

DAILY SHIPPING NEWS : Friday 09-03-2001

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Tegenslag bij berging Iugo

Rotterdam _ De berging van het vrachtschip Iugo op de Noordzee ligt al maanden stil. Het schip verging 4 maart vorig jaar drieëndertig mijl (zestig kilometer) ten noordwesten van Katwijk. Smit had met Rijkswaterstaat afgesproken de lading en het wrak voor 1 september 2000 boven water te halen, maar is daar niet in geslaagd. Vooral de aanhoudende straffe noordwesten wind zorgde voor vertraging en voor schade aan de drijvende bokken.

Omdat de Iugo, eigendom van een reder op St. Vincent and the Grenadines, vlakbij een drukke vaarroute naar Groot-Brittannië ligt, moet het schip worden geborgen. Inmiddels is dat voor de helft gebeurd, maar de plek wordt nog altijd met boeien afgebakend.

Smit Tak krijgt voor de berging tien miljoen gulden. Pas als het weer op de Noordzee beter wordt, kunnen de werkzaamheden worden hervat. Een woordvoerder van Smit geeft toe dat de Iugo een pijnlijke affaire begint te worden. „Overall ter wereld, van Timboektoe tot Saudi-Arabië, bergen we schepen. En hier op de Noordzee stapelt zich tegenslag op tegenslag. Pure pech.”

Kristal stern goes under

EFFORTS by salvors Smit Tak to pump out petrol from the Kristal were dashed when the stern section of the product tanker sank last night. The bow section of the vessel, which broke up off north-west Spain on February 27, was blown up by Spanish authorities earlier this week. Meanwhile, Spain's maritime safety authority is continuing to search for the bodies of seven crew members who disappeared after the Kristal broke in two.

ABS and flag state to survey tanker in Piraeus next week

Friday March 09 2001

AMERICAN Bureau of Shipping, classification society of the product tanker *Castor*, said it will start its survey of the vessel in Greece next week, write Brian Reyes and Nigel Lowry.

Gus Bourneuf, ABS vice-president and chief surveyor, said the vessel was in Piraeus and her ballast tanks had now been discharged.

The *Castor*'s tanks have been freed of gas and been cleaned ahead of the investigation.

Cypriot government sources said Malta, the ship's flag state, would also participate in the survey, which will be conducted by a team from Piraeus, London and the US.

The investigation could renew interest in the role played by coastal states in the high-seas drama.

With two high-profile casualties off its coast in the past three months, Spain, in particular, has inadvertently found itself at the centre of the renewed debate over the issue of ports of refuge.

It started with the *Castor* drama in early January and was highlighted again by the *Kristal* tragedy last week.

The maritime industry has been united in praise for Spain's maritime rescue services. In both cases, they spared no effort to save as many lives as possible.

But at the height of the *Castor* drama, Spain also found itself in the firing line from many industry quarters for its refusal to allow the stricken ship close to shore.

Spanish officials feared at the time that the vessel, loaded with nearly 30,000 tonnes of unleaded gasoline, could explode and endanger coastal communities, as well as cause pollution.

DAILY SHIPPING NEWS

Critics said the Spanish position — which followed in the footsteps of Morocco and was later copied by Gibraltar, Malta, Greece, Tunisia and Algeria — was untenable and left the *Castor* and her salvors in dire straits.

Coastal states, they argued, should give vessels in distress shelter.

The issue renewed the age-old ports of refuge debate in the halls of the International Maritime Organisation.

The Spanish government promised to take the lead in the debate and at the end of February submitted an initial report to the IMO's Marine Safety Committee, ahead of its next session expected between May 30 and June 8.

In its document, Spain asks the MSC to consider creating "areas of refuge" where vessels in distress can shelter and receive help.

In cases where there is a danger of pollution, the document suggests that such areas should be far from the coast.

Factors that have to be considered include the scope and efficiency of each country's maritime rescue services, bearing in mind that the main consideration should be saving the lives of seafarers.

IMO secretary-general William O Neil made a firm commitment earlier this year to address the issue as part of the organisation's programme.

The Spanish document centres on statistics detailing the number of ships that Spain gave refuge to between January 1, 2000, and January 31, 2001.

Post-*Castor* critics might be surprised to learn that in total, 304 ships found shelter in Spanish ports during that period.

The problems they faced ranged from engine and rudder difficulties through to collisions and groundings, fires and hull deficiencies.

The most common problems logged related to ships' rudders and propellers.

Las Palmas, in the Canary Islands, faced the busiest year, sheltering 59 vessels.

Most of the vessels taken in were commercial cargoships.

However, the figures were also bumped up by the need of fishing vessels to seek shelter for repair.

Europa joins Orient Lines in fleet switch

By David Mott in Miami-Friday March 09 2001

NORWEGIAN Cruise Line plans to add a third ship to its upmarket Orient Lines fleet and transfer the 40-year old *Norway*, ex *France*, to its parent Star Cruises.

Colin Veitch, NCL president, disclosed that a new Orient Lines ship would be Star's *SuperStar Aries*, better known as Hapag Lloyd's *Europa*, one of the most highly rated cruiseships in the world. She will be known as *Ocean Voyager*.

Norway will leave NCL in September after crossing the Atlantic to Europe. That is because of heavy demand in France, where she was once the national ship. *Norway* is likely to undertake a couple of extra European cruises before moving to Star.

Many believe her switch to the Asian market is the beginning of the end for the famous old ship, which was once a star of the transatlantic trade.

Mr Veitch also disclosed that NCL's operating profits last year went up 37% to \$103m despite a number of hefty one-off charges associated with the Star merger. Not a single operating day was lost. He said the first quarter of this year had been just as competitive as the final three months of 2000. It was too early to predict the outcome for the year.

NCL has been forced to revise its plans for Hawaii because of new legislation outlawing gambling on board ships. The brand new *SuperStar Libra*, now being built in Germany, will revert to NCL under the name *Norwegian Star* for operation in Hawaii.

The cost of stripping out the casino in the original Hawaii-bound ship, *SuperStar Leo*, would have been too high, said Mr Veitch.

NCL will be in direct competition in Hawaii with the *Patriot*, ex *Neuw Amsterdam*, which is owned by the new US flag company American Classic Voyages.

DAILY SHIPPING NEWS

ACV's chief executive, Philip Calian, said the hardest thing in introducing the *Patriot* was finding 750 US citizens to crew her.

Up to 100 had come from fleet sister *Independence* but the rest had to be recruited from outside the industry.

No follow-up to futuristic HSS fleet from pioneering Stena Line

Friday March 09 2001

In addition to fast ferry specialists such as Sea Containers (and even that company has six conventional vessels) there are a number of other owners now running mixed fleets, some of which previously held long-term doubts about the value of speed to their operation.

Foremost among the mixed fleet operators is Stena Line, which took the ferry world by storm in the mid-1990s when it introduced three futuristic craft built at Finnyards in Finland and known as the HSS 1500. These three vessels, all positioned around the UK coast, were seen as the forerunners of an entirely new breed of fast craft which would lift sea travel to a new dimension.

There was also a smaller version, the HSS 900, which operates between Gothenburg and Fredrikshavn where it used to be in direct competition with Sea Containers before that company pulled out.

The three bigger vessels were the *Stena Explorer*, which was positioned between Holyhead in Wales and Dun Laoghaire, just south of Dublin; the *Stena Voyager* further north between Belfast and Stranraer; and the *Stena Discovery* which was routed between Harwich and the Hook of Holland on the North Sea.

The point about these vessels was that they were the one major design not to emerge from Bob Clifford's Incat yard in Tasmania which so dominated the fast ferry scene for most of the 1990s. Mr Clifford was generous enough to admit that the HSS pointed the way for the huge 96-m truck-carrying craft now starting to emerge which can take anything on the road.

But, to the surprise of many, Stena has not followed up these initial orders with further vessels in spite of their ground-breaking characteristics.

But it is, perhaps, not that surprising for two reasons.

In the first instance the years since the introduction of the vessels, 1996 and 1997, have not been any easy period financially for the Swedish ferry group. A time for retrenchment rather than expansion. It has also been rumoured abroad that Stena has not been too happy with the reliability of the craft, which have had more than their fair share of accidents and breakdowns.

They are also said to be expensive to run and route specific. So it must be very doubtful whether we shall see more HSS orders from Stena in the foreseeable future.

SHIPYARD NEWS

Fjellstrand's new JumboCat is the largest version to date

David Tinsley-Friday March 09 2001

DAILY SHIPPING NEWS

FROM one of the last remaining bastions of high-speed ferry construction in the Nordic region, independent designer and producer Fjellstrand is promoting a 73 m version of its proved JumboCat concept, the largest variant of the series to date.

In addition the company is addressing the demand in Scandinavia and elsewhere for new solutions to local transport needs by developing an efficient class of commuter car ferry and is applying its catamaran knowhow to the cruise market.

Since the west Norwegian yard's 2001 production programme encompassed just one vessel at the time of writing, Fjellstrand is well positioned to offer prompt delivery slots for new projects.

Having delivered two JumboCat 60 ferries and one FlyingCat 30 during last year, the present schedule is focused on the planned handover of a FlyingCat 52 to the Maltese company Virtu Ferries during the spring.

Some 12 months on from the reconstitution of Fjellstrand attendant to its sale by the Kvaerner group, the yard is marketing an extended product range.

This caters for niche sectors of the business as well as the markets which sustained the company's earlier prolific output of standard catamaran types.

The stylish JumboCat 150 is intended to convey 600-800 passengers plus 145 cars, or four buses and up to 120 cars, at a service speed of 38 knots.

Vehicle stowage is on two levels, the adoption of a fixed mezzanine deck affording the required additional capacity without needing the hydraulic outfit associated with hoistable deck arrangements.

There is sufficient clearance around the centre line of the aft part of the main deck to accommodate four buses.

The twin hulls are of a new design, developed and tested in co-operation with the Swedish consultancy SSPA.

The powering and speed options include a set of four Caterpillar 3612 diesels for 35 knots laden speed, four 16-cylinder Cat engines to make 40 knots, and four 16-cylinder MTU 1163-series diesels to give 42 knots.

One of the distinguishing features of the JumboCat 150 is the use of an atrium right forward, affording good views through the front windows of the two passenger decks.

While utilised worldwide, Fjellstrand designs are much in evidence throughout Norway's fjord ferry network.

The new FerryCat 120 design proposal strengthens the yard's hand in covering the market for vessels needed to provide intensive, year-round service on short crossings.

The accent has been on efficient running costs, environmental compatibility, redundancy and safety in the commuter ferry project.

In its standard format the all-aluminium, double-ended type is designed for 400 passengers and 112 cars, shuttling at speeds up to 22 knots.

With four diesel engines of 1,200-1,500 kW apiece providing the primary power, propulsive effect would be engendered by four direct-driven compass thrusters of the Ulstein Azipull type.

Since each azimuthing thruster would incorporate a controllable pitch propeller, the manoeuvrability and slow-speed control conferred by the propulsion system should meet the most exacting needs of target operators.

Fjellstrand has also developed a 65 m catamaran aimed at the cruise sector.

With the Norwegian studio Falkum Hansen Design retained for both interior and exterior design, the vessel incorporates yacht styling and facilities for just 74 passengers in double cabins.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Vopak schrapt banen bij terminal in Botlek

Rotterdam _ Vopak heeft het bij de vakbonden verbruid. Naast het conflict over een nieuwe CAO voor de werknemers bij de tankopslagbedrijven is er nu ook ruzie over een gisteren door Vopak aangekondigde reorganisatie van de tankterminal Botlek. Bij deze voormalige Van Ommeren Tankterminal Botlek wil Vopak 75 van de 190 banen schrappen.

De vakbonden CNV Havens en FNV Bondgenoten zijn boos, omdat slechts een minimaal sociaal plan is gepresenteerd. „Het is mooi dat Vopak stelt dat er geen gedwongen ontslagen zullen vallen, maar wat gaat er met die 75 mensen gebeuren,” zegt FNV- bestuurder P. Cival. „Dit is weer typisch Vopak: goed in het rekenen maar niet sociaal.”

De aangekondigde reorganisatie is voor de bonden niet echt een verrassing. „Maar het grote aantal banen dat verdwijnt was niet verwacht,” reageert CNV-bestuurder G. Molenkamp. Hij vindt dat Vopak niet heeft geïnvesteerd in het onderhoud van de terminal en in kennis en kwaliteit van de werknemers. De vakbonden hebben geëist dat het sociaal plan wordt verbeterd. Ook willen zij weten hoe de nieuwe, afgeslankte organisatie moet gaan werken en willen zij weten of de rendementseis van twaalf procent met de 115 resterende werknemers wel haalbaar is. De in het vooruitzicht gestelde inkomensgarantie voor vier jaar moet worden omgezet in een garantie voor werk en inkomen voor onbepaalde tijd, vinden de bonden.

Verdieping in twee fasen als compromis voor Westerschelde

Antwerpen _ Havenscheper L. Delwaide van Antwerpen stelt voor de verdieping van de Westerschelde in twee fasen aan te pakken. De vaargeul moet onverwijld geschikt worden gemaakt voor schepen met een diepgang tot dertien meter. De tweede stap, een meter meer, blijft daarna onveranderlijk de wens van Antwerpen. „De uitwerking daarvan kunnen we aan onze Vlaamse en Nederlandse deskundigen overlaten”, zei de havenscheper gisteren. „Die moeten maar beoordelen op welke manier die volgende stap kan worden gezet.”

Een verdieping in fasen doet naar de mening van Delwaide recht aan de economische belangen van de haven van Antwerpen en aan het natuurlijke karakter van de Westerschelde, waarover in Zeeland toenemende bezorgdheid bestaat.

Delwaide zegt dat Antwerpen niet het onderste uit de kan wil. Wel houdt hij vast aan het scheidingsverdrag uit 1839. Daaraan ontleent Vlaanderen het recht dat de vaarroute wegens economische belangen wordt aangepast.

De havenscheper maakte zijn opmerkingen over de verdieping van de Westerschelde bij de presentatie van een onderzoek naar het 'economisch, financieel en strategisch belang' van de haven van Antwerpen. De studie, uitgevoerd door Policy Research Corporation, toont aan dat het Antwerpse havengebied in 1998 goed was voor een bijdrage aan de economie van 19 miljard gulden, twintig procent meer dan zes jaar eerder. Die 19 miljard gulden is vier procent van het bruto nationaal product in België. In de industrie wordt daarvan 12 miljard gerealiseerd. De werkgelegenheid is tussen 1992 en 1998 licht gedaald: van 106.000 naar 103.000 banen. Dit betekent dat de productiviteit per werknemer flink is toegenomen. De havenactiviteiten leverden de Vlaamse overheid in 2000 ongeveer 750 miljoen gulden op.

Als Antwerpen zich tot 'mainport' ontwikkelt, zal er sprake zijn van groei. Als de havenstad tot een nationale haven wordt gerekend zijn de groeikansen veel kleiner. Voor de toekomst van de transportfunctie is van belang of Antwerpen zich kan blijven ontwikkelen als containerhaven. Daarbij speelt de verdieping van de Westerschelde een rol, maar ook de reactivering van de IJzeren Rijn.

DAILY SHIPPING NEWS

Volgens Policy Research Corporation is bij de keus voor een mainport-scenario ook in ecologisch opzicht winst te behalen. Antwerpen beschikt over aanzienlijke mogelijkheden vracht per spoor en per binnenvaartschip te verwerken. Benutting daarvan betekent dat elders minder milieu-onvriendelijk wegvervoer hoeft te worden ingezet.

NAVY NEWS

Dutch salvage firm expects to raise Ehime June-July

BRUSSELS March 7 Kyodo - The Dutch salvage firm SMIT International said Wednesday it expects to launch a salvage operation before summer to raise the Japanese fisheries training ship Ehime Maru, which sank off the coastal waters of Hawaii on Feb. 9 following a collision with a U.S. submarine. "If we start (preparatory research) today, it would take about three months" to complete the process, Lars Walder, spokesman for the Rotterdam-based company, told Kyodo News by telephone. He said the salvage operation itself could start in June or July and be concluded by the end of summer if contract negotiations with the U.S. Navy and preliminary preparations go well. According to Walder, SMIT is willing to start the operation "as soon as possible" after the U.S. Navy gives the go-ahead.

He expects a contract to be signed at the end of this week or early next week.

"We think it is possible to lift the ship. But we have to find out how and what is the best way to do so," Walder said.

The 499-ton Ehime Maru sank about 18 kilometers south of Oahu Island after it was struck by the U.S. nuclear-powered submarine, the USS Greeneville, which shot up from underwater in a rapid-surfacing maneuver.

Japanese and U.S. marine salvage experts have agreed to use the method presented by SMIT to recover the Japanese vessel, which lies on the seabed 600 meters deep, sources close to Japanese experts said Tuesday.

A Japanese research mission, dispatched from the Foreign Ministry's Ocean Division, reached the agreement with U.S. Navy officials after two days of consultations in Washington to evaluate the feasibility of raising the Ehime Maru, the sources said.

The method entails wrapping steel plates around the Ehime Maru before bringing it to the surface, the sources said.

Compressed air will first be sprayed to create a space between the seafloor and the bottom of the Ehime Maru.

Four or five steel plates, long enough to wrap around the entire body of the ship, will be lowered by attached cables and slid under the hull. The cables will then be reeled in, bringing the ship, cradled in the plates, to the surface.

The entire process will be performed by remotely controlled undersea robots, the sources said.

Hiroshi Sato, head of the Foreign Ministry's Ocean Division, who leads the Japanese mission, told a news conference in Washington that options for salvaging the Japanese ship have been narrowed down.

But he declined to confirm which option is most likely to be adopted, citing Japan's agreement with the Navy to keep it secret.

US NAVY TO COMMISSION AEGIS DESTROYER WINSTON S. CHURCHILL

DAILY SHIPPING NEWS

The Department of the Navy will commission its newest guided missile destroyer Winston S. Churchill (DDG 81) Saturday, March 10, 2001, during a 1 p.m. EST ceremony at Town Point Park, Norfolk, Va.

Winston S. Churchill is the fifth American warship to be named in honor of an Englishman and will be the only one in active service named after a foreign dignitary.

(Picture left : the Winston S.Churchill during the launch 17-04-1999)

(Photo : Collection Piet Sinke)

....AT LAST BUT NOT LEAST

Groot vaarbewijs boven de vijftig alleen geldig met doktersattest

DEVENTER, 7-3-2001 - Wie vijftig jaar of ouder is moet voortaan naast het groot vaarbewijs ook een verklaring van medische geschiktheid kunnen overleggen. Deze wijziging van de Binnenschepenwet is na publicatie in het Staatsblad 1 maart van kracht geworden. De Nederlandse overheid volgt zo de Rijnregels. Zowel voor Rijnpatent als groot vaarbewijs moet nu om de vijf jaar een medische keuring plaatshebben, dus bij 50, 55 en 60 jaar. Boven de 65 is dat elk jaar.

Iedereen die 1 maart 2001 een van die leeftijden heeft bereikt, moet bij de eerstvolgende leeftijd worden gekeurd. Wie nu 51 is, moet dus op zijn 55ste worden gekeurd. Maar wie dit jaar 50 wordt, moet dus dit jaar nog naar een keuringsarts. In principe is daar drie maanden de tijd voor, want het bode 'vaarbewijs is nog drie maanden na het bereiken van de bewuste leeftijd geldig.

De keuring voor vaarbewijs en Rijnpatent kan gelijktijdig en door één arts worden uitgevoerd. Het gaat om controle van ogen, oren en totale lichamelijke gesteldheid. Het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart (KOFs), die de documenten afgeeft, stuurt bij het aanvraagformulier een lijst met ongeveer vijftig door het ministerie aangewezen keuringsartsen mee. De kosten van de keuring variëren per arts of arbodienst, maar liggen rond de honderd gulden. De verlengingskosten van de beide documenten heeft V&W op vijftig gulden gesteld. Wie de eerste keer een vaarbewijs aanvraagt, betaalt negentig gulden. Het groot vaarbewijs heeft vanaf nu ook het model van een creditcard. Het KOFs hoopt op korte termijn het eerste nieuwe model uit te geven. Nieuw is ook dat het vaarbewijs, net zoals het Rijnpatent, in principe niet meer vervalt. Tot nu toe hoefde je pas vanaf je 65ste voor het groot vaarbewijs gekeurd te worden en kon een vaarbewijs, dat langer dan een jaar verlopen was, niet meer worden verlengd. Je moest dan in principe opnieuw examen doen. Dat is nu veranderd ; zegt Lidy van Sunder van het KOFs. Je kunt het vaarbewijs nu bij wijze van spreken net als het Rijnpatent in de kast leggen en weer activeren als een arts je daar medisch geschikt voor heeft verklaard. '

Geen reden

De sociaal economische organisaties zijn altijd tegen een medische keuring voor het 65ste jaar geweest. Geen enkele instantie heeft ons ooit de reden voor die keuring kunnen uitleggen ; zegt

DAILY SHIPPING NEWS

Gerard Kester van het Kantoor Binnenvaart. Het begon destijds met een voorstel van de Duitsers. Zij wilden iedereen met een Rijnpatent, ongeacht leeftijd, om veiligheidsredenen om de drie jaar laten keuren. Daar is als compromis, vanaf je vijftigste om de vijf jaar en na je 65ste elk jaar uitgekomen. Later stelde V&W in de Overleggroep Nautische Zaken Binnenvaart en het Deelorgaan Binnenvaart voor die keuringen vanaf vijftig jaar ook voor het groot vaarbewijs in te voeren. Iedereen zal zich herinneren dat daar destijds uitgebreid tegen is geageerd. Ook toen hebben we gevraagd waarom dat nodig was, maar het ministerie wilde vanwege de duidelijkheid dezelfde regels als op de Rijn, waarbij veiligheid als kapstok werd gebruikt. Wat men ook toen niet kon onderbouwen met ongevalstatistieken. '

De wijzigingen hebben volgens Kester niets te maken met de harmonisatie van regels in Europa. Bij de behandeling van de richtlijn voor harmonisatie van de vaarbewijsvoorwaarden in 1995 was er volgens transportcommissaris Kinnock absoluut geen reden medische keuringen voor het 65ste jaar op te nemen. Dat is toen ook niet gebeurd. Het gaat nu puur om het besluit van V&W de regeling gelijk te trekken met de Rijnvaart. '

Klein vaarbewijs

Er zijn ook twee zaken die de organisaties graag in het Besluit vaarbewijzen hadden gezien, die het ministerie niet heeft gehonoreerd. Wij hadden matrozen bij afronding van hun opleiding als extraatje graag het klein vaarbewijs gegeven. Als stimulans, waardoor ze bijvoorbeeld ook met een snelle motorboot mogen varen. Ze hebben de theorie gehad en voor het klein vaarbewijs is geen vaartijd nodig', zegt Kester. Daarnaast vinden wij dat mensen die dat willen op vertoon van hun groot vaarbewijs het klein vaarbewijs moeten krijgen. Daarvoor hoef je pas op je 65ste gekeurd te worden en vervolgens om de drie jaar, dus dat scheelt je een hoop gedoe en een hoop geld. In principe ben je nu strafbaar als je boven de vijftig voor je plezier met een bootje vaart dat langer is dan vijftien meter of harder kan dan 20 kilometer en je geen geldige medische verklaring bij je groot vaarbewijs hebt. '

(LvH)

DAILY SHIPPING NEWS