



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Saturday 04-05-2002



**Operation
Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Politie vindt miljoen xtc-pillen in Pools zeiljacht Zierikzee

ZIERIKZEE - Bij een inval op het zeewaardig zeiljacht [Evelin](#) in de haven van Zierikzee zijn 1,2 miljoen xtc-pillen in beslag genomen. Dat heeft het Openbaar Ministerie in Den Bosch gisteren bekendgemaakt.

De inval werd al verricht op vrijdag 19 april door het Kernteam Zuid-Nederland/Unit Synthetische Drugs. Ter plaatse werden op dat moment geen aanhoudingen verricht.

De Evelin voer onder Poolse vlag en lag op het moment van de inval al circa drie weken in de Zierikzeese haven. De xtc-pillen waren verborgen in dubbele wanden van het zeiljacht. Het schip had als bestemming het Caribisch Gebied.

België

Op verzoek van de officier van justitie werden op dinsdag 23 april drie Poolse mannen - van 29 en 37 jaar en van onbekende leeftijd - in Antwerpen aangehouden. Deze mannen worden ervan verdacht lid te zijn van een internationale drugsorganisatie. De verdachten verblijven in voorlopige hechtenis in België in afwachting van hun uitlevering. Bij de aanhouding werd de Antwerpse woning van een van de verdachten doorzocht: daarbij werden drie laptops, een groot aantal mobiele telefoons en administratie in beslag genomen.

Xtc-export

Drie andere verdachten werden op maandag 29 april in Spijkenisse aangehouden. Het gaat om twee vrouwen van Pools/Nederlandse nationaliteit van 49 en 23 jaar en een man van Turks /Nederlandse nationaliteit van 45 jaar. Tegelijkertijd werden twee woningen en een garagebox doorzocht. Hierbij zijn ook telefoons en administratie in beslag genomen. Deze drie mensen worden ervan verdacht op het zeiljacht voor de xtc-export werkzaamheden te hebben verricht en een deel van de pillen voorhanden te hebben gehad. Zij worden vandaag voorgeleid aan de rechter-commissaris.

Seaman killed in ferry fire



SALVAGE crews were trying to prevent the 114-passenger ferry **Terra Australis** from sinking off southern Chile following an engine room fire that killed a crew member. State maritime control said the ship was aground and on a lean some 12 km south of Mansa Bay. The passenger ferry, constructed in 1984 as the Savannah by US shipbuilder Chesapeake, had just completed its tourist season cruising the Straits of Magellan between Chile and Argentina. Its crew of 22, with no passengers, was taking the vessel to be laid up at the Asenav shipyard in Valdivia when the fire broke out Sunday and the crew abandoned ship. A

46-year old father of two, employed as a cook, died of asphyxiation in the blaze. Chilean operator Cruceros Australis estimated damage at \$5.3M and salvage crews reported to state maritime control in Valdivia that "dangerous seas" were making their task difficult. The locally-flagged Terra Australis was the first vessel to open up the Patagonia route and Tierra del Fuego to cruise tourism.

Marad reverses preference decision

THE US Maritime Administration (Marad) has reversed a decision to allow a 22-year-old US-flagged bulk carrier to immediately work in US cargo preference trade, after strong protests from major US ship owners. Florida-based TECO Ocean Shipping re-flagged the 37,244-DWT **Sheila McDevitt**, purchased at a government auction in Miami last year following confiscation by authorities in a drug raid. Marad first determined in February the Sheila McDevitt's status as a forfeited vessel made it eligible for a waiver of the normal three-year waiting period for foreign-built vessels to enter the US cargo preference trade. However, Marad then reversed its decision on April 29, arguing in part that while it wants legislation to waive the three-year waiting provision to encourage more vessels to flag in the US, it wants more modern ships. The decision will please companies such as Farrell Lines and Liberty Maritime Corp, which strongly protested about the waiver to enter the cargo preference trade, which mostly consists of US food aid, reserved for subsidised carriage by US-flag vessels.

Capt missing as cargo ship sinks

(CEBU, Philippines) A ship captain is missing and feared dead after his cargo vessel sank in waters off the central Philippine island of Camotes before dawn on Saturday, the coastguard said. The **Golden Dragon**, of local registry, was swamped by big waves that shut down the engine while sailing to the central port of Cebu from Camotes laden with rice, regional coastguard chief Commander Feliciano Dy said. Eleven crewmen and two members of the government's National Food Authority, which owned the cargo, were rescued by fishermen but the vessel's captain, Rufino Barral, was still missing. - AFP

Winst Kon/Shell halveert bijna in eerste kwartaal

AMSTERDAM (fd.nl) – De Koninklijke/Shell Groep heeft in het eerste kwartaal van 2002 een nettowinstdaling moeten toestaan van 42% naar \$ 2,262 mrd vergeleken met het eerste kwartaal van 2001. De afname was vooral het gevolg van de lagere gas- en

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

olieprijzen en lagere olieraffinagemarges.

Uit een persverklaring die Shell donderdag stuurde, blijkt dat de winst exclusief voorraadeffect en bijzondere baten en lasten uitkwam op \$ 1.993 mrd. Dat is 48% minder dan de winst die over het eerste kwartaal van 2001 werd geboekt (\$ 3.855 mln). Daarmee heeft Shell het procentueel gezien beter gedaan dan concurrenten ExxonMobil en BP. Deze oliemaatschappijen meldden winstdalingen van respectievelijk 58% en 57%.

De winst per aandeel van Koninklijke Olie, het Nederlandse deel van de groep, kwam uit op euro 0,65, 44% minder dan de euro 1,17 in de eerste drie maanden van 2001. Analisten verwachtten voor het eerste kwartaal een winst van euro 0,63 per aandeel (exclusief bijzondere baten en lasten en voorraadeffecten), oftewel een daling van 46%.

De gemiddelde olieprijs daalde in het eerste kwartaal met ongeveer een vijfde ten opzichte van de eerste drie maanden van vorig jaar

Noordhoek bergt stookolie Zuidpool

door Jeffrey Kutterink



ZIERIKZEE - Een kleine tien jaar na de succesvolle berging van bunker- en smeerolie uit het schip **Bahia Paraiso** bij Antarctica is Noordhoek uit Zierikzee opnieuw ingeschakeld voor een klus op de Zuidpool. Het bedrijf is samen met Princess Marine uit Hellevoetsluis gecontracteerd



voor het verwijderen van smeer- en stookolie uit drie walvisjagers.

De drie scheepswrakken, de **Petrel**, **Albatros** en **Dias**, liggen in de baai van Grytviken op het eiland South Georgia, bij de Falkland-eilanden. De schepen zijn er jaren geleden voor anker gelegd en beginnen te roesten. „De walvisjagers zijn langzaam veranderd in wrakken“, zegt C. Vermeer van Noordhoek Offshore. „Dit gebied is nog niet door mensen verziekt. Om te voorkomen dat de zware stookolie in het milieu terecht komt, is besloten de schepen leeg te halen.“

Het Britse Oil Spill Response Limited (OSRL) heeft Noordhoek en Princess Marine (het bedrijf van oud-Wijsmuller-topman N. Halfweg) daarvoor de opdracht gegeven. Een team van tien medewerkers van Noordhoek is naar het Verenigd Koninkrijk afgereisd, waar vandaan het met een militair transport naar het eiland is gebracht. Eerder zijn de apparatuur en onderdelen met een container naar de Falklands gezonden.

Scenario's

De klus is vooraf op papier uitermate goed voorbereid. „Op zo'n eiland zijn er geen onderdelen te verkrijgen. Bovendien ligt dit eiland nog eens ver weg van de andere eilanden. Het is daarom noodzakelijk om vooraf de werkzaamheden door te lopen en met alles rekening te houden. Dat betekent dat we een aantal scenario's hebben bedacht. Als we de olie niet op de ene manier eruit kunnen krijgen, welke mogelijkheden blijven dan wel over? Om te zorgen dat we niet voor verrassingen komen te staan, hebben we alles driedubbel bij ons.“ Met de planning valt of staat het succes van het werk. „De gebruikte techniek is op zichzelf niet heel bijzonder. Eén schip ligt recht; de andere twee liggen onder een hoek van circa 45 graden in het water. Het werk wordt weliswaar onder water uitgevoerd, maar het gebeurt met regelmaat dat dit soort klussen op veel grotere diepten moeten worden uitgevoerd. Voor Noordhoek is het bijzonder om tien jaar na een succesvolle berging, in hetzelfde gebied een volgende klus te mogen uitvoeren.“

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Op basis van onder meer tekeningen van de schepen is gekeken waar de olie zich bevindt. „We proberen via de huid van het schip bij de olie te komen. Eventueel maken we de olie warm, zodat die minder stroperig is en makkelijker uit de schepen te halen valt.`` De olie uit één van de schepen is inmiddels verwijderd. Noordhoek verwacht er nog ongeveer drie weken aan het werk te zijn.

CASUALTY REPORTING

ALSERBACH (NETHERLANDS)

London, May 2 -- Following received from Den Helder MRCC, timed 1015, UTC: Bulk/c.c. Alserbach was safely towed into Ymuiden yesterday.

ASIAN ENERGY (PANAMA)

Yokohama, May 2 -- General cargo Asian Energy (4738 gt, built 1996) ran aground off Ohamaminato, Imabari, Ehime Prefecture at 2240, Apr 25. Vessel was refloated by Nippon Salvage. There was no oil spillage or personal injury. -- Lloyd's Agents.

HOKUSHIN MARU (JAPAN)

Yokohama, May 2 -- Chem tank Hokushin Maru (3147 gt, built 1994) ran aground off Towa town, Yamaguchi Prefecture at 1954 hrs, Apr 26. It was refloated the next day. There was no oil spillage nor personal injury. -- Lloyd's Agents.

SEAFIGHTER 1 (ST. VINCENT & GRENADINES)

Valletta, May 2 -- Following received from Malta Radio, timed 1445, local time, today: Malta RCC report: Fire on board general cargo Seafighter 1 brought under control by means of Tunisian Navy tug. Vessel adrift around position of incident, under their surveillance. -- Lloyd's Agents.

SHIPYARD NEWS

Keppel launches new yard entity



THE integration of Keppel shipyards has increased workforce morale, Singapore's health minister Lim Hng Kiang said on May Day during the launch of Keppel's merged yard entity Keppel Offshore & Marine. Lim is also the advisor to Keppel Employees' Union. "It was fortuitous that this integration was carried out during an upswing of the marine and offshore sectors," the minister said, adding that the group has been able to retain "almost all its employees." The merger of Keppel FELS and Keppel Hitachi Zosen brings together the Singapore conglomerate's 14 shipyards and repair facilities in six countries and three engineering design

offices in Bulgaria, China and Singapore. Keppel yards now grouped under Keppel O&M contributed a turnover of S\$385M (\$214M) and pre-tax profit of S\$54M to group turnover in the first quarter of 2002.

Greeks and Norwegians place \$251m in orders at Samsung



SAMSUNG Heavy Industries Co, South Korea's third largest shipbuilder, has won \$251m in vessel orders from Greece and Norway.

Samsung said it received orders for two tankers from Metrostar Management Corp, two from NS Lemos and one from Viken Shipping of Norway.

It said it also won an order to build one oil platform from MODEC International of the United States.

ROUTE, PORTS & SERVICES **The cruise industry's dirty secret**

CARNIVAL Corp's new admission that its passenger ships were illegally polluting waters as recently as last year has seen an old issue make an unwelcome return to the spotlight. Fairplay's cover story this week looks at how a special US government task force investigating cruise pollution in South Florida resulted in the world's largest cruise operator pleading guilty to lying to the US Coast Guard after it illegally discharged oily waste, and paying \$18M in fines. Carnival committed the crimes because it was cheaper than compliance, said US Attorney Guy Lewis. He also warned that Carnival is not the only cruise line currently under investigation for this type of offence.

Bedrijfsleven dringt aan op actie om klanten R'dam te behouden



De Rotterdamse haven maakt zich ernstig zorgen over de verdere daling van de containeroverslag. Dat bleek vorige week donderdag op het Havencongres Rotterdam 2002 in de Cruise Terminal Rotterdam. Volgens directeur Hans Vervat van de Morcon Group, de tweede containerstuwadoor in de haven, is de overslag het eerste kwartaal drie procent gedaald, terwijl concurrerende havens het juist beter doen. Gepleit werd voor actieve marketing en efficiëntere handhaving van de regelgeving.

Er werd in dat verband gesproken van een status aparte 'voor de haven die vergelijkbaar is met de positie van Hamburg/Bremen en van Antwerpen. Binnen de haven en chemie ondernemersorganisatie Deltalinqs is al gesproken over 'one stop shopping' voor inspecties, zodat de haven en scheepvaart niet meer worden getrekt door zestien verschillende controlediensten. P&O Nedlloyd's directeur terminals en procurement, Pieter Bas Bredius, vindt verder dat in Brussel moet worden aangedrongen op gelijke inspecties in havens in de Hamburg Le Havrange. Volgens Bredius mag Rotterdam ook wel agressiever worden in de promotie van de haven en directer reageren als een klant dreigt te vertrekken of niet voor Rotterdam kiest.

Owners defeated in fight over oil spill bills

Arguments against liability review are rejected by IOPCF writes Sandra Speares

SHIPOWNERS have failed in their latest effort to block moves that would see them pick up a much greater share of the bill for oil spills.



Owner arguments against an early review of the Civil Liability Convention, which contains the hallowed premise of shipowners' right to limit liability, have been rejected in discussions at the International Oil Pollution Compensation Fund working group.

States including the US, Britain, Canada and France prevailed in a robust discussion, held at the International Maritime Organisation in London, on whether to consider amending the Civil Liability Convention, which limits the amount owners pay in the event of an oil spill.

The alternative was to hold off while the effects of the introduction of an international third tier of compensation, in addition to the proposed 50% increase in Civil Liability and Fund Convention limits — due to enter into force next year — were assessed.

The latter course had been advocated by organisations representing owners and the international group of P&I Clubs.

Linda Howlett, legal adviser to the International Chamber of Shipping, said the outcome of the discussions was "not very good from our point of view".

The International Chamber and independent tankers' owners association Intertanko had made a joint submission to the IOPC Fund working group.

Their paper supported the funding of a third tier of compensation for oil spills by oil receivers, saying that the impact of the present balance of participation between owners and oil receivers in compensating victims of oil spills should be assessed "in the light of claims experience after the third tier has been in operation for a number of years".

"If you start mucking around with the test of shipowners' liability, you are going to end up with increased litigation and delays to compensation," Ms Howlett warned.

She described the third tier proposal as it stands as "ingenious" in that it offered an international solution to the issue of compensation "without disrupting the underlying regime".

Intertanko's deputy managing director Svein Ringbakken also acknowledged the association would have preferred to see the issue of possible changes to CLC off the agenda. One point at issue has been oil companies' belief that shipowners should contribute to the third tier in the longer term and that the compensation regime is too heavily stacked against oil receivers.

The International Chamber and Intertanko are not against the idea of increasing shipowners' participation in the compensation regime but believe that this should be accomplished through a

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

proposal put forward by the International Group of P&I Clubs to increase the limits of liability for small ships voluntarily in states which adopt the third tier.

Lloyd Watkins, of the International Group, said it took "the view, in general terms, that we must be careful not to affect a compensation system that has worked extremely well for 30 years".

"Introducing issues of fault were matters that will require adjudication by courts. Therefore victims will have to wait," he said.

Mr Watkins said the group had advocated that the issue of shipowners' liability should be "put on ice for a while". But the group was not against continuing discussions on other items on the working group agenda, including matters such as alternative disputes resolution.

He felt the waters were "muddied" at the meeting and countries present had gained the mistaken impression that the group was advocating no further discussion of any items remaining on the agenda.

"By the time I had corrected the impression it was all over," he said.

The group would now "go forward with all the times on the list," Mr Watkins said and would have to look at the issues again. When asked if the group's proposals to increase limits for small ships voluntarily was now in jeopardy, he said: "That proposal was made on the basis of the existing conventions."

For his part, John Hughes of the Oil Companies International Marine Forum expressed satisfaction that "the matter is still open and not going to be buried".

OCIMF feels that the amount of money contributed by owners in comparison to oil receivers is insufficient.

"If you look at the amount CLC and Fund pays there is an enormous difference," he said.

If receivers were also obliged to pay out to a third tier they would be paying "enormous sums in relation to owners' amount".

Return to box ship ordering soon?

THE recent order by Anglo-Dutch liner giant **P&O Nedlloyd** for five-plus-five options 2,500-TEU container ships at Hyundai came as something of a surprise given the current parlous state of the box market and could be a sign that container ship building, for the past few months just a fond memory for most yards, could be about to pick up again.

At the announcement of its annual results, German operator Hamburg Sud said it was planning to order up to six 3,800 TEU vessels later this year, most likely from Samsung, where the company has built similar ships before. They would have a similar delivery date to the P&O Nedlloyd vessels, between 2004 and 2005.

Assuming these plans come to fruition, this seems to be a sign of confidence from owners that the market will have recovered by the time their ships are delivered. Hamburg Sud itself expects rates to recover from the middle of 2003 onwards, which should mean that their vessels arrive just in time for the money they earn to be worthwhile.

As things stand at present, 2004 should be a comparatively lean year for box ship deliveries with around 145,000 TEUs of tonnage due to leave the slipways, well short of the glut of newbuilds

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

expected this year and 2003. Whether the market survives the next couple of years unscathed, though, is far from certain.

That's not stopping other inroads into the box sector. Japan's Mitsui Engineering & Shipbuilding, along with fellow shareholders IHI, Nippon Yusen, Mitsubishi and the Development Bank of Japan, is setting up a subsidiary with US\$250 million in capital to handle the 'Techno Super Liner' project. The 'Techno Super Liner' is conceived as an ultra-fast container ship which will, if feasible, be built by the development company (presumably at its parent yards) and then be chartered out to shipping lines. The idea is in many ways similar to some of the designs mooted by fast ship specialist Norasia before its fleet was bought out. The debate as to whether there's a market for such vessels, and whether the technology exists to keep them running reliably at such high speeds, goes on.

It's not just container ships that might be about to see a return to ordering, either. The first VLCC (very large crude carrier) order for nearly nine months has been placed at Hitachi Zosen. The ship, ordered by Nissho Shipping for use in the Japanese market by Japan Energy, is due for delivery in 2004 and will replace an existing single-hull ship. Although this is a fleet renewal-driven rather than market-led purchase, it is at least a sign that owners may be willing to take a punt on tanker rates and take advantage of current low building costs. Greek owners in particular are expected to lead the way on this.

Minerva has already placed orders for two aframaxs at Samsung Heavy, and was shortly followed by London-based NS Lemos with an order for another two of a slightly larger size. Athenian Sea Carriers has booked a suezmax at Hyundai, and, not to be outdone, Navion and Unique Shipping have both chipped in too, again for afras and suezmaxes.

NAVY NEWS

USS Hopper (DDG 70) visited Colombo, Sri Lanka for a brief refueling stop April 30, the first time in more than seven years a U.S. Navy warship has visited this island nation near India.

The destroyers **USS McFaul** (DDG 74) and **USS Stout** (DDG 55), foreground, are pier side at Port Everglades in Ft. Lauderdale, Fla. In the background are the destroyers **USS Deyo** (DD 989), **USS Porter** (DDG 78), and the cruiser **USS San Jacinto** (CG 56). The five ships along with the U.S. Navy's newest nuclear powered aircraft carrier **USS Harry S. Truman** (CVN 75), all based in Norfolk, Va., are in Ft. Lauderdale for the 2002 Fleet Week/Air and Sea Show



DAILY SHIPPING NEWSLETTER



The fast attack submarine, **USS La Jolla (SSN 701)**, with the Deep Submergence Rescue Vehicle Mystic attached, and the Japanese Maritime Self Defense Force (JMSDF) exercise command and control ship, **JDS Bungo (MST 464)**, steams to its operating area during Exercise Pacific Reach 2002. Pacific Reach is an exercise hosted by the JMSDF designed to improve submarine rescue capabilities. Members of the United States, Japan, Australian, Republic of Korea and Republic of Singapore navies are participating in the exercise with observers from

Indonesia, United Kingdom, Canada, Chile, France, China and India.

Marinefregat onderschept verdacht schip



Het marinefregat Hr.Ms. Van Amstel heeft 2 mei voor het eerst sinds Nederlandse schepen deelnemen aan de strijd tegen het internationaal terrorisme een "boarding" op een verdacht schip uitgevoerd. Het uit India afkomstige vrachtscheepje Bhagyoday was op weg van Bombay naar Bahrein. Het schip was in eerste instantie verdacht omdat het op een positie voer die niet te verklaren viel aan de hand van zijn vertrekhaven en bestemming. Ook kreeg het personeel van het marinefregat bij de ondervraging op alle vragen antwoord behalve op de vraag of er wapens aan boord waren. Op basis hiervan werd besloten over te gaan tot een "boarding", die werd uitgevoerd door personeel van de Bijzondere Bijstands Eenheid (BBE) van Hr.Ms. Van Amstel.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

De BBE-eenheden aan boord van de marineschepen mogen sinds kort verdachte schepen onderscheppen en doorzoeken op mogelijke terroristen. Dit mag alleen met toestemming van de gezagvoerder van het verdachte schip. De boarding van vandaag verliep zonder verdere problemen. Aan boord werden geen verdachte spullen aangetroffen. Hr.Ms. Van Amstel vertrok 14 januari 2002 uit de haven van Den Helder en patrouilleert sindsdien in de wateren rond het Arabisch Schiereiland.

MOVEMENTS



The **THORAX** departed with a loaded barge from Rotterdam Thursday evening.

Photo s : Jan van der Klooster



AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Vliegtuig neergestort op vliegbasis Leeuwarden

LEEUWARDEN - Tijdens de landing op de vliegbasis Leeuwarden is donderdag rond 12.15 een Starfighter F-104 in tweeën gebroken. Het vliegtuig is neergekomen aan de westkant van de vliegbasis ter hoogte van Marssum. In het gevechtsvliegtuig zat een persoon, een Italiaanse vlieger. De vlieger is zwaar gewond afgevoerd naar het ziekenhuis, meldde een woordvoerder van de luchtmacht.



[Hulpverleners zijn ter plaatse bij de neergestorte Starfighter F-104.](#)

De F-104 was in ons land vanwege een bezoek aan het jubilerende 312-squadron op de vliegbasis Volkel. De Starfighter was in colonne vanuit België voor oefeningen onderweg naar de Waddenzee. De colonne zou een tussenstop in Leeuwarden maken om te tanken. Volgens ooggetuigen zou het gevechtsvliegtuig als eerste van de colonne de landing te laat hebben ingezet. Het vliegtuig is ongeveer driehonderd meter doorgeschoven op de landingsbaan. De drie andere vliegtuigen zijn naar Duitsland uitgeweken. Volgens de brandweer hebben de hulpverleningsdiensten op de luchtmachtbasis ambulances en een aantal brandweerauto's ingezet.

RIJNMOND WEATHER

zaterdag 4 mei

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

9 uur 's ochtends :
temperatuur: 8 graden
kans op neerslag: 30%
wind: matig (21 km/u) uit NNW

5 uur 's middags :
temperatuur: 9 graden
kans op neerslag: 50%
wind: matig (25 km/u) uit NNW

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>

DE KURSK - DE BERGING

13 APRIL 2002

13 OKTOBER 2002



Nationaal Sleepvaart
Museum

Hoogstraat 1-3
Maassluis

