

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 036



Number 036 ****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Tuesday 24-09-2002

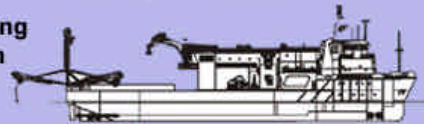
THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :



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**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



The Coast Guard cutter **Adak** escorts the **Carnival Legend**, a new cruise ship for Miami-based Carnival Cruise Lines, out of New York harbor Sunday, Sept. 22, 2002, during the beginning of the ship's 11-day inaugural cruise to Boston, Portland, Me., and several Canadian ports. The Coast Guard continues to take post-Sept. 11, anti-terrorism protective actions for cruise ships at a number of U.S. ports. The Carnival Legend is a 2,100-passenger, 960-foot-long vessel, that is to sail several voyages from New York and be relocated to Fort Lauderdale, Fla., in mid-November for Caribbean

cruising, before returning to New York in the summer of 2003 for Canadian maritime voyages.

France, Russia in row over navy ship

France is readying itself for a diplomatic showdown with Russia over the threatened seizure, by a group of French investors, of a Russian naval vessel, which is scheduled to dock at Marseilles next month.

The investors say the Russian state owes them money on pre-1917 loans, this in spite of a reimbursement agreement worked out between the French and Russian governments back in 1996, and that they have no alternative, but to have the vessel seized by their lawyers.

The naval vessel, the Sedov, which is the largest tall ship in the world, was already at the center of a diplomatic imbroglio with France back in July 2000 when lawyers representing Swiss hotel group Noga had the vessel seized at the French port of Brest, where it was taking part in an exhibition of tall ships.

The attorneys had the Sedov seized at the time claiming that Russia had reneged on important sums it owed Noga, but a French court based at Rennes decided last July to confirm an earlier legal decision that the ship had been illegally seized. At the time, the ship was confined to port for 11 days, but was allowed to leave French waters after diplomatic pressure was brought to bear on France by Russia. French authorities say they are expecting the same kind of situation next month when the Sedov makes its way to Marseilles on what was intended to be a goodwill mission.

In spite of the precedent set by the Rennes-based tribunal, however, the Association Francaise des porteurs d'emprunts russes (AFPER) say they plan to get ahead and have their attorneys seize the four-masted sailing vessel at Marseilles next month, if, in fact, it decides to maintain its plans to visit the Mediterranean port city.

Already, in January of 2000, the Association - which represents holders of the Russian IOUs - seized the European Human Rights court claiming that the 1996 agreement between Russia and France did not properly indemnify them.

At the time, their president Pierre de Pontbriand noted that the 400 million dollar set aside in indemnities to the holders of the - emprunts russes - was "derisory" and "pathetic."

The IOUs had been issued by the Russian state between 1867 and 1917 as a way of financing its development. The loans were popular at the time because they were issued in the wake of France's defeat in the Franco-Prussian war of 1870, at which time the country's alliance with Russia allowed France to break its diplomatic isolation in Europe.

When Russia decided in 1918 - the year following the Bolshevik revolution - to no longer reimburse the loans, they lost much of their attractiveness, and if they retained any value, it was usually to collectors of old documents.

More bodies pulled from sea near Sicily

Rescue workers have found 10 bodies of would-be immigrants in the sea off Sicily.

Meanwhile, people on shore say they saw a crowded boat pull up near the coast and those on board were apparently forced to jump into the rough water, authorities say.

The Italian news agency ANSA, reporting from Ragusa, in eastern Sicily, says four people, including a boy, were found alive on a beach in nearby Scoglitti after apparently swimming ashore

Marine beschermt op afroep tegen piraten op volle zee

Bescherming nodig tegen piraten en andere onverlaten op volle zee? Stuur de marine een brief en ze waakt terstond, nabij staten als Somalië en Jemen, over peperduur sleepkonvooi en olieboortoren. Drie dagen lang, zo bevestigt de marine, hebben een Nederlandse Orion en een Duits en een Amerikaans fregat in augustus een sleepkonvooi van Smit beschermd tegen piraten in de Rode Zee.

Geheel gratis. De marine als moderne bewaker van de Nederlandse koopvaardij? 'Dit is voor het eerst dat we op deze manier hulp hebben geboden', zegt een woordvoerder, 'en het heeft geholpen. Er is niets gebeurd.' Smit benaderde bevelhebber Cees van Duyvendijk op 15 augustus met het ongewone verzoek. Het Rotterdamse bedrijf had een fiks probleem. Hoe kon een drijvend booreiland, gebouwd in Korea en honderden miljoenen euro's waard, zonder kleerscheuren langs de Somalische kust worden geloodst? Nota bene in een gebied waar een Engels schip kort daarvoor nog door piraten was geënterd.

Toen het konvooi de Somalische wateren naderde en de Smit-kapitein nerveus werd, benaderde het bedrijf de marine. 'Voor ons was dit verzoek ook uitzonderlijk', zegt Smit-woordvoerder Lars Walder. 'Maar als je het nooit probeert, weet je ook niet of het kan.'

Moet kunnen, dacht Van Duyvendijk. Drie dagen lang hield een Orion-vliegtuig, gestationeerd in de Emiraten in het kader van operatie Enduring Freedom, een oogje in het zeil.

Omdat het fregat Hr. Ms. Van Galen te ver weg was, boden twee geallieerde fregatten eveneens hulp. De piraten bleven weg. Van Duyvendijk: 'Een oorlogsschip bij zo'n sleepboot werkt toch preventief.' Bij Smit kan de marine niet meer stuk. 'De professionaliteit waarmee de Koninklijke Marine deze steun heeft geboden aan de Nederlandse koopvaardij in verre wateren, waarderen wij zeer', zei Smit-directeur Cees Bom aan de bevelhebber.

Nee, bezweert Bom, bij Smit gaan ze er geen gewoonte van maken de hulp in te roepen van Nederlands dure fregatten en Orions. 'Dit was geen gewone zaak. Maar als we weer voor zo'n moeilijke klus staan, hoop ik dat de marine weer in de buurt is.'

Duyvendijk ziet er een 'groeimarkt' in. 'Piraterij begint dramatische vormen aan te nemen', meent de bevelhebber. 'Ik zie dit wel groeien, marineschepen zo dichtbij de kust te laten opereren. Als er gevaar is, houden wij een oogje in het zeil.'

CASUALTY REPORTING

Marinehelikopter verleent bijstand aan schip in nood



Een helikopter van de Koninklijke Marine is 22 september naar een in nood verkerend schip op de Noordzee gevlogen. Het ging om de Duitse tanker **Bernd**, geladen met 880 ton paraffine, die zich zaterdagavond zinkend op de Noordzee bevond, twintig kilometer ten noorden van Schiermonnikoog. Volgens het Kustwachtcentrum Den Helder zijn

9/23/2002

vier van de vijf bemanningsleden direct van het schip gehaald en heeft later ook de kapitein, die eerder aan boord wilde blijven, verzocht om van de tanker gehaald te worden. Het schip maakt door onbekende oorzaak water in de machinekamer.

Het Kustwachtcentrum meldde desgevraagd dat de tanker niet lekt. Voor de scheepvaart vormt de Bernd geen gevaar omdat het schip zich buiten de drukke scheepvaartroutes bevindt. Ter plaatse is de Noordzee negentien meter diep. Na de noodoproep om 00.15 uur vannacht rukten reddingsboot **'Koning Willem I'** en de marinehelikopter uit, evenals enkele andere vaartuigen en een Duitse helikopter. Een **Duitse zeesleper** sleept het schip naar de haven van Emden. De tanker, 66 meter lang, was van het Franse Port Jerome op weg naar Hamburg. De inzet van de Nederlandse helikopter kon beperkt blijven tot stand-by blijven in de buurt van het schip.

JOLLY RUBINO (ITALY)



The effect of improved weather and reduced wind speeds on the working conditions aboard ro/ro Jolly Rubino has meant that the SMIT Salvage team have been able to make good progress over the course of the past 48 hours. Yesterday, without the strong winds of the past few days fanning the fire, onboard temperatures and excessive smoke decreased and conditions in the engine-room improved. However, continued high carbon monoxide readings in this area mean that salvage personnel have to wear full breathing apparatus and protective gear.

Temperatures in excess of 100 degrees Celsius continue to be recorded in the engine-room. Preparations for the fuel removal operation are ongoing. Pumping of the water in the engine-room continued yesterday and was recommenced this morning. The mooring spread was laid on Friday (Sep 20) some 200 metres from the grounded vessel. The anchor-handler **Pentow Service** has been loaded with the required oil transfer hoses and pumps and is on stand-by in the port of Richards Bay until required as the receiving vessel for the ship-to-ship transfer. The commencement of the ship-to-ship transfer is dependent on working conditions onboard the Jolly Rubino and the ability of the team to work safely in order to clear the engine-room of water and inspect this area fully. Following an early afternoon evacuation from the casualty on Friday, salvage personnel were able to complete a full inspection of the Jolly Rubino's sister ship the Jolly Turquoise in the port of Durban late Friday, enabling them to have an improved concept of the internals of the engine-room which will assist in preparing the casualty for fuel removal. As a result of their inspection, they will be cutting a hole through the hull in the area of the engine-room and welding a platform outside of this access route as part of preparations for the ship-to-ship transfer. This is planned for tomorrow if present weather conditions continue. This access route will also introduce fresh air to the engine-room space, further improving working conditions, and could also be used by salvage personnel as a quicker evacuation exit should this be required. -- **SMIT Salvage BV.**

ROUTE, PORTS & SERVICES

Stena naar 350.000 eenheden op Noordzee

Ferrymaatschappij **Stena Line** verwacht volgend jaar 350.000 eenheden over te zetten tussen Nederland en Engeland. Stena-directeur P. de Lange zei dit bij de start van de dienst tussen Rotterdam-Europoort en Harwich, vanmorgen. De nieuwe dienst, overgenomen van P&O North Sea Ferries, zorgt voor een capaciteitsuitbreiding bij Stena Line met 75 procenten met zeven afvaarten per

dag in beide richtingen.

Fonkelnieuwe witte olietanker in Rotterdam

In de 7e Petroleumhaven in Rotterdam is afgelopen woensdagochtend de nagenoeg nieuwe witte supertanker **Hellespont Metropolis** aangekomen. De Hellespont Metropolis liep in 2001 van stapel en was daarmee de eerste nieuwe supertanker die in twintig jaar werd gebouwd. Ze is voor het eerst in Rotterdam.

De Hellespont Metropolis is 380 meter lang, 68 meter breed en kan bijna 450.000 ton lading, oftewel 3,2 miljoen olievaten (van standaard 159 liter) meenemen. Ze is wit geschilderd om aantasting van interne beschermingslagen door warmte tegen te gaan. Het schip is overigens leeg aangekomen in

Rotterdam, terwijl de meeste supertankers hier ruwe olie voor de diverse raffinaderijen komen brengen. Het schip laadt hier stookolie voor bunkerstations in het Verre Oosten. Ze blijft tot en met het weekeinde.



De Hellespont Metropolis is de eerste in een serie van vier nieuwe zogenoemde Ultra Large Crude Carriers (ULCC) die bij Daewoo in Korea is gebouwd. De schepen zijn van de rederij Hellespont die in handen is van de Griekse familie Papachristides. Deze familie is een van de grootste eigenaren van tankers en met name van ULCC's. Tussen 1976 en 1983 werden in totaal wereldwijd 82 ULCC's gebouwd. Daarvan was eind vorige eeuw al weer de helft gesloopt. Na de oliecrisis in 1973 stortte de markt in. Daar kwam bij dat rederijen en eigenaars van vracht de ULCC's niet meer wilden gebruiken omdat ze niet in elke haven terecht konden, en omdat ze als er wat mis zou gaan, gelijk een enorm milieu-risico zouden opleveren.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 036



Het olietransport over lange afstand gebeurt nu vooral met VLCC's (Very Large Crude Carrier), met een draagvermogen van 200.000 tot 320.000 ton. Van de VLCC's zijn er circa tweehonderd in de vaart en die kunnen ook in maar een beperkt aantal havens terecht.

Deadweight (MT)	441,893
Draft (M)	24.50
Lightweight (MT)	67,591
LOA	380.0
LBP	366.0
Beam	68
Depth	34
Owner	Alhambra Corp.
Flag	Marshall Islands
Class	Lloyd's Register
Call Sign	V7DE3
Satcom	353845916
IMO Number	9224752
Yard Numbers	DSME 5183

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 036

Delivered	7th March 2002
Ex-Names	-
Number of Cargo Tanks	21
Cubic (M3 @ 100 %)	513,744
Main Pumps	3 x 5000 x 160
Type	Centrifugal, Vertical, Single stage
Max Loading Rate (M3/hr)	25,500
Ballast Pumps	1 x 4250 x 55
Main Engine	SULZER 9RTA 84TD
Power (Kw @ rpm)	220 x 76 rpm

BAGGERBRANCH LIJDT STROP DOOR CONFLICT IN INDONESIA

AMSTERDAM - Baggerbedrijven lijden momenteel een flinke financiële strop als gevolg van een conflict in Indonesië. Indonesische autoriteiten beschuldigen enkele baggeraars van illegale zandwinning uit de Indonesische wateren. Er zijn 7 baggerschepen aan de ketting gelegd op een marinebasis.

Baggerschepen die niet aan de ketting werden gelegd, vluchtten massaal richting Singapore, waar ze werkloos toezien totdat de situatie in Indonesië weer normaliseert.

Volgens marktkenners is er nog lang geen eind in zicht van het al vijf weken voortslepende conflict.

Vooraf het Belgische bedrijf Jan de Nul is boos. De trots van hun bedrijf, het allergrootste baggerschip ter wereld, de Vasco de Gama, werd enkele weken geleden geënterd door de Indonesische marine. "Dat kost ons goud geld", foetert een directeur. Behalve Jan de Nul, zijn ook Deme en enkele Aziatische ondernemingen enkele schepen kwijt.

De Nederlandse baggerconcerns ontsprongen de dans. Toch zit de schrik er goed in. Zo werd in mei van dit jaar een schip van Van Oord beschoten door de Indonesische marine. De kapitein is toen op volle kracht richting Singapore gevaren. Ballast Nedam moest twee jaar geleden een sleepopperzuiger voor een periode van vier maanden missen. Een winstwaarschuwing bleek daarna onontkoombaar.

Baggerbedrijf Ballast Ham heeft de afgelopen maand uit voorzorg al zijn schepen uit de Indonesische wateren teruggetrokken. Er wordt gewacht op betere tijden. Tegen de lokale autoriteiten loopt inmiddels een aanklacht.

Boskalis heeft zijn jumboschip Seaway naar Nigeria gestuurd. Daar wordt het, samen met sleepopperzuiger de Waterway, ingezet bij een miljoenenklus in opdracht van oliemaatschappij Chevron. Zusterjumbo Fairway blijft zonder werk in Singapore. "Maar dit schip zou toch al op 8

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 036

oktober uit de vaart worden genomen", vertelt financieel directeur Roel Berends. Dan wordt deze jumbohopper in de haven van Singapore 55 meter verlengd. "Dat betekent onverwacht zeven weken lang geen inkomsten voor dit schip."

Berends benadrukt echter dat de verwachte winstgroei van Boskalis niet in het gedrang komt door de onregelmatigheden. Boskalis Westminster voorziet dit jaar een stijging van de winst met 5 tot 10%.

Het conflict in Indonesië spitst zich toe op zandwinning. Het zand wordt gebruikt voor enorme landaanwinningsprojecten in Singapore. Sinds Maleisië zijn grenzen heeft dichtgegooid, halen baggerbedrijven in de Zuidoost-Aziatische regio hun zand uit Indonesië. Die praktijken worden door de Indonesische autoriteiten als 'diefstal' bestempeld. De baggerbedrijven menen echter dat daar geen sprake van is. Zij zeggen contracten te hebben gesloten met Indonesische partijen.

Doop Greta-C met alle CV-participanten

ROTTERDAM - Afgelopen zaterdag 21 september vond aan de Wilhelminakade te Rotterdam (nabij Hotel New York) een bijzondere doopplechtigheid van een schip plaats. Het betreft de doop van een Damen Combi Freighter 19.000G, genaamd **Greta-C, een vrachtschip met een lengte van 160 meter.**



Damen Shipyards Cargo Vessels heeft dit schip gebouwd in opdracht van Carisbrooke Shipping. De financiering van dit schip is georganiseerd in een C.V., een commanditaire vennootschap. Dat wil zeggen dat ongeveer 600 particulieren geparticipeerd hebben in dit schip. Ook al deze mensen waren uitgenodigd voor de

doopceremonie.

Rond 15.00 uur vond de doopplechtigheid plaats, het schip werd gedoopt door de twee dochters van de grondlegger van Carisbrooke Shipping.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 - 036

Carisbrooke Shipping

Carisbrooke is een belangrijke speler in de Europese kleine handelsvaart. De rederij beschikt na de oplevering eind 2002 over 33 schepen tussen 2.400 en 19.500 ton draagvermogen. Een aantal hiervan is volledig eigendom van Carisbrooke. Met deze vloot is Carisbrooke een van de grotere rederijen binnen de kleine handelsvaart.

Hoofdactiviteit van de Carisbrooke Groep is het exploiteren van schepen. Hier binnen vormen de bevrachting en het technisch management vaste onderdelen.

Bevrachting vindt plaats via vaste ladingcontracten, spotbevrachting of verhuur van schepen voor een bepaalde periode (time charter).

Speerpunt van het technisch management is het continu in de vaart te houden van zowel de eigen schepen als die van derden. Hierbij vormt het opzetten en de naleving van de International Safety Management (ISM) code een belangrijk onderdeel.

Vanuit de thuishaven Zwijndrecht biedt Carisbrooke Shipping (Holland) B.V. scheepseigenaren verder ook financiële dienstverlening, ondersteuning in bemanningszaken en verzekeringen.

NAVY NEWS

Ark Royal visit fuels war speculation



The Royal Navy flagship Ark Royal was calling at Gibraltar for bunkers and supplies over the weekend, amid mounting speculation of a military build-up ahead of a strike on Iraq, writes Brian Reyes in Gibraltar. The harbour basin in the British colony was closed off with a boom and armed guards patrolled the Ministry of Defence docks during the visit.

Security in the port has been tight since the arrests in Morocco earlier this summer of three suspected al-Qa'eda terrorists who were planning attacks on shipping in the Strait of Gibraltar.

Officially, the Ark Royal is en route to the central Mediterranean for a Nato exercise involving nine countries and 40 ships, 11 of them British.

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>