

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 035



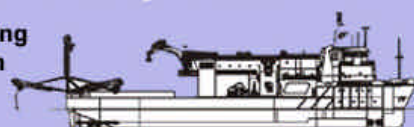
Number 035 ****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Monday 23-09-2002

THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :



Smit-Oceaneering Cable Systems
inquiry@socsys.com www.socsys.com

Vessel & ROV operations - Cable & Umbilical Installation - Plowing
Subsea Excavation - Salvage Support - Underwater Intervention
Seismic Support - Cable Burial - Subsea Construction Support
Speciality Tooling & Hardware - Specialized Personnel



**Operation
Enduring Freedom**



USS Normandy is on a regularly scheduled deployment with the aircraft carrier **USS George Washington (CVN 73)** battle group, conducting missions in support of Operation Enduring Freedom and South Watch. Modern U. S. Navy guided missile cruisers perform primarily in a Battle Force role.

These ships are multi-mission surface combatants capable of supporting carrier battle groups, amphibious forces, or of operating independently and as flagships of surface action groups

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

KNRM wil afspraken met bergers

In een brief speciaal gericht aan KNRM-donateurs op de eilanden Vlieland en Terschelling en in Harlingen komt directeur Wiebenga terug op de verhouding tussen bergers en redders. Dit naar aanleiding van enkele incidenten, die zich voordeden op de Waddenzee tussen de bergers van Rederij Noordgat en redders van Vlieland en Terschelling.

Wiebenga vindt, dat de KNRM te vaak de zwarte Piet krijgt toegespeeld in dergelijke incidenten. "Het beleid van de KNRM en de afspraak met bergers is dat onderlinge conflicten worden uitgesproken in een persoonlijk gesprek, en niet via de pers." Hij vindt dat Noordgat die afspraak keer op keer schendt, waardoor de goede samenwerking, "die er regelmatig ook is geweest", onder druk wordt gezet. Hij benadrukt dat "de KNRM is verplicht uit te varen op elk verzoek dat zij krijgt van het Kustwachtcentrum of andere alameringsinstanties, zoals regionale alarmcentrales en kustwachtpost Brandaris. In veel gevallen vaart ook de bergingsmaatschappij op deze meldingen uit. Het is dan uit eindelijk de schippereigenaar van het in nood verkerende schip, die bepaalt van wie hij de hulp aanvaardt."

Wiebenga wijst erop dat met verschillende bergingsmaatschappijen een convenant is gesloten door de KNRM. Daarin zijn onderlinge afspraken gemaakt hoe te handelen bij hulpverleningen aan kleine of grote vaartuigen en bij het eerder of later ter plaatse komen van een der partijen. "De rederij Noordgat heeft zich tot nu toe niet bereid verklaard dit convenant met de KNRM te sluiten. De wens van Noordgat dat de KNRM uitsluitend drenkelingen redt en ieder vaartuig in problemen laat liggen voor een berger, kan niet vervuld worden", aldus Wiebenga. "Enerzijds om eerder genoemde beleidsredenen, anderzijds omdat de praktijk uitwijst dat bij 95 procent van de hulpverleningen die de KNRM jaarlijks uitvoert, er nimmer een berger ter plaatse komt."

Wiebenga geeft aan dat de KNRM probeert de betrekkingen met Noordgat spoedig weer terug te brengen naar "een normale omgangsvorm". Wel zegt hij dat ondertussen "onze reddingboten als vanouds hun diensten blijven uitvoeren. Zowel voor iedereen op het water, als voor de bewoners van de waddeneilanden, die in geval van nood of ongemak altijd een beroep op de dienstverlening van de KNRM kunnen doen."

'Elke brand op een schip is anders'

door **Alexander Bakker**

In korte tijd hebben vier branden aan boord van schepen de aandacht getrokken. Op dit moment woedt nog steeds brand aan boord van het Italiaanse vrachtschip Jolly Rubino voor de Zuid-Afrikaanse oostkust. Afgelopen zondagnacht ontstond brand aan boord van een Duits vrachtschip in het Kanaal. Iets langer geleden was het tot tweemaal toe raak in de machinekamer van de veerboot Norseia van rederij P&O North Sea Ferries. „Elke brand op een schip is anders,” weten de medewerkers van het in brandbestrijding gespecialiseerde bedrijf Risc in Rotterdam.

Rotterdam - Een ongeluk komt zelden alleen. Medewerkers van het 'emergency response-team' van Risc hebben dezer dagen hun handen vol aan scheepsbranden. Twee specialisten zijn met de bergers van Smit Salvage mee naar Zuid-Afrika, een derde is nog bezig met de afwikkeling van de brand eerder deze week op het vrachtschip Wester Till in het Kanaal.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 035

Jos Lems van Risc maakt meteen duidelijk dat geen scheepsbrand hetzelfde is. Oorzaak, omstandigheden en de menselijke factor zijn bepalend, om maar te zwijgen over het scheepstype en de ladingsoort. „Als wij te hulp worden geroepen is het vuur vaak al behoorlijk uitgebreid,” vertelt Lems. De bemanning heeft immers eerst zelf geprobeerd het vuur te bestrijden.

Daar duikt meteen het eerste probleem op: tegen de tijd dat de specialisten van Risc op de plaats van de brand arriveren, is vaak de bemanning geëvacueerd. „Informatie over de exacte samenstelling van de lading is dan vaak moeilijk te krijgen,” vertelt Lems. Dat zou vandaag-de-dag geen al te groot probleem mogen zijn, maar de praktijk wijst het tegendeel uit. „Als er al ladinglijsten beschikbaar zijn, kloppen ze vaak niet.”

Hun tactiek is er doorgaans op gericht schip en lading in veiligheid te brengen en het milieu te behoeden voor vervuiling. „Dat betekent dat wij ons richten op beheersmaatregelen,” legt Lems uit. „Voorkomen dat het schip zinkt is het voornaamste doel.” De plaats van de brandhaard, omvang van het vuur en aard van de lading vormen de belangrijkste factoren bij de bestrijding van een brand. In alle gevallen wordt in ieder geval geprobeerd te voorkomen dat het vuur op welke manier ook de brandstoftanks van het schip bereikt.

De stalen constructie van een schip en de brandwerende voorzieningen maken het mogelijk dat scheepsbranden soms weken duren. „Ook hier zijn de hevigheid van de brand en vooral de temperatuur een belangrijke factor,” stipt Jos Lems aan. „Je kunt bij een schip nu eenmaal niet onbeperkt water op het vuur gooien. Je moet altijd oppassen voor de stabiliteit. Soms is het gecontroleerd laten uitbranden de beste oplossing. In de praktijk blijkt wel dat veel schepen die in brand staan, het uiteindelijk begeven omdat de golven het schip kapot beuken.

Plens water

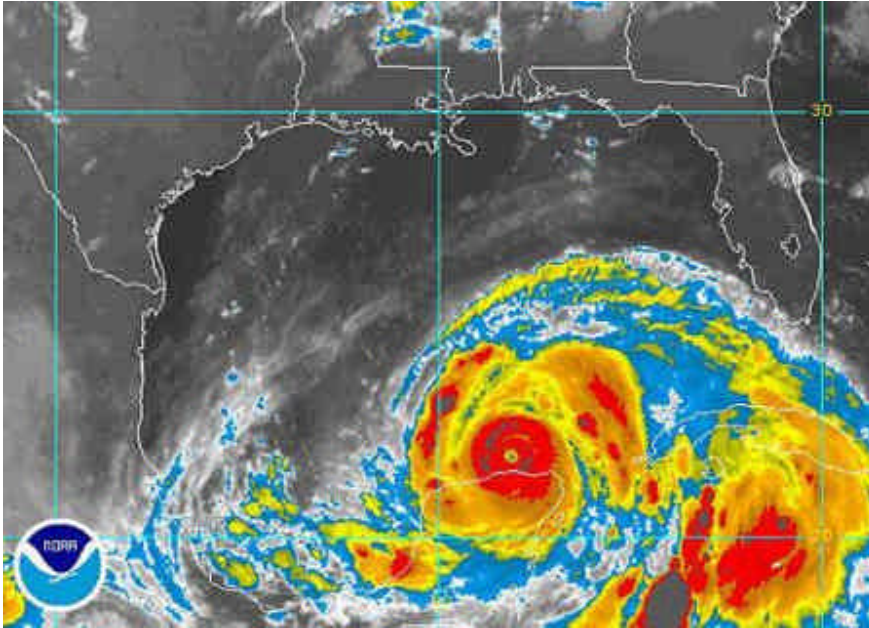
Scheepsontwerper Peter van der Hoek van scheepswerf Van der Giessen-de Noord in Krimpen aan den IJssel gelooft niet dat roll-on/ roll-off-schepen zoals de voor de Afrikaanse kust gestrandde Jolly Rubino, onveiliger zijn dan andere schepen. Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren moeten aan scherpere veiligheidseisen voldoen, legt Van der Hoek uit. Op de vrachtdekken staan aparte brandblusinstallaties, die in korte tijd een enorme plens water op de vlammen laten vallen.

Scheepsmachinekamers zijn voorzien van een CO -installatie. In geval van brand moet dit gas in de dan afgesloten machinekamer het vuur smoren. „Maar dan moet iedereen er wel weg zijn,” weet Van der Hoek. „Dat is vaak een probleem, want het machinekamerpersoneel zal altijd eerst proberen zelf het vuur te blussen. Als dat niet lukt, is doorgaans het vuur al zo uitgebreid, dat ook de CO-installatie niet meer werkt.”

Juist afgelopen zomer zijn nieuwe regels van kracht geworden die voorschrijven dat in machinekamers van nieuwe schepen een hogedruk-brandblusinstallatie moet zijn aangebracht, zodat ook kleine brandjes in deze ruimte effectief kunnen worden bestreden. „Maar voor bestaande schepen zal het nog wel een paar jaar duren voordat ze zijn aanpast,” meent Van der Hoek.

Gulf of Mexico Operators Evacuate Non-Essentials Workers from Platforms

Several operators in the Gulf of Mexico have begun the evacuation of production platform workers as Hurricane Isidore passes western Cuba and heads toward the U.S. Gulf. Shell, BP and Unocal have begun evacuations of non-essential workers. The evacuation process will continue through the weekend. Crude and natural gas production should not be affected by the evacuations. "We're being



evacuations should circumstances dictate."

very cautious and monitoring this hurricane," said a BP spokeswoman. "Naturally, most of the evacuations are taking place by boat, so we want to be ahead of the storm." Shell has already evacuated 650 nonessential workers. All operations remain staffed with essential personnel and production is not affected. Unocal is evacuating nonessential workers from its Gulf operations "in order to streamline any further

Hurricane Isidore has 100 mile per hour winds and is heading slowly toward the Gulf of Mexico. The storm is not expected to reach the oil and gas producing regions of the Gulf of Mexico until early next week.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Smit mag wrakken in Westerschelde ruimen

Rotterdam - Het Rotterdamse sleep- en bergingsbedrijf Smit gaat 38 wrakken in de Westerschelde opruimen. Het is een belangrijke opdracht voor het bedrijf, dan enkele maanden geleden nog met een winstwaarschuwing is gekomen. De wrakopruiming is nodig om verdere verdieping van de Westerschelde mogelijk te maken.

Wrakken

Smit-topman B. Vree houdt formeel nog een slag om de arm. Smit is, in een consortium met Belgische baggeraars, in de inschrijvingsprocedure voor de klus als goedkoopste uit de bus gekomen. Met opdrachtgever Rijkswaterstaat moet nu verder worden onderhandeld. „Maar voor 99 procent zijn we er," stelt Vree.

De wrakken liggen verspreid in de hele Westerschelde. Vree verwacht dat het niet bij 38 scheepsrestanten blijft, maar dat de bergers tijdens de werkzaamheden op nog zeker vier andere wrakken zullen stuiten. Voor Smit betekent de opdracht zeker een jaar werk. Over het bedrag dat met de klus is gemoeid wil topman Vree op dit moment nog geen mededelingen doen.

Zeearm

Verdieping van de Westerschelde is nodig om de haven van Antwerpen ook voor de steeds groter

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 035

wordende zeeschepen bereikbaar te houden.

In de bochtige zeearm liggen tal van wrakken. De wrakken die nu gaan worden opgeruimd liggen allen voor de zeevaart in de weg. Het gaat om de tweede reeks wrakopruiming. Smit was ook bij de opruiming van de eerste serie wrakken betrokken.

De ruiming van de meeste wrakken wordt als 'redelijk eenvoudig' bestempeld. In bunkertanks van enkele wrakken wordt nog een geringe hoeveelheid brandstof vermoed.

Smit hoopt nog dit jaar met de klus te kunnen beginnen.

NORMAND MARINER



The new **Normand Marine**

Photo : via Nico Jonker

ODESSA To Odessa?

A report from Naples states that the 1974-built 13,758 gt **MV ODESSA** (ex COPENHAGEN) left under tow to an undisclosed location in the Ukraine. She has been laid up at the entrance to the harbor for the past several years.

Louis Sheds Two Classics



Maritime brokerage reports indicate Cyprus-based Louis Cruise Lines has sold two of its idle passenger ships for scrapping in India: the 1957-built **PRINCESA AMOROSA** (former SCOTTISH COAST, GALAXIAS) and the 1952-built (Photo left) **LAPALMA** (former FERDINAND DE LESSEPS, DELPHI, LA PERLA). The former has been idle at Limassol for the past few years and the latter has been laid up at Piraeus and Eleusis following the bankruptcy of former owner, Intercruise. Louis has since long term chartered the

1983-built former **NIEUW AMSTERDAM / PATRIOT** which is to undergo a conversion to the **SPIRIT** at Piraeus for a sub-charter to UK-based Thomson Holidays.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 035



The **Taklift 1** and **Taklift 7** discharging the in the China build casco s in the Waalhaven in Rotterdam .

Photo : Jan Simons ©

NAVY NEWS



Pre-commissioning unit **San Antonio (LPD 17)** is under construction at Northrop Grumman Ship Systems, Avondale Operations. San Antonio achieved a major construction milestone, passing the fifty percent completion point. The Landing Platform Dock 17, San Antonio Class, is the latest class of

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 035

amphibious force ship for the United States Navy. The mission of the San Antonio Class is to transport the US Marine Corps "mobility triad" – that is, Advanced Amphibious Assault Vehicles (AAAVs), air-cushioned landing craft (LCAC), and the MV-22 Osprey tiltrotor aircraft – to trouble spots around the world. Construction of the first ship, the San Antonio (LPD 17), began in June 2000 and is scheduled for delivery to the Navy in the spring of 2003.

Australian navy in major joint exercise

AUSTRALIA'S navy has completed its biggest contribution to an exercise this year, with seven ships and more than 600 sailors involved in mock military action in the South China Sea.

The Royal Australian Navy and Air Force yesterday joined host nation Singapore, Malaysia, New Zealand and the United Kingdom in fighting the mythical Orangeland, which threatened to destabilise the region. In all, 51 ships and 51 aircraft were involved in Exercise Stardex. The RAN is at its busiest since World War II, serving in the Persian Gulf and border protection to Australia's north.

....NOTICE

Informatie stuurkap reddingboot Brandaris 2 gevraagd

Het nationaal Reddingmuseum in Den Helder is op zoek naar informatie over de stuurkap van de voormalige Terschellinger reddingboot Brandaris 2.

Deze stuurkap krijgt binnenkort een belangrijke functie in het museum op de presentatie van het reddingwezen, aldus museumdirecteur Martin Kedde. "We willen de binnenkant van de stuurkap daarom op historisch verantwoorde wijze afwerken, maar we hebben geen tekeningen en ook geen foto's van dit detail van deze reddingboot." Kedde hoopt dat er mensen zijn die zich de inrichting van de kap nog kunnen herinneren en er wellicht nog foto's van hebben.

"Bezoekers van het splinternieuwe museum, dat op 1 mei volgend jaar haar deuren opent op het terrein van de voormalige Rijkswerf, kunnen straks plaatsnemen aan dek van een denkbeeldige reddingboot", verklaart Kedde alvast. "Verschanst achter de kap van de legendarische Brandaris krijgen men een videopresentatie te zien met beelden en geluiden van een woeste zee. En zoals het reddingboten in de branding betaamt, zal ook het publiek in het museum aan den lijve gaan voelen hoe het schip door de brekers rolt en stampet."

De stuurkap heeft na de verbouwing van de Brandaris nog jaren op Terschelling gestaan, het laatst bij de Zeevaartschool. Enige jaren geleden werd de koperen kap aan het museum geschonken. Wie informatie heeft kan bellen met het Reddingmuseum in Den Helder, tel. 0223-618320 of Jan Heuff, tel. 0562 448120.

**HAVE A LOOK AT THE FOLLOWING *SITES* FOR SHIPPING INFO AND PICTURES OF SHIPS
AROUND HOEK VAN HOLLAND AT :**

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

And the renewed site of the National Tugboat Museum at :

<http://www.nationaalsleepvaartmuseum.nl>