 9.03

Laten wij nu het proces van het sjorren van een schip zoals MSC ZOE met jullie doorlopen.

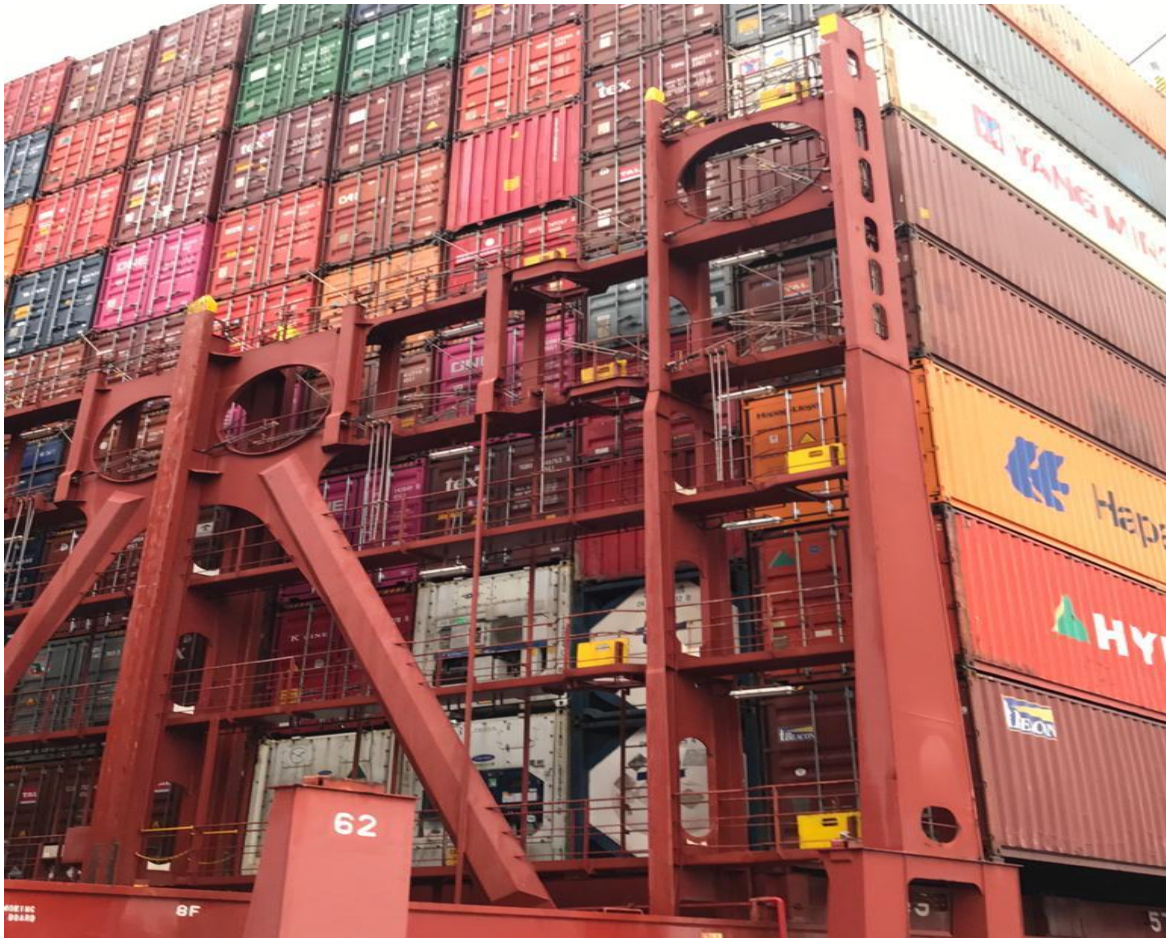
Aanvang sjarren MSC ZOË

Bij aanvang sjarren begeeft de sjarploeg zich via de gangway van 90 treden naar het gangboord. Daar aangekomen gaat men naar de dekken die gelost moeten worden losmaken. De grondlaag staat vast aan dek met stackers/twistlocks deze gaat men eerst met de hand losmaken. (Om daar te komen moet men via een trapje omhoog). Vervolgens trekt men met een 2 hoog stok met een haak de automatische stackers met touwtje los om te ontgrendelen.



(1 laag is 23 containers breed) tussen de 1^e en 2^e laag. Deze laag staat alleen vast met automatische stackers. (Deze vergrendelen automatisch bij het laden).

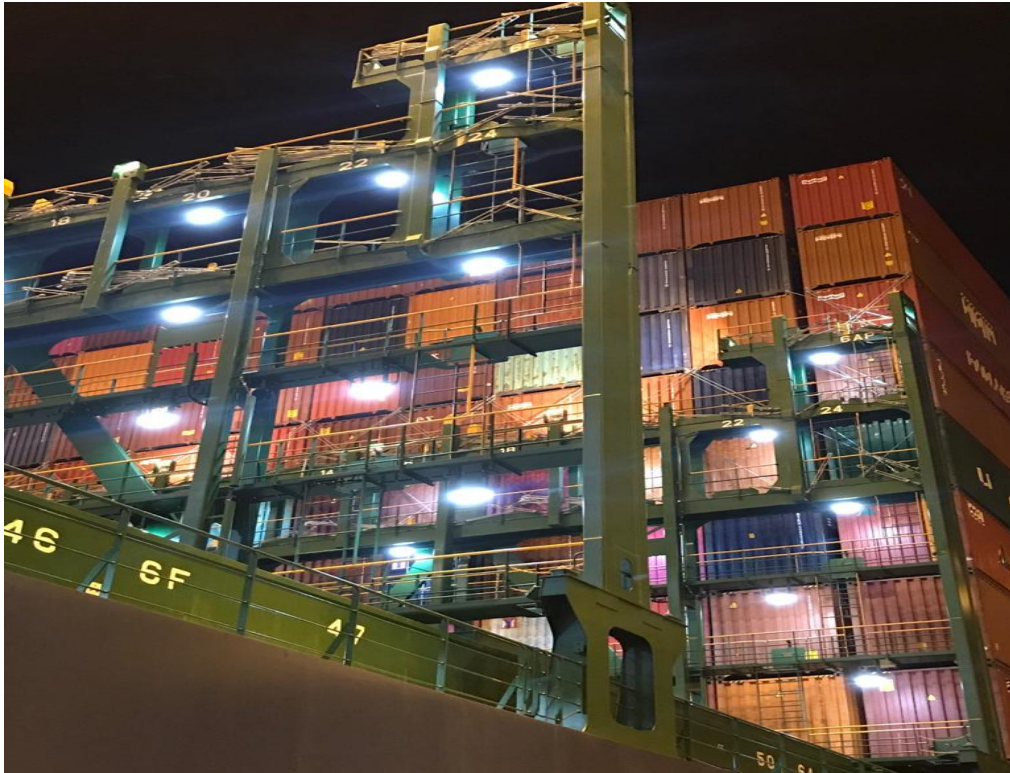
Vervolgens klimt men via een trap één verdieping hoger om op een bordes te komen. Daar aangekomen ontgrendelt men weer met een 2 hoog stok de automatische stackers tussen de 2e en 3e laag. Ook deze laag staat alleen vast met automatische stackers.



Vervolgens klimt men via een trap naar de 2^e verdieping. (Beeldvorming men staat nu net zo hoog als 3 containers op elkaar).



Daar aangekomen gaat men beginnen met het ontsjorren van de sjiorstangen en spanschroeven. Dit gebeurt handmatig door middel van een sjiorpen. De sjiorstangen zitten kruislings (korte kruis) in de cornerkasten van de bovenste cornerkast van de 3e laag en in de onderste cornerkast van de 4e laag. Dit gedeelte is fysiek zwaarder dan de onderste niet gesjorde lagen. Nadat de 2 hoog sjiorstangen zijn verwijderd gaat men de automatische stackers tussen de 3e en 4e laag ontgrendelen met een 2 hoog stok. Daarna ontgrendelen we met een 3 hoog stok de automatische stackers van de 4e en de 5e laag vanaf het bordes op de 2e verdieping. Deze laag staat afgezien van de binnenste en buitenste 2 breed niet gesjord en staat alleen vast met automatische stackers. Vervolgens klimt men via een trap naar de 3e verdieping en dat noemen we de “balkonnetjes” dit is een bordes van 1 container breed.



(Beeldvorming men staat nu net zo hoog als 4 containers op elkaar).



Daar aangekomen gaat men beginnen met het ontsjorren van de binnenste 2 of de buitenste 2 breed. De 1^e plaats staat vast met 4 sjiorstangen deze zitten kruislings in de bovenste cornerkast van de 4^e laag en in de onderste cornerkast van de 5^e laag.

De 2^e plaats staat met 1 stang in de onderste binnenste cornerkast van de 5^e laag naar binnen of naar buiten getrokken. Aan de buitenkant is het hetzelfde. Dus van de 23 breed op de 5^e laag staat 19 breed alleen vast met automatische stackers.



Alle lagen daarboven dus de 6^e, 7^e, 8^e en 9^e staan 23 breed alleen vast met automatische stackers. Deze worden ontgrendeld door middel van een gondel (een soort bakje met 3 verdiepingen met daarin sjorders voor het handmatig ontgrendelen) die wordt door middel van de kraan langs de hoger lagen geleid. Op deze lagen staan meestal de lege of lichtere containers. De zware containers staan meestal onderin.

N.B. het sjorgereedschap: sjorpen, 2 en 3 hoog stok worden door de sjorders meegenomen naar elke verdieping.



Bij het vastzetten wordt er door de sjorders en dekman gecontroleerd of alle lagen vergrendeld zijn middels de automatische stackers. Vervolgens wordt er in paren van 2^e, 3^e, 4^e en op de “balkonnetjes” de 5 lagen weer vastgesjord volgens het sjorplan van het schip. Het vastzetten van deze sjorringen vergt fysiek meer als het losmaken van de sjorringen.

Het merendeel van de sjorringen zijn niet op maat dus zal de spanschroef in of uitgedraaid moeten worden. Daarnaast speelt het onderhoud van het sjormateriaal een grote rol. De spanschroeven hebben fijn schroefdraad en als dat niet goed ingevet is moet men veel meer handmatig kracht leveren om de spanschroef in of uit te draaien. De sjorringen worden door middel van een sjorpen handmatig vastgezet. Nadat het hele dek is geladen en vastgezet controleert de bemanning de sjorringen of ze goed vastzitten en worden de automatische stackers op alle lagen gecontroleerd of ze vergrendeld zijn. Wanneer het hele schip geladen is en klaar voor vertrek zijn alle in Rotterdam geladen dekken gecontroleerd. De leidinggevende van de sjorploeg laat dan een bewijs tekenen door de stuurman dat alles correct geladen en gesjord is. Daarna is het schip klaar voor vertrek.



Wij hopen dat u nu voldoende inzicht hebt gekregen om een beeld en mening te kunnen vormen zodat een goede discussie en of vragenronde mogelijk is tijdens de rondetafelgesprek over OVV-rapport containerramp MSC ZOE.

Met vriendelijke groet,

Niek Stam

Bestuurder bij FNV Havens en onderhandelaar
bij de sjobedrijven in Rotterdam