

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Thursday 06-06-2002



Look also at my Dutch warship pictures pages:

<http://communities.msn.com/DutchNavyShips/homepage.msnw>

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Volgende week begint afzinken

Kijkers welkom bij plaatsen betonnen tunneldelen

Rijkswaterstaat wil zondag 9 juni beginnen met het afzinken van de elementen van de Calandtunnel. Het publiek is daarbij welkom. De zes delen worden gedurende zes zondagen afgezonken in een uitgebaggerde zinksleuf in de bodem en de oevers van het Calandkanaal. Twee komen in de westoever, twee in het kanaal en twee aan de oostkant.

Rozenburg - Naar verwachting zal het eerste element op zondag rond 15.00 uur met water zijn gevuld. Tot die tijd zijn de werkzaamheden voor publiek te volgen. Vanaf het bezoekerscentrum naast de N15 en de brug (aan de Merseyweg bij Rozenburg) is een looproute naar de tunnel uitgezet. In het infocentrum wordt het project toegelicht en zijn medewerkers aanwezig om vragen te beantwoorden.

Met het karwei wordt aan de westkant, de Brielse kant, begonnen. Tijdens het afzinken, dat minstens een etmaal in beslag zal nemen, is het scheepvaartverkeer gestremd. Het laatste deel staat gepland voor 14 juli, maar er is een uitloop mogelijk tot eind juli.

Sleepboten pikken elke week rond acht uur 's ochtends een element op in de Brittanniëhaven (waar er twee in het water liggen) of de Zevende Petroleumhaven (vier stuks) en varen de betonnen bakken naar de afzinklocatie naast de brug. Daarbij worden ze onderdoor de viaducten en het windscherm gesleept. De vier oeverdelen worden met kabels en lieren op hun plek getrokken, waarna de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

ballasttanks met water worden gevuld en ze langzaam naar beneden zakken. Vervolgens wordt de bak op z'n plek geplaatst tegen de landdelen die al klaar zijn. In de loop van de week heeft de afwerking plaats.

De tunneldelen, gebouwd in een scheepsdok van Verolme Botlek, zijn 115 meter lang, 34,5 meter breed en 8,5 meter hoog. Ze wegen ruim 30 miljoen kilo. De tunnel krijgt twee buizen, met daartussen een leidingenruimte die tevens als vluchtweg zal fungeren.

De opening van de Calandtunnel stond gepland voor najaar 2003, hoewel door uitstel van werkzaamheden ook rekening wordt gehouden met een latere opening, begin 2004. Omdat het afzinken afhankelijk is van het weer kunnen belangstellenden die willen komen kijken vooraf bellen met het informatienummer 213083.

Op de dagen van het afzinken is het infocentrum geopend van 9.00 tot 17.00 uur. Op woensdag, vrijdag en zaterdag van 12.00 tot 16.00 uur.

Nieuwe draagvleugelboot



Foto: United Photos de Boer/Poppe de Boer

IJMUIDEN - De nieuwe draagvleugelboot voor de verbinding Velsen-Zuid-Amsterdam is gistermiddag uit de Oekraïne aangekomen in IJmuiden. Fast Flying Ferries, die de bootverbinding op het Noordzeekanaal exploiteert, heeft drie nieuwe schepen besteld.

De boot wordt in Velsen-Noord in de kleuren van FFF geschilderd en na proefvaarten ingezet voor de dienstregeling. Het schip is per schip naar Nederland gebracht.

Box ships most frequent users in Malacca strait

CONTAINERSHIPS make up the largest group of vessels, about a third of the total vessel traffic, plying the Malacca Strait, according to a Malaysian report.

This conclusion, according to Captain Raja Malik Saripulazan, the Marine Department director-general of peninsular Malaysia, defeats the popular notion that most ships using the strait are tankers.

In parallel to this increase in container traffic is the rise of shipping and port activities in the region, notably the emergence of the Port of Tanjung Pelepas (PTP) in Johor and Westport at Port Klang, as well as the increased traffic between Northport, also at Port Klang, and Singapore.

Mr Malik, who was quoted in the National Maritime web site portsworld.com, said the findings raise some important and new issues and concerns relating to safety of navigation of vessels in the strait.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

A total of 59,314 vessels passed through the strait last year, according to data culled by the International Maritime Organisation which had placed a reporting system, known as the Vessel Traffic System (VTS), in Port Klang.

The VTS reported that 20,010 containerships, making up 33 per cent of the total vessels, transited the strait last year, up 32 per cent from 2000.

In the first quarter of this year, containers again made up 33 per cent of the total vessel traffic indicating an ongoing upward trend.

Because deep draft VLCCs (very large crude carriers) cannot guarantee safe passage in the strait in the east-west trade, Mr Malik said, they tended to use other waterways, including the Lombok Straits in Indonesia.

VLCCs last year made up 15 per cent of the strait traffic with the deployment of 3,163 tankers. In the first quarter, there were 1,066 VLCC movements, again constituting 15 per cent of the total.

Mr Malik said that, unlike VLCCs which carried oil, there were separate issues on safety of navigation to be addressed for the fast moving containerships, including the demanding deadlines they must meet at ports of call.

Posidonia 2002 shipping trade fair opened its gates

Posidonia 2002, a biannual international shipping trade fair, officially opened its gates on Tuesday at the Piraeus Port Organisation's exhibition centre in Piraeus.

The 18th Posidonia attracted a record number of exhibitors, a total of 1,600 from 80 countries around the world.

Greek Merchant Marine Minister George Anomeritis stressed that the ministry supported competitiveness and business activity in the shipping sector and the shipping profession.

SHIPYARD NEWS

Duitse werven zijn zonder steun niet levensvatbaar

Hamburg - De Duitse werven hadden in 2001 weliswaar een veel betere omzet dan verwacht, maar de toekomst ziet er rampzalig uit. Dit wijt de belangenorganisatie Verein Schiffbau und Meerestechnik (VSM) aan de praktijken van Zuid-Koreaanse werven, die hun schepen twintig tot veertig procent onder de kostprijs op de markt brengen.

De VSM maakt zich sterk voor een EU-klacht tegen Zuid-Korea in de Wereldhandelsorganisatie. In de tijd dat de klacht behandeld wordt, moeten Duitse werven subsidies krijgen, vindt de VSM. Zo niet, dan staat de toekomst van de Duitse scheepsbouw op het spel, staat in het jaarverslag te lezen.

In 2001 liepen in Duitsland 53 zee- en 55 binnenschepen van stapel, goed voor een omzet van 4,8

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

miljard euro.

De opdrachtenboeken zijn nu zo goed als leeg. Leverden de Duitse werven afgelopen jaar 26 containerschepen op, dit jaar kwam een order voor slechts één nieuw containerschip binnen. „De situatie is dramatisch,” voegde VSM-directeur V. Meier toe. „Het gaat niet alleen om arbeidsplaatsen, maar ook om de know-how die we dreigen te verliezen.”

Op 6 juni komen de Europese minister van Economische Zaken bijeen. Dan moet de scheepsbouwproblematiek ter sprake komen. Alle EU-landen zijn voor indiening van de klacht tegen Zuid-Korea. Niet alle landen staan achter continuering van staatssubsidies voor nieuwbouwschepen. Zo wil Frankrijk dit voorstel niet ondersteunen, wanneer de regeling niet voor de bouw van gastankers geldt, een branche waar de Franse scheepsbouw in excelleert. Ook de Nederlandse scheepsbouw pleit ook voor steun.

Schelde Gears krimpt sterk in

VLISSINGEN - De Koninklijke Schelde Groep (KSG) zet het mes in tandwielkastenfabrikant Schelde Gears. Het concern krimpt het dochterbedrijf in tot minder dan een kwart van de huidige grootte. Personeel wordt in principe herplaatst binnen KSG of moederbedrijf Damen Shipyards.

Schelde Gears maakt tandwielkasten voor grote schepen, zoals marinefregatten, bagger- en cruiseschepen. Er werken 55 mensen. In 2000 en 2001 heeft het bedrijf nog goed gedraaid en haalde het een omzet van tussen de 14 en 18 miljoen euro.

Begin dit jaar werd duidelijk dat het slecht gaat met Schelde Gears. De orderportefeuille is helemaal leeg. Oorzaak volgens de directie is een instortende markt. De in januari gestarte zoektocht naar een overname- of fusiepartner is gestaakt.

„We willen Schelde Gears wel overeind houden”, verzekert KSG-directeur R. Berkvens.

Volgens de vakbonden is ophef van de bv niet zonder meer mogelijk, in verband met lopende onderhoudscontracten. Daarom zal ook een handvol mensen in dienst blijven en zal de onderneming in een aantal jaar worden afgebouwd. FNV en CNV zien op basis van de nu bekende informatie geen mogelijkheden om een andere koers in te zetten.

„We hebben geëist dat er een handboek komt waarin staat hoe moet worden omgegaan met mensen die worden herplaatst”, zegt FNV-bestuurder P. Hazelager. Het concept-handboek is er en dat betekent dat de directie daar serieus werk van maakt.

De ondernemingsraad is volgens voorzitter P. Goedheer nog niet op de hoogte in welke mate het bedrijf wordt afgeslankt. „Onder de werknemers is er veel onzekerheid over de werkgelegenheid. Mondeling zijn door de directie toezeggingen gedaan dat voor iedereen een oplossing zal worden gevonden. Maar die afspraken staan niet op papier.”

Dat het doek voor Schelde Gears langzaam valt, is wederom een teken dat de overname van KSG door Damen (in 2000) het uiteenvallen van het concern niet kan stoppen.

Begin jaren negentig bleek er geen droogbrood meer te verdienen met de ketelbouw. Het onderdeel werd opgedoekt. De kwetsbaarheid van de afdeling apparatenbouw (onder andere AKF) kwam aan het licht toen een order van 25 miljoen gulden (bijna 70 procent van de productiecapaciteit) werd geannuleerd. Beëindigen was de enige oplossing. Om de know-how niet te verliezen werd in 1998 Schelde Exotech opgericht dat zich richt op exotische techniek. De onderneming draait zo goed, dat het zich in januari heeft verzelfstandigd. Voorlopig blijft het nog wel op het KSG-terrein gevestigd

ROUTE, PORTS & SERVICES

Haven Rotterdam moet wakker worden



De Rotterdamse haven is ingeslapen en moet nodig worden opgeschud. Dat vindt de nieuwe havenwethouder van Rotterdam, Wim van Sluis. Daarbij verwacht hij van het bedrijfsleven in de haven een veel actievere rol. Ook wil hij meer steun vanuit Den Haag.

„Ondernemers moeten bij ons terecht kunnen met klachten, maar je kunt ook meer van hén verwachten: help eens mee in plaats van achterover te zitten en te roepen dat het anders moet. Kom met een strategische visie, en niet eentje voor een jaar of twee. De havenwerkgevers hebben de afgelopen jaren een aantal dingen laten liggen. Ze hebben hun lobby in Den Haag niet op orde”, aldus Van Sluis.

Van Sluis is sinds eind april wethouder Economische Infrastructuur namens Leefbaar Rotterdam. Hij is de eerste wethouder in Rotterdam van buiten de gemeenteraad. Van Sluis wil meer steun van het nieuwe kabinet bij de Tweede Maasvlakte. In maart werd afgesproken dat het rijk de aanleg van de benodigde zeewering zou financieren, maar Rotterdam moet daarvoor een rente betalen die neerkomt op 60 miljoen euro per jaar. „Dat hebben we niet, zeker niet over een periode van vijf jaar. Daarna worden de nieuwe haventerreinen pas rendabel.” In ruil voor de financiering wil Van Sluis het rijk zeggenschap geven in de Rotterdamse haven door het Gemeentelijk Havenbedrijf om te vormen tot een zogeheten ‘overheids-nv’. De gemeente Rotterdam wil in dat bedrijf dan wel de meerderheid van de aandelen houden.

Grote staking havens België

Gent - De vier grote Vlaamse zeehavens gaan vrijdag plat. De ruim 8.000 havenarbeiders in Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende hebben een grote staking aangekondigd uit protest tegen nieuwe Europese richtlijnen. In Nederlandse havens werd daartegen vorig najaar al geprotesteerd. Volgens de internationale vervoersvakbond ITF zetten de nieuwe voorstellen de deur open voor 'sociale dumping'. In de voorstellen worden de plaatselijke havenautoriteiten niet verplicht om aan de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

havenactiviteiten bepaalde minimum voorwaarden te verbinden. Dat zal de concurrentie tussen de havens verheven en zal de rederijen de kans geven de havens onder druk te zetten de tarieven voor het werk van met name de havenarbeiders te verlagen.

De goederen zullen steeds vaker worden gelost en geladen door de bemanningsleden van de schepen zelf of door niet opgeleide, niet erkende havenarbeiders. De internationale vakbond beschouwt de Europese plannen als een regelrechte aanval op de werkgelegenheid van opgeleide en erkende havenarbeiders. Ook de veiligheid zou onder druk komen te staan als de ministers op 17 en 18 juni in Brussel akkoord gaan met de voorstellen voor liberalisering.

Sargeant relocates terminal to Rotterdam



(SINGAPORE) Rotterdam's Botlek area is the new home of US bulk logistics company Sargeant Marine's European bitumen distribution terminal.

Servicing nine of Sargeant's own tankers, the terminal will be used for storage and customised mixing before being transported by rail, road, inland shipping or coasters throughout Europe.

The terminal has a storage capacity of 30,000 cu m, planned to double in the future, and will initially process about 140,000 tonnes of bitumen a year.

NYK OPENT KANTOOR IN ROTTERDAM.

De Japanse rederij NYK Line is bezig een kantoor te vestigen in Rotterdam voor het inlandvervoer en voor controle en beheer van materieel. Het krijgt de naam North Continental Office (NCO) en gaat in juli van start. Er komennaar schatting twintig mensen te werken, onder wie zo'n acht logistieke deskundigen van de NYK Line vestiging in Hamburg. Ongeveer eenzelfde aantal logistiek medewerkers stapt over van NYK Benelux naar het nieuwe NCO-kantoor.

Minder schepen in havens IJmuiden



IJMUIDEN - Gedurende het eerste kwartaal van dit jaar bezochten minder schepen de havens van IJmuiden (Zeehaven IJmuiden en de Corus-havens) dan in de vergelijkbare periode van 2001. In totaal kwamen de eerste drie maanden van 2002 824 schepen aan in de havens, 31 minder dan in het eerste kwartaal van het afgelopen jaar. Dit staat in het statistisch overzicht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam.

De afname deed zich vooral voor in de categorie - kleinere - schepen met een tonnage tussen de 1500 en 3000 ton en die tussen de 10.000 en 20.000 ton. Daarentegen was er sprake van een lichte groei van het aantal schepen met een hoger tonnage. Vooral de haven van Zeehaven IJmuiden kreeg minder bezoek van kleine schepen. Desondanks is het havengeld dat Zeehaven IJmuiden inde voor schepen volgens een woordvoerder nauwelijks verminderd in vergelijking met dezelfde periode in 2001.

De resultaten van staalbedrijf Corus zagen er positief uit. De eerste drie maanden van 2002 werd 3,6 miljoen ton erts en kolen aangevoerd. Hiervoor waren 82 schepen verantwoordelijk. De afvoer over water (540.000 ton) geschiedde door 192 (binnen-) vaartuigen. In 2001 was de aanvoer beduidend minder: 2,7 miljoen ton. Ook de afvoer was lager, getuige de 452.000 ton. In deze periode werden 78 schepen ingezet voor de aanvoer van de grondstoffen en 149 vaartuigen voor het verder transport van de (eind-)producten.

Het aantal schepen met bestemming Beverwijkse haven verminderde met 25 procent. Vorig jaar kwamen in het eerste kwartaal nog 77 schepen. Tijdens de eerste drie maanden van 2002 kwamen er slechts 57 schepen in Beverwijk. Een flinke terugval was vooral te zien in de schepen tot 3000 ton. Het gaat hier om schepen die vanuit zee naar Beverwijk kwamen. Rivierschepen zijn niet meegeteld. De Beverwijkse wethouder voor havenzaken zei voor TV Noord-Holland dat de conclusies van het Havenbedrijf zwaar vertekend zijn door een nieuwe berekeningsmethode.

Het aantal schepen dat vanuit Beverwijk het ruime sop koos, was in het eerste kwartaal nog minder.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Hier was een daling van maar liefst 38 procent te zien. Slechts zeventig schepen verlieten de haven, vorig jaar waren dat er nog 113. Met de vermindering van het aantal schepen in De Pijp is een einde gekomen aan een stijgende lijn die de laatste jaren ingezet was.

Alle havens langs het Noordzeekanaal hadden te maken met een vermindering van het aantal bezoekende schepen: van 2364 vaartuigen (eerste kwartaal 2001) naar 2158 in de eerste drie maanden van het lopende jaar.

Hesse Noord Natie wil terminalprestaties opdrijven

De Antwerpse goederenbehandelaar Hesse Noord Natie wil alle maatregelen treffen die nodig zijn om de groei van de containrtrafiek bij te benen en de prestaties van zijn verschillende terminals op te voeren, zowel wat het maritieme gedeelte als het gedeelte aan wal betreft. Met een trafiekuuitbreiding van 14% is het een hele opgave om dezelfde servicekwaliteit te handhaven waarmee de Antwerpse haven zijn reputatie heeft opgebouwd

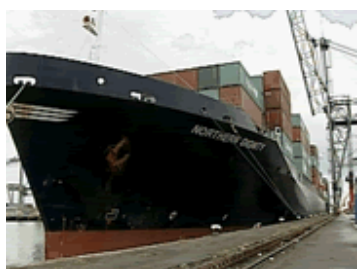
Loodsen beraden zich nog over eventuele acties



Zoals gemeld zullen de Vlaamse havenarbeiders vrijdag het werk neerleggen in de havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. De actie start bij de vrijdagmorgenshift om 06.00u en zal volgens een mededeling van het gemeenschappelijk vakbondsfront duren tot zaterdagochtend 06.00u. Ondertussen beraden de loodsen zich - in tegenstelling tot de berichtgeving in

de algemene pers - nog over acties. Zij zien morgen vertegenwoordigers van het kabinet van minister Stevaert om te praten over het standpunt van de regering in verband met het ontwerp van "Havenrichtlijn".

Rotterdam vraagt ontheffing voor vuurwerkbotten



Rotterdam en het gemeentelijk havenbedrijf gaan voor elke boot waarin vuurwerk zit, een ontheffing aanvragen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met die ontheffing kunnen de schepen gewoon aanlopen in de haven.

Rotterdam en het gemeentelijk havenbedrijf (GHR) gaan voor elke boot waarin vuurwerk zit, een ontheffing aanvragen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Met die ontheffing kunnen de schepen gewoon aanlopen in de Rotterdamse haven. De eerstvolgende boot wordt in de loop van het weekeinde bij Uniport in de Waalhaven verwacht, aldus

havenwethouder Van Sluis.

In de loop van de woensdag heeft China Shipping, het rederijkantoor waarvoor de Trade Cosmos vaart, gehoord dat het ministerie donderdag een definitief besluit neemt of het schip alsnog mag komen. Eerder werd al een ontheffing geweigerd. Gebeurt dat weer dan zal het schip de Rotterdamse haven overslaan en in Antwerpen ook de voor Rotterdam bestemde containers lossen. Aan boord van

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

de Trade Cosmos is 22 ton netto explosief gewicht aan vuurwerk, waarvan vijf ton bestemd voor Nederland. Dat zal dan over de weg naar Dronten gaan.

Schepen met vuurwerk aan boord, of het nou bestemd is voor Nederland of niet, komen nagenoeg niet meer de Rotterdamse haven binnen. Sinds de ramp in Enschede wordt elk vuurwerk automatisch ingedeeld in de zwaarste categorie. Daarvan mag maar een beperkte hoeveelheid op een klein aantal plaatsen aanwezig zijn, op land of aan boord van een schip.

Door de stringente regels verliest Rotterdam ook andere lading want die wordt met het vuurwerk elders gelost. Eind mei werd de kwestie op de spits gedreven toen twee directieleden van Uniport en Shipping, werden opgepakt. Bij Uniport werd lading voor Rotterdam gelost, terwijl aan boord 175 ton vuurwerk, waarvan 34 ton netto explosief gewicht, aanwezig was die naar Felixstowe moest. Het schip had eerst de Engelse haven moeten aandoen voor Rotterdam, maar week uit toen daar vertragingen waren.

Rotterdam en het havenbedrijf denken als er wat gebeurt snel in te kunnen grijpen. „Je gaat ervanuit dat de bom barst en wat doe je dan", aldus Van Sluis woensdagochtend. Naast het schip wordt dan ook constant een blusboot paraat gehouden. Ook worden nog andere maatregelen genomen zoals het constant uitgerold houden van brandslangen. „Een heel circus om Den Haag te overtuigen dat het zo toch veilig is", aldus GHR-directeur Scholten.

Met deze aanvullende maatregelen, bovenop de normale veiligheidsmaatregelen in de Rotterdamse haven, wil Rotterdam naar een tijdelijk standaard-ontheffingenbeleid om de klanten met vuurwerk aan boord weer normaal te kunnen bedienen. Maar er moet natuurlijk snel duidelijke nieuwe regelgeving komen, aldus Van Sluis. Daarover wordt 17 juni overlegd.

Maersk adds Cornelia to containership fleet

THE **Cornelia Maersk**, a post-panamax, 6,600-TEU containership built in the Odense Steel Shipyard, is to join the fleet of Maersk Sealand's worldwide liner service later this month.

The Danish AP Moller transport group received the vessel in a May presentation, where Denise Persson, wife of the executive chairman of Hennes & Mauritz AB, honoured the owner with the newbuilding's name.

The Cornelia Maersk, like her sister the Charlotte Maersk before her, joins a post-panamax series at Maersk; the vessel has a 12-cylinder HSD-Wartsila Sulzer diesel engine made in Korea.

The vessel, registered in Kalundborg, leaves for sea trials in Skagerrak today. Captain Egon Kolmos of Svendborg is commanding the ship, while the chief engineer is Torben Lund Jorgensen, Orbaek. The vessel has a 15-member crew as well as an education centre for training up to 10 cadets at a time while sailing.

German states back Wilhelmshaven

THE state government leaders of German coastal states Lower Saxony and Bremen have jointly decided in favour of building the first German deep-water container port at Wilhelmshaven. The euro800M (\$740M) project will take until 2009 to complete. Yesterday Lower Saxony's governing SPD party vetoed further deepening by one metre of the river Elbe, as requested by the Hamburg government. The Elbe deepening is also strongly opposed by the communities located near the river. Hamburg withdrew from the joint Wilhelmshaven port project after a change of government from the SPD and Green parties to the CDU in last September's elections

NLNG Takes Delivery of Two New Ships for Train Three



The Nigeria LNG Limited (NLNG) has christened two of three newly built vessels, which will be used to deliver additional liquefied natural gas (LNG) to be produced from the third train (production line) of the Bonny LNG Plant.

In a statement issued yesterday and signed by NLNG's General Manager, External Relations, Miss Siene Allwell-Brown, the company said vessels built by South Korea's Hyundai Heavywere were christened LNG Rivers and LNG Sokoto.

NLNG said funding for the new LNG carriers came from internally generated funds by its subsidiary, Bonny Gas Transport (BGT) as well as third party loans totalling \$260 million that were raised from the international and Nigerian markets.

"Each of the new ships has a cargo capacity of 137,036.9 cubic metres and gross tonnage of 114,354 cubic metres," NLNG said, adding that the third train, LNG Bayelsa would join its fleet of vessels next February.

The three new vessels represent the first to be constructed out of the total 10 vessels now owned by the NLNG. The other seven currently being used to deliver LNG produced from the first-two trains in the Bonny LNG plant, were purchased after long-term charters.

Construction work on the third train valued at \$1.8 billion (N210.6 billion) has already reached 90 percent, and on completion by the end of this year will raise output from the Bonny LNG plant to nine million tons per annum.

All the output from the first three trains have been sold out to European buyers on long term supply bases. The buyers are Enegas of Spain, Enel of Italy, Transgas of Portugal, Botas of Turkey and Gas de France, and all have contracts spanning 22 and half years.

Managing Director of the NLNG, Mr Andrew Jamieson, said the new vessels would increase the company's shipping capacity and boost its position as a leading exporter of LNG in the world.

By 2006, the company plans to raise the total number of its vessels for gas export from 10 to 14 and its yearly total production capacity to 17 million tonnes when its fourth and fifth trains come on stream.

It also targets the production of two million tonnes of Liquefied Petroleum Gas (LPG) and one million tonnes of condensate yearly.

NLNG had late last year signed a ship building contract for the construction of additional four vessels of 141,000 cubic metres capacity each from Trains Four and Five, to be known as NLNG Plus. The vessels which are to be built also by Hyundai Heavy Industries (HHI) would be delivered between November 2004 and March 2006.

The NLNG project is a joint venture outfit involving the Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC) which holds 49 percent equity, Shell 26.4 percent, Agip 10.6 percent and Elf 15 percent.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

NAVY NEWS

WHICH FOREIGN NAVY SHIPS WILL VISIT DUTCH PORTS & WHICH PORTS ARE VISITED BY DUTCH NAVY SHIPS

07 Jun 02	HMS Somerset	F 82	Amsterdam
07 Jun 02	HNLMS Maassluis	M 856	Sliedrecht
09 Jun 02	HNLMS Harlingen	M 854	Middelburg
28 Jun 02	HNLMS Tjerk Hiddes	F 803	Amsterdam
28 Jun 02	HNLMS Tydeman	A 906	Terneuzen
09 Jul 02	HNLMS Tydeman	A 906	Amsterdam
12 Jul 02	HNLMS Van Amstel	F 831	Den Helder
12 Jul 02	HNLMS Abraham Van Der Hulst	F 832	Den Helder
12 Jul 02	FS Vulcain	M 611	Amsterdam

MOVEMENTS



Wednesday evening the Polish tug **IRBIZ** towed the above newbuild tug named **PORTOVENDRE** towards Rotterdam.—Photo —Piet Sinke

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

NORTHSEA WEATHER

THE SHIPPING FORECAST ISSUED BY THE MET OFFICE AT 1725 ON WEDNESDAY 05 JUNE 2002

THERE ARE WARNINGS OF GALES IN FORTIES DOGGER FISHER GERMAN BIGHT

THE GENERAL SYNOPSIS AT 1300

LOW NORTHERN FRANCE 990 EXPECTED CENTRAL ENGLAND 998 BY 1300 TOMORROW

THE AREA FORECASTS FOR THE NEXT 24 HOURS

SOUTHWEST VIKING

EAST VEERING SOUTHEAST 5 OR 6. THUNDERY RAIN AT FIRST. MAINLY MODERATE

NORTHEAST VIKING NORTH UTSIRE

EASTERLY 4. MAINLY FAIR. MODERATE OR GOOD

SOUTH UTSIRE

EASTERLY 5 OR 6, OCCASIONALLY 7. MAINLY FAIR. MODERATE OR GOOD

FORTIES

EASTERLY 5 TO 7, OCCASIONALLY GALE 8. THUNDERY RAIN. MAINLY MODERATE

CROMARTY FORTH TYNE

NORTHERLY VEERING EASTERLY 4, OCCASIONALLY 5. THUNDERY RAIN AT FIRST. MODERATE WITH FOG PATCHES

DOGGER FISHER GERMAN BIGHT

EASTERLY 5 OR 6, INCREASING 7 OR GALE 8 FOR A TIME, DECREASING 4 LATER IN DOGGER. THUNDERY RAIN. MODERATE OR POOR

HUMBER THAMES

NORTHEASTERLY VEERING SOUTHERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6, BECOMING VARIABLE 3 LATER IN EAST. THUNDERY RAIN. MODERATE OR POOR

DOVER WIGHT PORTLAND

NORTHWESTERLY BACKING SOUTHWESTERLY 5 OR 6, OCCASIONALLY 7, BECOMING CYCLONIC 4 FOR A TIME IN DOVER. THUNDERY RAIN. MODERATE OR POOR

PLYMOUTH

NORTHWESTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6. THUNDERY RAIN LATER. GOOD BECOMING MODERATE OR POOR

BISCAY NORTHEAST FITZROY

NORTHWESTERLY 5 OR 6 DECREASING 4. RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

SOUTHWEST FITZROY

NORTHWESTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD

SOLE

NORTHWEST 4 OR 5 BACKING WEST 3 OR 4. RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

LUNDY FASTNET

NORTHWESTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6. THUNDERY RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

IRISH SEA

NORTHWESTERLY VEERING NORTHEASTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6. THUNDERY RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

SHANNON ROCKALL

NORTH OR NORTHWEST 4 OR 5 BECOMING VARIABLE 3 OR 4. SHOWERS. GOOD

MALIN HEBRIDES

NORTHERLY 3 OR 4, OCCASIONALLY 5. RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

BAILEY

SOUTHEASTERLY BECOMING VARIABLE 3 OR 4. MAINLY FAIR. GOOD

FAIR ISLE

EAST OR SOUTHEAST 4 INCREASING 5 OR 6. RAIN OR SHOWERS. MODERATE WITH FOG PATCHES

FAEROES

EASTERLY 3 OR 4, OCCASIONALLY 5 IN EAST LATER. RAIN OR SHOWERS. MODERATE WITH FOG PATCHES

SOUTHEAST ICELAND

SOUTHERLY 3 OR 4. RAIN AT TIMES. MODERATE OR GOOD

**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>