

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

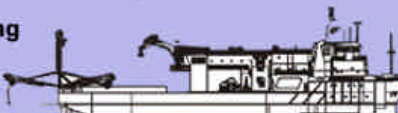


Number 081****DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Thursday 21-11-2002

THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :

SOCSS **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

A detailed illustration of a cable ship, showing its complex rigging and equipment.

**Operation
Enduring Freedom**



EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Loodsen onder vuur na verhoging loodsgelden

Het Loodswezen ligt zwaar onder vuur vanwege een aangekondigde verhoging van de loodsgelden. Die verhoging komt op het moment dat Rotterdam de havengelden voor komend jaar opnieuw heeft bevroren en de loodstarieven voor de vaart op Antwerpen worden verlaagd.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

„Dit is uitermate slechte zaak," zei directeur P. Struijs van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam gisteravond tijdens een maritieme bijeenkomst in Hotel Atlanta.



De **Explorer** vertrekt uit Hoek van Holland – foto : **Piet Sinke** ©

In een boze brief aan demissionair minister De Boer (Verkeer en Waterstaat) noemt de Nationale Havenraad de tariefsverhoging 'onacceptabel' en pleit er voor de tarieven juist te verlagen om de concurrentiepositie van de Nederlandse havens te verbeteren.

Het Loodswezen wil het tarief voor de beloodsing van schepen naar en vanuit de Rotterdamse haven met 1,9 procent verhogen. Voor de andere Nederlandse zeehavens gaat het loodsgeldtarief met 3,5 procent omhoog. De Belgische loodsen verlagen komend jaar hun tarieven met één procent. „Voor Rotterdam betekent dit een verslechtering van drie procent ten opzicht van Antwerpen," meent Struijs.

Aan de tariefsverhoging valt volgens het Loodswezen niet te ontkomen. In de regio Scheldemonden is dit jaar een fors verlies geleden omdat de loodstarieven voor Antwerpen per 1 januari zijn verlaagd. De Nederlandse loodsen nemen bijna dertig procent van het aantal beloodsingen naar Antwerpen voor hun rekening. Dit verlies wordt doorberekend aan de andere Nederlandse zeehavens. Ook is extra geld, ruim zeven miljoen euro, gereserveerd voor het oplossen van de pensioenproblematiek die is ontstaan door verzelfstandiging van het Loodswezen, nu tien jaar geleden.

De Havenraad betwijfelt of de aangekondigde tariefsverhoging, die nog door de minister moet worden bekrachtigd, op de juiste wijze tot stand is gekomen. De raad heeft ook het sterke vermoeden dat de loodsgeldtarieven in Nederland danig uit de pas lopen met die in andere Noordwest-Europese havens. „Dat is dan in strijd met het algemeen belang," stelt de Havenraad in de brief aan minister De Boer, die wordt gevraagd goedkeuring aan het voorstel te behouden.

Erfenis

Het Loodswezen kent vier regio's. Zeventig procent van het werk wordt gedaan in de regio Rotterdam-Rijnmond. Als enige heeft deze regio in het tarief een extra component, een erfenis uit de tijd dat er nog speciale havenloodsen bestonden. Die component wilde het Loodswezen in vijf jaar tijd gaan

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

afbouwen, waardoor per saldo het loodsgeldtarief voor Rotterdam fors zou dalen. Maar over dit plan hebben de loodsenregio's eerder dit najaar geen overeenstemming kunnen bereiken.

„Daarop is de minister geadviseerd de normale indexering toe te passen,” legt voorzitter E. van Dijk van de loodsenorganisatie Rotterdam-Rijnmond uit.

Van Dijk wijst er op dat ook voor het Loodswezen de 'gewone' kosten zijn gestegen. Dat in Antwerpen de tarieven wel lager kunnen, is volgens Van Dijk simpel te verklaren. „In Antwerpen betaal je als reder alleen de kosten van de loodsen zelf,” legt hij uit. „Alle overige kosten zijn voor rekening van de provincie Vlaanderen. En vorm van staatssteun dus.”

Limburg rijp voor de sloop

Na een eerste inspectie van de olietanker '**Limburg**' in Fujairah is de Belgische rederij CMB tot de conclusie gekomen dat het schip zeer waarschijnlijk rijp is voor de sloop. Het onder Franse vlag varende schip werd voor de kust van Jemen het slachtoffer van een terroristische aanval. In de Verenigde Arabische Emiraten wordt de overgebleven olie uit het schip gepompt waarna een eerste raming van de schade kan gemaakt worden.

PRESTIGE



The bow of the **Prestige** oil tanker floats above water moments before sinking in waters off northern Spain, November 19, 2002. The tanker, laden with 70,000 tons of fuel oil, split and sank off northwest Spain triggering what environmental activists said could become one of the world's worst oil spills

Wijsmuller still battling Hanjin Pennsylvania hot spots

WIJSMULLER Salvage is still battling with several 'hot spots' on the stricken **Hanjin Pennsylvania** which has been on fire for more than a week off the coast of Sri Lanka.

One particularly intense spot was very close to containers which were known to contain fireworks destined for Europe.



Although the fire had been extinguished at this hot spot it was still proving extremely difficult to reduce the temperature, leading salvors to fear it could reignite.

**Left : the HANJIN
PENNSYLVANIA**

Photo : Wijsmuller

There are thought to be nearly 60 boxes containing fireworks and other hazardous substances aboard the 4,400 teu vessel.

Hendrick Land from the IJmuiden-based salvage company, which is part of the Danish Svitzer Wijsmuller group, said the salvors were working around the clock in a bid to get the fire under control.

There was a massive explosion on November 15 which blew several containers overboard but now he hoped the salvage team were gradually winning the battle and temperatures were slowly dropping overall.

Proces kapiteins vuurwerkschepen

Vier kapiteins van containerschepen zijn voor de rechter gedaagd omdat ze de Rotterdamse haven zijn binnengevaren met scheepsladingen vuurwerk die niet aan de regels voldeden. De rechtzaak is op 27 november. Het gaat om kapiteins van schepen van Hanjin, Senator Lines, MOL en Bulcon.

De vermeende overtredingen vonden allemaal in een week van oktober vorig jaar plaats. De kapiteins zullen niet in eigen persoon op de rechtszitting komen, maar worden vertegenwoordigd door advocaten en P & I Clubs. Advocaat Mr. J.F. van der Stelt, gespecialiseerd in maritieme zaken, zal twee van de gedaagden Verdedigen en spreekt van een gevoelige 'zaak. Het moment waarop de kapiteins zich tegenover de rechter moeten verantwoorden, is zeker gevoelig. Een paar weken voor oudjaar zijn het de hoogtijdagen van het vuurwerkvervoer via de Rotterdamse haven en op de Indische Oceaan staat een containerschip in brand dat met 57 vuurwerkcontainers aan boord op weg was naar Rotterdam en enkele andere Europese havens. Waarmee de discussie over de veiligheid en regels omtrent vuurwerkvervoer weer onder de aandacht is gebracht. Directeur B. de Nooijer van de Rotterdamse cargadoor Slavenburg & Huyser, agent van Senator Lines, maakt zich geen grote zorgen over de rechtzaak. „Maar het is wel interessant om te horen wat de uitspraak van de rechter zal zijn, nu de regelgeving voor vuurwerkoverslag inmiddels is aangepast. ”

J. Blinde, operations manager Benelux van Hanjin Shipping in Rotterdam zegt niet te snappen waarom het Openbaar Ministerie juist met deze vier zaken naar de rechter stapt. „Als je je niet aan de regels houdt, kom je normaal gesproken de haven niet in. Ons schip kreeg van de inspectie wel toestemming om de haven binnen te varen, maar toen de inspecteurs aan boord kwamen, kreeg de kapitein toch te horen dat de opgave van de lading in strijd was met de regels. Normaal krijg je in zo'n geval een proces-verbaal, want het gaat niet om een criminele handeling, maar dit keer is er dus een dagvaarding gekomen. Maar het waarom, daarover tasten we in het duister. ”De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), die de vier kapiteins vorig jaar op de bon slingerde, wil geen toelichting geven. „De IVW spant geen zaken aan, dat is een taak voor het openbaar ministerie. IVW stelt zaken vast en maakt daarvan proces-verbaal ten behoeve van justitie. ”

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

Blinde geeft wel toe dat vorig jaar oktober niet altijd helemaal duidelijk was wat de eisen rondom vuurwerkladingen precies waren. „De regels veranderden nogal eens. De communicatie tussen laad- en loshaven was daardoor lastig. ”De regels voor vuurwerkvervoer via havens is de afgelopen tijd inderdaad aan verandering onderhevig geweest. Demissionair minister De Boer versoepelde afgelopen zomer de regelgeving, nadat zijn voorganger Netelenbos aanvankelijk een veel strengere beleidsregel had opgesteld.

CASUALTY REPORTING

Stranded Ship Leaves Gulf of Mexico

A Brazilian freighter that sat disabled in international water for more than a month apparently is finally under way again, although the crew didn't tell anyone they were leaving, the Coast Guard said.

The Coast Guard realized the 465-foot **Neptunia Mediterraneo** and its 21-member crew had left sometime during the weekend only because an airplane crew couldn't spot the ship, Coast Guard spokesman Robert Suddarth said.

No one from the ship had radioed to say they were leaving, Suddarth said, but he said the Coast Guard was certain the ship did not sink.

The freighter was headed from Panama to Houston in September to pick up cargo when it had to dodge Hurricane Isidore. On Sept. 25, Capt. Merinaldo Coelho radioed the Coast Guard that his vessel was having engine and steering problems.

With no money for port fees or a tug boat, the ship remained stranded in international water, 16 miles off shore. However, the ship's owner sent out parts, food, medication and fresh water.

SHIPYARD NEWS



The **CSO WELLSERVICER** arrived Wednesday at the A&P Tyne yard to undergo a 5 months refit, during which the ship will be re-engined and new cranes fitted – **photo : Kevin Blair ©**

Birka Line places E155m order with Aker Finnyard

FINNISH shipping company **Birka Line** said on Wednesday it had placed a cruise ship order with Finnish shipyard Aker Finnyard worth Euro155 million (\$156.9 million) to boost its position in the region. The cruise ship -- to traffic the **Stockholm-Mariehamn** route -- will be delivered in autumn 2004 and the deal comes after a letter of intent was signed earlier this year.

"The ship will be a pure cruise ship, without a car deck and will be equipped with, among other things, an entire deck of spa and recreational facilities," the company said in a statement.

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

wire ropes, chains, hooks, shackles, webbing slings,
lifting beams, crane blocks, turnbuckles etc.

Binnenbaan 36 3161VB RHOON The Netherlands

Telephone: (+31)105018000

(+31) 105015440 (a.o.h.)

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



VLIERODAM, STRONG QUALITY IN LIFTING AND HOISTING EQUIPMENT.

Greens raise alarm over US navy visit

THE chances of Hobart being the target of a terrorist attack would increased significantly if a US aircraft carrier visited the state during the Christmas-New Year period, the Greens said yesterday.

Denying allegations of being an alarmist, Greens Leader Peg Putt said that since the September 11 terrorist attacks on the United States and the Bali bombings, Australia`s security environment had changed.

Ms Putt said the Greens had a long-standing concern about visits by nuclear powered ships, but this had been heightened after Australia had been singled out as a possible target by terrorists.

Her comments followed reports that a US aircraft carrier, carrying about 5000 sailors, is expected to spend about five days in Hobart late next month.

As part of normal security arrangements, visits by US aircraft carriers are not confirmed until seven days before they are due to arrive.

Ms Putt called on the State Government to take a pro-active approach in upgrading the safety plan for visiting nuclear ships "in the light of the threats now posed by terrorist activity and the potential for such ships to become a target".

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

She also called for a public debate on whether nuclear-ship visits, in light of the current security climate, were appropriate.

Ms Putt said Hobart's safety plan was formulated for a "reference accident", which was a low-level nuclear accident, not a terrorist attack or a major reactor explosion.

"It seems even more risky to park nuclear ships in the Derwent so near to a major population centre in the new circumstances post September 11 and the Bali bombings and the safety plan is outdated because it doesn't provide for terrorist attack," she said.

Premier Jim Bacon said all aspects of government and community security were being reviewed on an ongoing basis.

Lloyd Sardegna in newbuilding 'attempt number two'

ITALIAN shipowner Lloyd Sardegna is making a second attempt to order two newbuildings following the collapse of the company's first attempt early this year.

The Genoa-based company has entered into negotiations with yards regarding the construction of two ro-pax ships of similar specification to the 18,400 gt vessels almost delivered by Poland's Szczecin yard.

"Within the company, we are calling this attempt number two," said Carlo Andrea Marsano, Lloyd Sardegna chief executive. Family-owned Lloyd Sardegna took advantage of Szczecin's bankruptcy to pull out of the previous deal.

The ships on order were subsequently sold to Danish roll-on roll-off specialist DFDS, reportedly at a better price. Mr Marsano declined to go into the details of the failed first attempt, other than saying that the ships were seriously behind schedule. All monies owed to Lloyd Sardegna were paid back with interest, he added. The new ships are expected to renew Lloyd Sardegna's six-strong ro-pax fleet.

The company's 'camping on board' marketing campaign has helped increase passenger numbers on routes to Sardegna this year, though freight volumes have been hit and rates depressed by a new operator - Armatori Sardi - on the Livorno / Olbia crossing.

NAVY NEWS



The United States has asked Canada and other allies what they could contribute to a possible military coalition against Iraq. In this October 17, 2001 file photo, Canadian warships **HMCS Iroquois** (L), **HMCS Charlottetown** (C) and **HMCS Preserver** (R) leave the Halifax harbor to join a U.S.-led coalition fighting Afghanistan's Taliban regime



The Norwegian Minesweeper **ORKLA** was completely destroyed by a large fire during Tuesday.



U.S. Navy Ship to Visit China

A U.S. Navy ship is scheduled to call at a Chinese port next week, the first such visit since military ties were ruptured following the collision of an American spy plane and a Chinese fighter jet.

The **USS Paul F. Foster**, a destroyer in the U.S. Seventh Fleet operating in the western Pacific, will stop at the eastern port of Qingdao, the U.S. Embassy in Beijing said Tuesday. It didn't say what day the ship would arrive. China-U.S. military relations soured after the April 1, 2001 collision over the South China Sea. Both sides accused the other of causing the crash, and China detained the American plane's 24 crew members for 11 days after the EP-3 made an emergency landing on China's Hainan island.

China's handling of the incident angered the Bush administration, which called a halt to military cooperation. Although U.S. ships have since visited the Chinese-administered port of Hong Kong, which operates with considerable autonomy, the visit to Qingdao would be the first to a mainland port by a U.S. Navy ship since March 2001. With the war on terror and security concerns such as North Korea's nuclear weapons program bringing Beijing and Washington closer, Chinese President Jiang Zemin and President Bush recommitted to military cooperation during a meeting in Texas last month. As part of improved ties, the United States will host nearly two dozen Chinese generals next month. The admiral who commands all U.S. forces in the Pacific will visit China. Senior-level defense talks not held since 2000 will also resume Dec. 9 in Washington.

The **Paul F. Foster**, whose home port is Everett, Wash., has a crew of about 340.

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP Towage & Salvage

Scheldekade 48

4531 EH Terneuzen

The Netherlands

Tel : + 31 – 115 645 000

Fax : + 31 – 115 645 001

Internet :

commercial@multraship.nl

<http://www.multraship.nl>

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081



The **STENA TRANSPORTER** at the yard in POLAND , she will resume very soon her service from the Europort

Photo : Coll :Rob de Visser

The tug **VIKING** arrived Tuesday with 2 newbuildings (Yard number 511715 and 511716) from Archangelsk bound for Dordrecht .

Photo: Jan van der Klooster ©



The tugs **SMITWIJS ROTTERDAM** and the **JOHN ROSS** departed from Corpus Christi with the **MARI-B jacket** which is loaded onboard the transport barge **H-851**, the transport is enroute for the Mediterranean.

Photo's : Jan van Akkeren
Heerema Marine Contractors

11/20/2002

RIJNMOND WEATHER

Vooruitzichten van donderdag t/m zondag:

Zacht herfstweer!

Wolkenvelden, ook wat zon en zacht. Op vrijdag en zondag in de namiddag een enkele bui. Winterweer staat tot het eind van deze maand niet op het programma.

	DO-21	VR-22	ZA-23	ZO-24
Maximumtemperatuur:	11	11	11	10
Minimumtemperatuur:	8	7	6	6
Zonnekans in %:	10	30	30	30
Neerslagkans in %:	60	30	20	30
Windrichting kracht:	ZO-4-6	ZO-4-5	Z-4-6	ZO-3-5

STORY OF THE DAY

Maritieme wereld gaat onvolwassen om met ongelukken op zee

Door : Alexander Bakker

De ramp met de olietanker Prestige voor de Spaanse kust heeft opnieuw duidelijk gemaakt dat de maritieme wereld geen kans ziet een kwaliteitsslag te maken. In geval van ongelukken, als ook overheden en politici zich er mee gaan bemoeien, prevaleren ordinaire ruzies over schuldvraag en schadevergoedingen boven adequaat ingrijpen.



De Spaanse autoriteiten hebben de lekkende tanker Prestige uit territoriale wateren gedirigeerd op een moment dat de meeste olie al uit één van de lekgeslagen tanks van het schip was gestroomd en op zee dreef en zo een directe bedreiging vormde voor de Spaanse westkust. De tanker zelf dreigde op dat moment te breken, met nog veel grotere schadelijke gevolgen.

De specialisten van het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit Salvage hadden donderdag, een dag nadat het schip in problemen was gekomen en

bergingscontract was gesloten, de tanker graag naar een baai langs de Spaanse kust gesleept. In de beschutting van die baai had, omgeven door voldoende veiligheidsmaatregelen, de resterende olie uit de Prestige kunnen worden gepompt. Vanmorgen is de oude tanker, met nog ruim zeventigduizend ton stookolie aan boord, in het midden ingezakt en geknikt.

Er kunnen een heleboel vraagtekens worden gezet bij de kwaliteit van de in 1976 in Japan gebouwde tanker. De Prestige is een oudje, een zogeheten enkelwandige tanker. Moderne tankers hebben een dubbele romp, waarmee in geval van incidenten de kans op oliemorsing aanmerkelijk kleiner is. Is het verstandig om zo'n oude tanker helemaal vol te laden met stookolie en er van de ene kant van de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

wereld (Letland) naar de andere kant van de wereld (Singapore) te varen op een moment dat op een flink deel van die route met extreem slecht weer rekening moet worden gehouden?

Het antwoord op die vraag is natuurlijk 'neen'. Maar er is geen enkele regel die het uitvaren van de Prestige verbiedt. De maritieme wereld is het er wel over eens dat oude, enkelwandige tankers niet meer op zee thuishoren, maar de afgesproken uitbanning van deze schepen is als compromis over een veel te lange tijd uitgesmeerd. De Prestige gaat volgens die afspraken in het voorjaar van 2005 met 'pensioen'. De tanker is het enige schip van het bedrijfje Mare Shipping, dat het management van het schip heeft uitbesteed aan de Griekse reder Universe Maritime, een gebruikelijke constructie voor vooral oude tankers.

Voldeed de Prestige wel aan alle eisen? Er zijn nog geen aanwijzingen dat dat niet het geval was. Een groot aantal partijen moet daar op toe zien, maar uiteindelijk is de reder, de eigenaar, de eindverantwoordelijke. De Griekse eigenaar liet de Prestige varen onder de vlag van de Bahama's, dat als vlaggestaat de nodige eisen stelt. Dat de Bahama's beschikken over een scheepsregister heeft veel meer met fiscale zaken te maken dan met een vooruitstrevende maritieme traditie.



Eisen stelt ook de classificatiemaatschappij, in dit geval het American Bureau of Shipping. En ook de verzekeringsmaatschappij, de prestigieuze Londen P&I Club, heeft zo zijn voorwaarden. Alle betrokkenen hebben tot nu toe verklaard dat het schip aan alle eisen voldeed.

Vorig voorjaar nog is de Prestige in dok geweest voor inspectie en noodzakelijke reparaties. Daarbij moet worden aangetekend dat vlaggestaat, classificatiebureau én verzekering er natuurlijk

belang bij hebben dat een schip vaart. Alle drie de partijen ontvangen van de reder geld.

Controle

Negentien voornamelijk westerse landen hebben jaren geleden afgesproken om als kuststaat bezoekende buitenlandse schepen steekproefsgewijs te inspecteren. Deze zogeheten Port State Control (PSC)-inspecties zijn streng en bij gebleken tekortkomingen kan een vaarverbod worden opgelegd. De Prestige is op 1 september 1999 in Rotterdam geïnspecteerd. Drie tekortkomingen (twee op het gebied van reddingsmaterieel en een 'algemene' veiligheidsbemerking) waren onvoldoende voor een aanhouding. Daarna heeft de Prestige geen PSC-inspectie meer ondergaan, ondanks het feit dat de tanker de afgelopen jaren in havens van aangesloten landen is geweest.

Dat is vreemd. Griekse reders hebben geen al te beste veiligheidsreputatie en de Prestige moet alleen al gezien haar leeftijd tot de hoogste risicogroep worden gerekend. Het zegt direct veel over het functioneren van Port State Control.

De Prestige vervoerde een lading stookolie, vermoedelijk bestemd voor het Verre Oosten. Die olie, scheepsbrandstof, is door toegenomen raffinagecapaciteit in Rusland én door de grote Russische

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 081

behoefte aan buitenlandse deviezen aan deze kant van de wereld goedkoper dan dezelfde olie in het Verre Oosten, waar bovendien op dit moment door grootonderhoud aan raffinaderijen de productie op een laag pitje staat. Dit soort transporten heeft dan ook een hoog speculatief gehalte. Het gebruik van een oude en dus goedkope tanker verhoogt de winstmarge.

Ook ladingverzekeraars spelen nog een belangrijke rol. De eisen die aan het transport worden gesteld zijn doorgaans minimaal en bovendien is er bijna altijd sprake van herverzekering van het pakket bij meerdere 'derden' om het risico te spreiden. De concurrentie in verzekeringsland is groot en een klant laten lopen is er doorgaans niet bij.

Zowel de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) als de Europese Unie ijvert voor voldoende uitwijkhavens, maar het blijkt lastig leden en lidstaten te laten instemmen met regelgeving. De vergoeding voor het ontvangen van een 'probleemschip' is doorgaans laag en de risico's zijn niet zelden groot.

Bovendien zijn veel van dit soort schepen slecht of in het geheel niet verzekerd en wacht een juridisch lange weg om gemaakte kosten vergoed te krijgen.

Asiel

Spanje heeft de afgelopen dagen de lekkende tanker Prestige asiel onthouden. Het land heeft zich gestort op een ordinaire ruzie met Groot-Brittannië over Gibraltar, dat aanvankelijk gold als eindbestemming voor de tankers.



Inmiddels is duidelijk dat in de ladingpapieren Gibraltar weliswaar als bestemming is genoemd, maar dat de ladingeigenaar ter hoogte van de doorgang naar de Middellandse Zee de exacte eindbestemming aan de kapitein had willen doorgeven.

In het gebied waar de gebroken tanker zich op dit moment bevindt, wordt voor morgen op nieuwe zeer slecht weer voorspeld