

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : **Monday 04-03-2002**



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS ANGLIAN DUKE



The tug **ANGLIAN DUKE** was sold to KYE in Nigeria , which also bought the **ANGLIAN EARL**
(Photo : Piet Sinke)

Pilot training vessel ʼs mishap provokes new ABP blushes

AS far as bumps on the nose go, this one could scarcely have proved more embarrassing for Associated British Ports, writes Brian Reyes.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Britain's largest port operator has shrugged off weeks of criticism that its new in-house pilot service on the Humber falls below standards despite several incidents since the new recruits took over. But this latest collision will be harder to play down because it involved a vessel chartered by ABP to train its new pilots. The training vessel Arold, left, hit the Anjola at about 1715 hrs on Tuesday in what is the latest in a long series of minor collisions and groundings. Members of the Humber Pilots co-operative, which was replaced following a bitter industrial dispute, have for months warned that ABP's training programme is inadequate and that a serious casualty is inevitable. The port company, however, dismisses such talk and points out that its new pilots are experienced seafarers and accidents have in fact decreased since they took over. It said an investigation was being carried out into the Arold incident.

SHIPYARD NEWS

Nieuw contract voor IHC Caland

Schiedam - Technisch-maritiemconcern IHC Caland heeft een nieuw contract in de wacht gesleept voor de verhuur en exploitatie van een drijvend olieproductie- en opslagsysteem. Het gaat om een installatie die wordt gebruikt bij de ontginning van een olieveld voor de westkust van Afrika. Vorig jaar al was IHC Caland-dochter SBM gevraagd hiervoor het ontwerp te maken. Het contract heeft een looptijd van zeven jaar en een waarde van enkele honderden miljoen euro's. De olieproductie-installatie wordt geplaatst op een omgebouwde tanker en krijgt een capaciteit van 110.000 vaten ruwe olie per dag.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Salvation for MS SWITZERLAND

MV SWITZERLAND has been sold to Majestic Cruises, operators of SS OCEAN EXPLORER I and owners of MV OCEAN MAJESTY. SWITZERLAND is the former refrigerated cargo ship PORT SYDNEY, which was converted to the deluxe cruise ship DAPHNE for Carras Cruises in the mid-1970's. She later sailed for Costa Cruises before going to her most recent owners, a subsidiary of recently bankrupt Swiss Air. Her sister, the PRINCESS DANAE, formerly the PORT MELBOURNE and DANAE, is owned by Portuguese-based Arcalia Shipping.



New Cruise Line in Dubai



Dubai, with its new cruise terminal, will be the home for a new cruise line called Imperium Cruises, it was announced February 13. Imperium Cruises have leased former Renaissance Cruises' R SIX and R SEVEN from Cruiseinvest, the company that

purchased six "R" ships at a Marseille auction last November. After being renamed, the Dubai-based ships will cater to a regional market and their itineraries will include the Indian Ocean, eastern Africa and Egypt

ReNIEUW That Ship!



The latest unofficial report from the Holland America Line camp states that expatriate ship, MV **PATRIOT**, the former **NIEUW AMSTERDAM** of 1983, will take on her original name and return to the HAL fold after a Bahamian refit in June of 2002. Carnival Corporation, parent company of Holland America Line, holds the mortgage on the PATRIOT, which has been idle at Honolulu since the collapse of American Classic Voyages last fall

Sale of Berge Ingerid for scrap



DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Bergesen has sold the tanker **Berge Ingerid** 357.345 dwt, built in 1977, for scrap. Net contract price is about USD 5,3 million. Delivery will take place early March 2002.

The sales profit of about USD 3,7 million will be booked in first quarter 2002. (photo : Bergesen)

ZUIDERDAM

HAL'S FIRST VISTA-CLASS SHIP DEBUTS DECEMBER 14, 2002 Holland America's new ms Zuiderdam will embark on her maiden voyage, a 7-day Caribbean cruise, on Dec. 14, 2002. At 85,000 tons, the 1,848-guest Zuiderdam is the first of HAL's "Project Vista" series. The Vista series will boast the highest guest/space ratio in the fleet at 46, keeping HAL firmly placed as the premium cruising leader. Zuiderdam features innovative exterior elevators transversing 10 decks on each side of the ship, providing panoramic sea views. 80% of staterooms are outside, with 80% of these offering private verandahs. Other new touches include the casual round-the-clock Windstar Cafe', a cabaret-style show lounge, indoor/outdoor Club HAL

'Aanleg Tweede Maasvlakte kan in 2005 beginnen'

DEN HAAG - De Rotterdamse havenwethouder P. van Dijk verwacht dat in 2005 kan worden begonnen met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Van Dijk zei dit vrijdag bij de ondertekening van een overeenkomst met het Rijk over de financiering van de uitbreiding van de haven.

Namens het Rijk ondertekenden onder anderen de ministers Netelenbos (Verkeer), Zalm (Financiën) en Jorritsma (Economische Zaken). De onderhandelingen tussen het Rijk en Rotterdam over de aanleg zijn moeizaam verlopen, zo maakten de betrokkenen duidelijk.

Van Dijk denkt dat er in 2005 begonnen kan worden met aanleg omdat er tegen die tijd voldoende bedrijven zijn die zich er willen vestigen. In totaal zal, afhankelijk van de belangstelling, maximaal 1000 hectare land in zee worden aangelegd. Containerterminals en de chemische industrie zullen het grootste deel in beslag nemen. De overheid zal mogelijk ook ruimte gebruiken voor vuurwerkdepots en het opslaan van vervuild baggerslib.

Ter compensatie van het verlies aan natuur zal bij Rotterdam 750 hectare natuur- en recreatiegebied worden aangelegd. Dat kost 209 miljoen euro. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam nemen 20 procent van dat bedrag voor hun rekening. Het Rijk betaalt de rest.

Toch akkoord over uitdiepen Westerschelde

Brussel - Minister Netelenbos (Verkeer) en haar Vlaamse regionale collega Stevaert zullen maandag toch een tussentijds akkoord over de uitdieping van de Westerschelde ondertekenen.

Dat heeft de woordvoerder van Stevaert gisteren meegedeeld. Volgens hem zijn op het laatste moment alle problemen die het havenbestuur van Antwerpen opvoerde, uit de wereld geholpen.

Onder druk van Antwerpse havenbaronnen dreigde de Vlaamse overheid niet te tekenen, omdat het akkoord niet voorzorg in een duidelijke termijn voor uitdieping van de Westerschelde door Nederland.

Ook zou volgens de overeenkomst het aantal ammoniaktransporten op de rivier fors worden verlaagd

Nieuw veeschip grootste van Vroon



BRESKENS - In de handelshaven in Breskens is de Brahman Express gedoopt. Het is het nieuwste en meteen ook grootste veeschip van Rederij Vroon uit Breskens.

Het 133 meter lange en zestien meter brede schip liep gistermiddag bij hoog water de Breskens haven binnen. Het is gebouwd bij Van Diepen in het Groningse Waterhuizen. De Brahman Express, officieel een `livestock carrier`, is een van de zeven veeschepen van Vroon. „Het is het vierde en voorlopig

waarschijnlijk laatste nieuwbouwschip in zeven jaar tijd`, liet een woordvoester van het bedrijf gisteren weten. Net als andere veeschepen van Vroon, zoals de Bison Express en de Shorthorn Express, draagt het schip de naam van een koeienras. Er kunnen in totaal 3100 koeien op.

„Maar we vervoeren ook andere dieren met onze veeschepen, zoals paarden en sporadisch struisvogels. Een enkele keer hebben we zelfs kamelen vervoerd.` ` Naast de koeienschepen heeft Vroon twee schepen waarmee respectievelijk 51.000 en 70.000 schapen kunnen worden vervoerd. Door de MKZ crisis van vorig jaar heeft Vroon zijn werkterrein, wat betreft de veeschepen, moeten verleggen.

„Europa ligt helemaal stil. We varen nu voornamelijk op het Midden-Oosten en Australië`. De totale vloot van Vroon telt nu wereldwijd vierenzestig schepen, waaronder autoboten, `droge lading`-schepen (bulk), tankers en off-shore schepen.

De doop van de Brahman wordt vanmiddag om 15.30 uur verricht door mevrouw M. Krijger-van de Schraaf, echtgenote van voormalig financieel directeur M. Krijger, tegenwoordig commissaris bij het bedrijf. De Brahman heeft een diepgang van zes meter en een laadruimte van 4747 vierkante meter. Dankzij de MAN-BMW8s.35.MC motor heeft het schip een capaciteit van 5040 KW en haalt het een snelheid van 16,5 knopen.

Toekomst van Vopak onzeker



AMSTERDAM - Het Rotterdamse tankopslag- en distributieconcern Vopak heeft de deur opengezet voor speculatie over de toekomst van het bedrijf. Eerder al liet de onderneming weten bezig te zijn met een zogenaamde strategische herziening.

Op de persconferentie over de jaarcijfers sloot de nieuwe topman G. Pruitt gisteren niets uit. Ook niet de verkoop van een van de twee kernactiviteiten.

Die kernactiviteiten zijn tankopslag en distributie. Beide hebben alles te maken met chemische producten, maar de synergie tussen de twee is minimaal. „De echte operationele synergievoordelen zijn erg beperkt`, stelde Pruitt. Hij haastte zich vervolgens te zeggen dat het doel van de bekendmaking van de strategieherziening geen uitnodiging is voor bedrijven om een bod te doen. Een eerder bod op de tankopslagactiviteiten van een onbekend gebleven partij werd van tafel geveegd. Pruitt wilde niet zeggen of die partij nog in beeld is.

Op de vraag of verkoop van de tankopslagactiviteiten aan de orde is, antwoordde Pruitt dat het `zeker een optie is, maar er zijn veel opties`. De Vopak-topman ontkende dat het concern lijdt aan een identiteitscrisis. Hij bleef erop hameren dat beide kernactiviteiten goede vooruitzichten hebben. Vopak heeft besloten dit jaar aan de aandeelhouders geen dividend uit te keren. „Dat was een hele moeilijke beslissing, maar die is in het belang van alle partijen`, aldus Pruitt. De flinke investeringen

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

van het afgelopen jaar, het slechte economische klimaat en een enorme afschrijving op een falend ICT-systeem staan aan de basis van het besluit.

De omzet van Vopak steeg het afgelopen jaar met 36 procent tot ruim 5,5 miljard euro. Het grootste deel van de omzetgroei is te danken aan de overname in januari van het Amerikaanse Ellis & Everard. „Zonder dat is een kleine omzetgroei gerealiseerd”, verduidelijkt Pruitt.

De winst uit gewone bedrijfsvoering (voor afschrijving van goodwill en voor buitengewoon resultaat na belastingen) daalde met 17,5 procent tot 132,1 miljoen euro. Vooral de distributie van chemicaliën stond door de tegenvallende economie onder druk. De nettowinst zakte vorig jaar fors in van 160,1 miljoen naar 35,6 miljoen euro.

Ook Vopak sluit zich aan in het rijtje bedrijven dat geen voorspelling voor de nabije toekomst durft te doen. Voor de aandeelhoudersvergadering van 24 april zal Vopak meer duidelijkheid verschaffen over de nieuwe strategie

Atlantic lines face new Brussels fines

MANY of the world's leading container lines face the prospect of further huge fines from Brussels after losing a groundbreaking legal appeal over their antitrust immunity.

Yesterday's European court ruling prompted shippers to step up pressure for a complete overhaul of Europe's liner shipping regulations following their long-running campaign against the conference system.

The Court of First Instance dismissed the bulk of two appeals brought by conference lines operating in transatlantic and Europe-Asia trades against European Commission decisions banning inland tariffs, capacity management and dual pricing.

The court also rejected a third appeal against the removal of carriers' anti-trust immunity.

Carriers involved include Maersk Sealand, P&O Ned-lloyd, Hapag-Lloyd, Mediterranean Shipping Co, OOCL and many other prominent names.

The three cases, brought by the former Trans-Atlantic Agreement, the Trans-Atlantic Conference Agreement and the Far Eastern Freight Conference, mark the culmination of more than a decade of conflict between carriers and European regulators on the legal scope of liner conferences.

FEFC lines won a small victory with the annulment of modest fines imposed in 1994.

The court said the contested tariff "was a matter of public knowledge" and that a multimodal price agreement "cannot in any way be equated with a secret cartel".

Nevertheless, FEFC lawyer Philippe Ruttley, of Clyde & Co, expressed disappointment that the court had not agreed with the evidence that multimodal transport "was an integrated sea and land service".

John Pheasant, of the law firm Lovells, which represents TAA and Taca, acknowledged that the court ruling could prompt the commission to start fresh proceedings against transatlantic carriers over multimodal pricing.

Any further punishment would be on top of the over 273m (\$240m) fines already imposed on Taca members for abuse of dominant position, which are the subject of a separate appeal.

However, Taca said in a statement that it might challenge the judgment on antitrust immunity "that raises a number of legal issues".

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

There was no immediate comment from the European Commission on the court findings, but shippers claimed victory while at the same time calling for dialogue with carriers.

"This is a further vindication of shippers' complaints about the abuses and the conference arrangements by shipping lines," said Chris Welsh, head of campaigns and parliamentary affairs at the Freight Transport Association. "I hope this judgment provides a basis for shippers and carriers to move forward to a new relationship for the future."

Andrew Traill, the European Shippers Council's acting secretary general, echoed those sentiments in calling for a "constructive dialogue" with carriers to ensure a "healthy shipping industry that meets the needs of our members".

Shippers also hope the court judgments will speed up a review of Regulation 4056/86, which sets out the application of European Union competition law to the liner trades.

It is this regulation that has been at the centre of dispute over the years.

"We need legal clarification," said Mr Traill. He added that the present regulation was "open to abuse and has caused a lot of problems. We have no confidence in it".

The court decided that 4056 was the wrong regulation to apply in the Taca case and that 1017/68, which covers inland transport, was the appropriate regulation.

Since this has no provision for granting anti-trust immunity to companies that have notified an agreement, the court said Taca lines could not therefore claim protection from fines for continuing to set inland rates after being told to stop.

Green light for Vopak and Van der Sluijs to create barge giant

The European Commission has given its blessing to Vopak Mineral Oil Barging, part of Vopak and Van der Sluijs Tankrederij, to create a joint venture which will lead to the formation of the largest inland tanker brokerage company of petroleum products in western Europe.

Named Interstream Barging, the venture will broker 60 barges, representing 100,000 dwt, and is set to be operational at the beginning of April. Initially there will be two commercial offices, as the two Dutch ones will be amalgamated leaving one in the Netherlands and one in Germany. The location of the head office of the joint venture is yet to be announced, but it is expected to be in Vopak premises in Rotterdam and that the German office will be in Düsseldorf. Brussels said the two operators can now transfer their inland tanker broker and barging activities on the German and Swiss Rhine and in the Benelux, to the joint venture. Deliveries of mineral oil products to depots, inter-refinery transport and cross-border transport in the Amsterdam- Rotterdam-Antwerp range and on the Rhine, will be the main activities of the newly-formed company. "While, the joint venture will be the largest operator in this market, there are a number of sizeable competitors and a large number of smaller shipping companies which offer transport in this area," the commission said. Its investigations showed that the joint venture geographically will have a market share of less than 15% and that the operation would not have any significant competitive impact on the parent companies' positions in other markets. Vopak spokesman Michiel van Ravenstein said the companies were delighted to have been given the go-ahead, saying, that the only reason the venture had to go to the commission was the size of the parent companies. Oil barging was a very competitive market and this move had followed consolidation and concentration going on throughout the oil industry. The joint venture will give Vopak the necessary scale-up, to serve the needs of customers, he added. Capacity offered by the two companies is expected to remain the same.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Vopak Mineral Oil Barging has a long-term charter fleet of 50 barges whereas Van der Sluijs, based in Geertruidenberg, owns its fleet. Vopak will be able to book capacity on Van der Sluijs barges following the formation of the joint venture. A more efficient deployment of the fleets will enable the two to combine commercial and administrative activities, resulting in logistic optimisation. The joint venture would be able to offer a better fleet with more flexibility, added Mr van Ravenstein. - The commission has approved plans by TPG, the national post operator in the Netherlands, and the Otto Versand Combined Group unit Hermes Boten Service to purchase EP Europost. EP Europost distributes mail in Germany. The transaction was reviewed under the commission's simplified procedure, used in transactions where neither customers nor competitors have expressed concerns. The commission also approved plans for the purchase of Compagnie d'Affrètement et de Transport of France, which is involved in freight forwarding. The company will be purchased by Wallenius Wilhelmsen Lines of Norway, owned by Wilhelmsen of Norway and Wallenius of Sweden. WWL handles sea and land transport.

NAVY NEWS

De Grave bezoekt marineschepen in Perzische Golf

ABU DHABI - Minister De Grave van Defensie heeft dit weekeinde een bezoek aan de Verenigde Arabische Emiraten gebracht. Hij gaat onder meer naar de twee Nederlandse marineschepen die rond de Perzische Golf patrouilleren in verband met de internationale strijd tegen het terrorisme.



De Grave begon zijn bezoek zaterdag. Hij heeft onder meer een gesprek gehad met een aantal regeringsfunctionarissen en hoge militairen. Zondag was de minister aan boord van de marineschepen Hr. Ms. Van Amstel en Hr. Ms. Philips van Almonde. ([links](#))

Maandag gaat De Grave naar Afghanistan. Hij bezoekt daar de Nederlandse militairen die deel uitmaken van de internationale vredesmacht ISAF. In de hoofdstad Kaboel heeft De Grave een ontmoeting met de Afghaanse interim-president Karzai, minister van

defensie Fahim Kahn en commandant Mc Coll van de internationale vredesmacht

Planned port visits of Dutch warships and Foreign warships in Dutch Ports

Colour code : Submarines NATO Squadrons Fleet Reviews

15 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
17 Mar 02	USS Oscar Austin	DDG 79	Rotterdam
17 Mar 02	USS Briscoe	DD 977	Rotterdam
22 Mar 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Zeebrugge

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

24 Mar 02	USS Mount Whitney	LCC 20	Rotterdam
30 Apr 02	HNLMS Vlaardingen	M 863	Vlaardingen
24 May 02	HNLMS Harlingen	M 854	Dordrecht
07 Jun 02	HNLMS Maassluis	M 856	Sliedrecht
09 Jun 02	HNLMS Harlingen	M 854	Middelburg
28 Jun 02	HNLMS Tydeman	A 906	Terneuzen
12-14 Jul	Dutch National Fleet Days	Den Helder	

RIJNSMOND WEATHER

maandag 4 maart

9 uur 's ochtends:
temperatuur: 6 graden
kans op neerslag: 10%
wind: zwak (11 km/u) uit ZW

5 uur 's middags:
temperatuur: 10 graden
kans op neerslag: 5%
wind: zwak (10 km/u) uit WZW

.... SHIP OF THE DAY BOTNICA

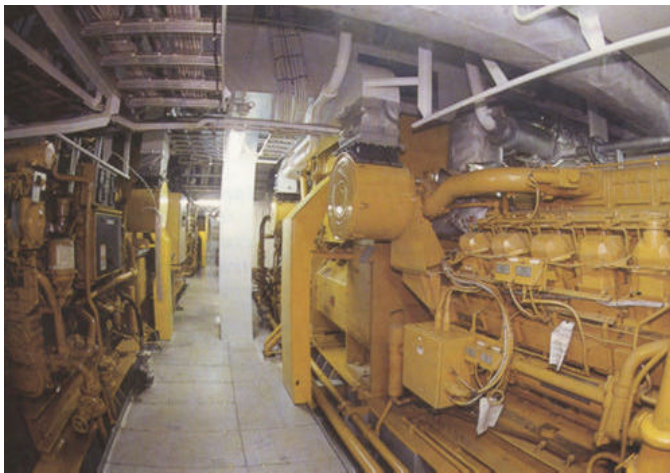


DAILY SHIPPING NEWSLETTER

The Botnica, a huge, 6,370gt combined icebreaker, tug and supply vessel, is widely considered by the offshore industry to be the most advanced state-of-the-art vessel of her type. She was built at Aker Finnyards in Finland to Det Norske Veritas class standards, and delivered in 1998 to the Finnish Maritime Administration (FMA).

Botnica is the third in a series of multipurpose vessels built at the yard and was completed in just 13 months. She was being deployed in Norwegian waters during her first northern hemisphere summer under a seven-year charter with options for extensions. During her first year, she was also under a contract with Saga Petroleum on subsea well intervention duties in the Vigdis field in the North Sea. In the winter months she returns to her main task as an icebreaker keeping southern Finland's waterways and coastlines open to commercial traffic. The FMA operates a fleet of nine icebreakers. Up to 80 per cent of Finland's trade is handled through its sea ports, and 50 per cent of this is handled during the winter months.

PROPULSION



The main difference between Botnica and her predecessors, the Fennica and Nordica, is the propulsion method employed. Both her sisterships used W&suml;rtsil&suml; medium-speed diesels as their main propulsion plants. However, for its most recent vessel, the FMA decided on an 'engine-generator-engine' diesel electric plant. This comprises six packages of twin Caterpillar 3512B units, giving a total output for the twelve engines at 12MW. The six packages are twin Caterpillar V12, four stroke 51.8l design, and are connected to six ABB generators powering a Megastar controlled thruster system of two 5MW Azipods. The

thrusters can be used to create a propeller wave that pushes broken ice away from the hull and creates a wider channel for the following convoy of commercial merchant vessels. This is the first application in the world for this type of engine generator package.

The excellent seakeeping and stability required from a satellite-controlled, dynamically positioned exploration drilling vessel would, therefore, seem to be at odds with the sort of hull design adopted for the Botnica. Yet the new package, developed and patented by the FMA, appears to have achieved an unusually high performance level. It can use the maximum power needed for a front line icebreaker, without the economic and environmental downside of running a massive slow-speed engine at virtually idle power for offshore standby or positioning duties.

By employing a 92 per cent efficient diesel electric system and housing the propulsion motors in the Azipod units themselves, significant weight, space and maintenance penalties associated with larger, slower-speed engines, gearboxes and drive shaft systems have been eliminated.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER

This multipack approach has also ensured that the vessel has two fully watertight and capable engine rooms – an essential feature for arctic operations.

DESIGN

According to the FMA, the classic icebreaker design generates its performance from the fore section of the hull, while an offshore vessel is exceptionally stable because of its aft characteristics. Botnica combines both of these elements in a new hull design, featuring stability tanks.

The power arrangements are part of a revolutionary concept designed by senior engineers and naval architects at the FMA. The classic icebreaker action of riding up on the ice before slamming down in a dynamic side to side motion is well proven. However, this is a hull induced action that tends to make the vessel extremely uncomfortable for those on-board with excessive shuddering and twisting. It also makes the vessel relatively unstable in open water. Thus, for most icebreakers, their operation is usually limited to eight months of the year and they are unable to manage additional, lucrative work in the offshore spot market.

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

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

&

<http://www.mcf-rotterdam.nl>