



Number 115**DAILY SHIPPING NEWSLETTER*** Sunday 29-12-2002**

IN MEMORIAM

Met grote verslagenheid hebben wij kennisgenomen van het overlijden van onze collega



Reinier Roon

DUIKER – VOORMAN

Reinier is op 15 december 2002, als gevolg van een noodlottig ongeval tijdens werkzaamheden voor de kust van Point Noire (Congo) om het leven gekomen

Reinier was een zeer gewaardeerde collega. Wij zullen hem missen.

Reinier is thuis. Dagelijks is er gelegenheid tot rouwbezoek en afscheidnemen.

De begrafenisplechtigheid zal worden gehouden op dinsdag 31 december a.s. om 13.00 uur in de aula op de algemene begraafplaats "Vredenhof" aan de Lagedijk 114, 2981 EN Ridderkerk, waarna Reinier begraven zal worden op de begraafplaats aldaar.

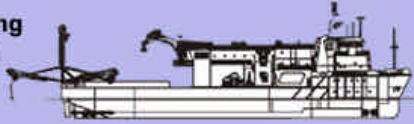
Tevens zal er na de begrafenis nog gelegenheid zijn tot condoleren in de aula op de begraafplaats.

Wij wensen zijn vrouw, zoontje en familie heel veel sterkte bij het verwerken van dit grote verlies.

Directie, medewerkers en bergingsploeg SMIT Salvage

SOCS 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



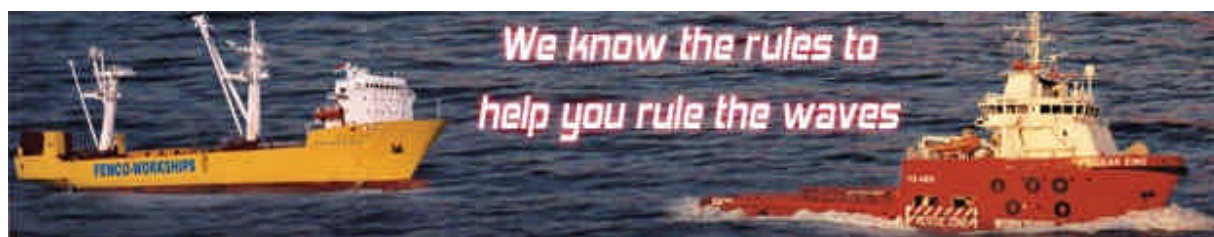
EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



Two fishing boats attempt to repair a broken barrier against an oil slick after a storm broke it at Corcubion port in the Spanish northwestern region of Galicia, December 27, 2002. France and Spain may soon have to fight together against the ecological disaster as high winds drive a massive oil slick from the Bahamas-registered sunken tanker Prestige toward French waters

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

Workships Contractors bv



K.P. van der Mandelelaan 34 - 3062 MB Rotterdam - The Netherlands

Telephone : (31) 10 - 453 03 77
Fax : (31) 10 - 453 05 24
E-mail : post@workships.nl
Telex : 24390 wosh nl

Ailing Passengers Taken Off Cruise Ship

About 75 Sick Passengers Taken Off Cruise Ship, Bused to Miami

Royal Caribbean Cruise Lines officials removed about 75 passengers from a ship in Key West and sent them to Miami by bus, after the guests fell ill during a four-day sail to the Bahamas, a spokeswoman said.

The **Majesty of the Seas**, an 880-foot vessel which can accommodate 2,744 passengers, was making a scheduled stop in Key West when the sick passengers, many of whom had been quarantined in their cabins aboard the ship, were loaded onto two Miami-bound buses.



"This was handled terribly," said Adam Hoffman, a Connecticut man who was among the passengers sent to Miami.

The trip was scheduled to end at the Port of Miami on Friday morning.

Royal Caribbean spokeswoman Lynn Martenstein said she could not confirm whether the passengers were suffering from a Norwalk-like virus which has plagued numerous cruise ships in recent weeks.

"It could be anything from guests staying out too late, drinking and eating, to what the stomach flu people refer to as the Norwalk-type virus," Martenstein said. "It is not unusual. It's not a particularly high number of people with flu symptoms."

Martenstein said there had been a "limited number" of stomach flu cases in recent weeks aboard the Majesty, adding that the cruise line had kept the Center for Disease Control and Prevention informed of the situation.

"The CDC is not taking any action," Martenstein said. Officials from the CDC could not be reached for comment. The Norwalk-like virus strikes suddenly and violently, typically lasting 1-2 days. It can cause vomiting, headaches and nausea, according to health officials, and is considered to be one of the most common gastrointestinal viruses.

More than 1,000 passengers have recently become sick on cruise ships and the CDC is looking into more than 20 outbreaks of the virus on cruise lines, more than it has seen in the four previous years combined.

Japan to pay China over ship salvage

Japan will pay China 150 million yen in compensation for the damage Chinese fishermen suffered in connection with Japan's salvage of a sunken North Korean spy ship in the East China Sea in September, government and diplomatic sources said Friday.

The two countries reached a basic agreement on the amount after half a year of negotiations, which also addressed the question of whether to treat the money as compensation or some other form of payment, the sources said.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

The Chinese government is expected to announce the agreement soon, the sources said.

After agreeing in June to allow Japan to raise the ship from the waters in its exclusive economic zone, China demanded more than 500 million yen in compensation for fishery losses, according to the sources. Japan, however, did not want to refer to the money as compensation and worked out a deal to reduce the amount and to call it "cooperation money" instead, the sources said. The agreed amount will reportedly be paid in a lump sum.

In an operation which cost about 5.9 billion yen, Japan salvaged the then unidentified ship on Sept. 11 and later determined it was a North Korean spy ship. The money to be paid to China is not included in the salvage operation cost. The ship sank to the seabed some 90 meters below the surface on Dec. 22 last year, following an exchange of gunfire with Japan Coast Guard vessels.

The location was about 390 km off of Amami-Oshima Island in Kagoshima Prefecture, southwestern Japan. An estimated 15 people were aboard the 100-ton-class vessel, and all are presumed dead. The coast guard recovered the remains of four of them, as well as a rocket gun and a number of other weapons believed to have been carried on the ship.

CASUALTY REPORTING

Schipper zet lekke tanker aan de grond bij Terneuzen

De Nederlandse binnentanker *Argas* (584 ton) is vrijdagmiddag kort na het verlaten van de Oostbuitenhaven van Terneuzen lekgeslagen en door de schipper aan de grond gezet bij de Veerhaven van Terneuzen.

De met 560 ton smeerolie geladen tanker was onderweg van Gent naar Rotterdam. Mogelijk heeft het schip tussen de Oosthaven en de Veerhaven te dicht langs de wal gestuurd en is daarbij op de stenen glooiing terechtgekomen. Even voor vijf uur meldde de schipper dat er een lek was in het voorschip. Om zinken te voorkomen zette hij het schip aan de grond net ten oosten van de Veerhaven. Sleepboten van Union en Multraship sleepten de *Argas* rond kwart over negen naar de Buitenhaven in Terneuzen. Daar werd vrijdagavond nog onderzocht hoe erg de schade was. Bij de operatie is geen olie in het water terechtgekomen.



Tugboats push two wayward barges away from downtown Seattle, Friday, Dec. 27, 2002. The barges were tied together and broke loose from a buoy in Seattle's Elliott Bay and drifted toward the piers along the downtown waterfront. Six tugboats raced to bring the barges under control within a few hundred yards of Pier 70

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.



The new Finnish tug **UKKO** - photo : Stefan Thienel ©

Meevaller voor haven

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115



Rotterdam - Een 'eindsprint' heeft de overslagcijfers van de Rotterdamse haven in de laatste maanden bijna tot recordhoogte gebracht. Met een totaaloverslag van 321,9 miljoen ton is het uit 2000 record van 322,4 miljoen ton net niet geëvenaard. Juist in de laatste maanden zijn de resultaten van de overslag van containers en olieproducten de beste ooit.

'Een meevaller', zo heeft algemeen-directeur mr. W.K. Scholten van het

Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam de cijfers vandaag getypeerd. Op een zó groot overslagtotaal was niet gerekend gelet op de tegenvallende economische ontwikkelingen.

Opvallend is dat Rotterdam na twee jaren van achteruitgang nu ook op het gebied van containers weer een 'plus' scoort. De containeroverslag is met zeven procent gegroeid tot een recordtotaal van 6,5 miljoen standaard containers (TEU's), ruim vierhonderdduizend stuks. De groei is vooral de laatste maanden bereikt, waarbij Rotterdam enerzijds profiteert van de algemene groei in de containeroverslag maar bovenal het zogeheten shortsea-verkeer, het vervoer van containers over zee tussen Europese havens, de haven in de kaart speelt.

Volgens havendirecteur Scholten is de containergroei ook te danken aan het actieplan dat eerder dit jaar is gestart als reactie op de teruggelopen overslag in 2000 en 2001. Grote klanten worden extra in de watten gelegd en er zijn bonussen voor nieuwe ladingstromen. Ook de verbeterde afspraken over de controle van containers door de douane hebben bijgedragen aan de groei.

Ook op andere terreinen heeft de haven het boven verwachting goed gedaan. De overslag van kolen is weliswaar 2,3 procent lager uitgekomen, maar na het haast rampzalige eerste halfjaar (-17 procent) is de totale hoeveelheid van ruim 23 miljoen ton behandelde kolen de op één na hoogste ooit. Ook met de overslag van petcokes, aardolieproducten en roll-on/roll-off-lading zijn flinke plussen geboekt. Naast minder kolen behoren onder meer aardolie, chemicaliën en agribulk tot de 'dalers'.

De totale aanvoer van goederen in de Rotterdamse haven is afgelopen jaar licht toegenomen (0,8 procent, twee miljoen ton). De afvoer van goederen is met een groei van 7,7 procent (vijf miljoen ton) echter fors toegenomen.

De Rotterdamse haven profiteert op dit moment van gunstige ontwikkelingen elders. Het zijn vooral de hoge consumptie in Groot-Brittannië, de hoge productie in China, de Russische export van olieproducten en de florerende staalindustrie in Duitsland, België en Oostenrijk.

Havendirecteur Scholten is het meest blij met de groei in de containeroverslag. „Die hebben we weer opgepakt,” zegt hij in een toelichting op de overslagcijfers. „Samen met de bedrijven hebben we de afgelopen maanden veel energie gestoken in de containersector. Het gaat nu beter, maar nog niet goed genoeg. Wij willen marktleider blijven en moeten daarom terrein terugwinnen.

De lichte achteruitgang bij de overslag van kolen is te wijten aan verminderde vraag uit Duitsland en het interen op voorraden. In Nederland hebben enkele kolengestookte energiecentrales enige tijd stil gelegen. De verwachte teruggang van de ertsoverslag is uitgebleven door een toename van de staalproductie in Duitsland, maar daar tegenover stond een vermindering van de schrootoverslag.

De sterke stijging van de olieprijs afgelopen jaar heeft geleid tot een verminderde aanvoer van ruwe olie (-1,8 procent, 1,8 miljoen ton). De aanvoer van olieproducten was met een groei van 27 procent tot een totaal van 35,5 miljoen ton bijzonder groot. De extra lading kwam vooral uit het Midden-Oosten, waar steeds meer bij de bron wordt geraffineerd, en uit Rusland, dat steeds meer benzine voor eigen gebruik produceert en dus meer stookolie heeft om uit te voeren. Via Rotterdam gaat deze olie in grote hoeveelheden naar het Verre Oosten. De overslag van chemicaliën is iets achtergebleven bij de vorige twee topjaren, maar de chemie-industrie rekent voor 2003 weer op flinke groei.

Het ro/ro-verkeer, dat sinds 1975 is verdrievoudigd, heeft afgelopen jaar de lichte terugval van 2001 geheel goedgehaakt met een groei van 8,3 procent tot een totaal van 9.8 miljoen ton. De sector 'overig stukgoed' is met elf procent (7.2 miljoen ton) opnieuw sterk teruggelopen. Deze achteruitgang is vooral te wijten aan de voorgaande containerisatie.

China opens new deepwater port on Yangtze river isle

Cargo handled at China ports totalled 2.4b tons last year, CHINA has opened its first deepwater port built on an island, with capacity for ships up to 300,000 tons deadweight.

The port is located on **Majishan island**, near the mouth of the Yangtze. It will serve Baoshan Iron & Steel (Group), the main financier, and iron and steelmakers along the middle and lower reaches of the Yangtze, said Xie Qihua, general manager of Baosteel.

The port may in time generate routes to Australia, Brazil, Canada, Peru and Venezuela, Mr Xie said.

Hong Kong can Handle Mega Container Ships

Hong Kong is capable of receiving the next generation of container vessels, with the alongside water depths of one of its key ports now adequate to meet navigational requirements of large container ships, a spokesman for the Marine Department said Thursday.

Hong Kong is capable of receiving the next generation of container vessels, with the alongside water depths of one of its key ports now adequate to meet navigational requirements of large container ships, a spokesman for the Marine Department said Thursday.

A study conducted by the department showed that Hong Kong's Kwai Chung port is able to serve not only large container ships currently in service, but also those expected to be in operation within the next few years, the spokesman said.

"As for future five-digit container ships, ... there is a need to regularly review their development in terms of physical dimensions so that dredging can be planned in good time to meet their operational conditions," he said.

The future five-digit container ships are expected to account for a small percentage of the total container ships calling at Hong Kong based on the current distribution of large container ships visiting Hong Kong, according to the spokesman.

The study was initiated with a view to finding out exactly whether Hong Kong could handle container ships, which were increasingly becoming larger, the spokesman noted.

It also assessed global development of the container trade, current trend of world fleet of container vessels and their implications for Hong Kong up to 2011 as well as the latest distribution in container ship sizes visiting Hong Kong.

The study found that the trend towards larger container ships to achieve better economies of scale and to lower operating costs would continue, with indications that a sizable fleet of 10,000 to 12,000 TEU (20-ft equivalent unit) ships would come on stream between 2005 and 2010. But it was "uncertain at present" regarding the advent of ships of 15,000 TEUs or more.

Binnenvaart lonkt naar WCT

VLISSINGEN - Als de provincie Zeeland met de exploitant van de Westerschelde Container Terminal (WCT) regelt dat een groot deel van de lading niet via het spoor, maar over het water wordt vervoerd zal de containerterminal minder weerstand ontmoeten.

Die voorspelling deed J. Vogelaar, de nieuwe voorzitter van schippersvereniging Schuttevaer, vrijdag in Vlissingen tijdens de jaarvergadering van de afdeling Midden-Zeeland.

Volgens hem is het juridisch mogelijk dat de provincie voorwaarden stelt in de af te geven vergunning voor de WCT.

Vogelaar zei het verbazingwekkend te vinden dat er nog steeds met gevaarlijke lading op treinen door kernen van steden en dorpen wordt gereden als er een goedkoop alternatief is.

„Als de provincie regelt dat de gevaarlijke lading over het water moet, zijn we in Zeeland van een heleboel problemen af.

Als er dan ook nog eens een afspraak met de exploitant van de containerterminal wordt gemaakt over een groot percentage van de aangevoerde containers die over de binnenwateren kunnen gaan, aangevuld met een dwingende route voor vrachtwagens over de A58, zou die containerterminal heel wat minder weerstand ontmoeten.``

Heren

Vogelaar volgde H. Jongepier op, die vorig jaar na achttien jaar afstand deed van de voorzittershamer. De nieuwe voorzitter is werkzaam bij het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Hij is daar onder meer verantwoordelijk voor de juridische zaken. Voor zijn juridische loopbaan was de geboren Vlissinger zelfstandig schipper op een binnenvaartschip. Hij zei zich sterk te willen maken voor het oplossen van Zeeuwse problemen. „Ik kwam onlangs enige heren tegen van Rijkswaterstaat die mij vertelden dat zij zich zorgen maakten over de veiligheid op de Westerschelde. Daar worden, ook in verband met de WCT, veel meer bewegingen van binnenschepen verwacht. Deze bewegingen zouden beter gecontroleerd moeten worden. De veiligheid zou beter moeten en men wil de zee- en de binnenvaart zoveel mogelijk scheiden. Het zijn allemaal onderwerpen die overleg noodzakelijk maken.``

Afdelingssecretaris J. de Vries zei blij te zijn met het overleg dat de schippersvereniging onlangs voerde met Rijkswaterstaat over de Krammersluizen, waar een ingenieus systeem het zoete water van de Volkerak scheidt van het zoute water in de Oosterschelde.

Schutten

Door het systeem duurt het zeker twintig minuten voor een schip gesloten is. De schippers willen dat er sneller wordt gesloten. „Wij kregen te horen dat het misschien maar een paar minuten kan schelen, maar als je dat in een heel jaar berekent, gaat het om uren en misschien wel dagen.`` Rijkswaterstaat heeft beloofd te onderzoeken of het mogelijk is om het zoet/zout-scheidingssysteem van het Volkerak naar de Oosterschelde af en toe uit te schakelen. Dat zou volgens Schuttevaer zo maar tien minuten schelen. „We zijn in blijde verwachting van de uitkomsten``, aldus De Vries.

De schippersvereniging heeft Rijkswaterstaat opnieuw gevraagd of het mogelijk is om bij stremmingen

de kleine jachtsluis in de Krammersluizen te gebruiken bij stremmingen.
„Men is bereid dat opnieuw te bekijken``, zei de afdelingssecretaris.

NAVY NEWS

Canada's navy scoured docks in search for sailors

HMCS Montreal

Before setting sail to hunt for al-Qaeda terrorists, senior officers aboard this City Class Frigate were faced with a more pressing difficulty -- the desperate search for a crew.

"We had a problem because the people we would sail with, the core, had already gone to sea in other ships that were sent here," said Commander Gary Hatton, the captain of the Montréal, which is deployed near the Strait of Hormuz.

"What we usually do in 12 to 15 months to get a ship from dry dock to operational readiness had to be done in six-and-a-half months. To achieve that we had to go to extremes," he said.

Chief Petty Officer Ken Mullins, the Montréal's coxswain, had to scour the docks in Halifax to find enough sailors with the right skills who were also eligible for sea duty. The navy is suffering shortages, especially in technical areas," said the 42-year-old Newfoundlander."I personally think the biggest problem we face in the navy today is forming the crew," said Chief Petty Officer Michel Bouchard. "Certain trades are very hard to replace. We have been utilizing the resources of the ships that aren't sailing. But we can't do that forever," said Chief Petty Officer Bouchard.



The top enlisted man on the frigate -- whose more appropriate title might be human resources manager -- was forced to try to find a crew because on Sept. 11, 2001, the Montréal was in dry dock in Halifax with only half its usual complement of 220 sailors. Ironically, the Montréal's motto is Ton Bras Sait Porter L'Épée (meaning Ready to Fight.) Years of deep budget and personnel cuts to the military by the Chrétien government have left each of the 12 Canadian warships that have participated in the global war on terrorism with trouble patching together crews.

This has been especially true for **HMCS Montréal**, which is nearly halfway through a record-setting seven-and-a-half month deployment to the warm waters of southwest Asia. Canada has about 8,800 sailors. About one-third of them are assigned to ships at any one time and likely to be sent on Operation Apollo, the fight against terrorism in the Arabian Sea.

Among the trades with acute shortages are weapons technicians, supply technicians, cooks and electronic sonar operators, according to petty officers on board ship.

However, the process of stealing from Peter to pay Paul will make it even harder for frigates that have not yet participated in Operation Apollo. Still to come out are

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

HMCS Calgary, **HMCS Regina** and **HMCS Ville de Québec** and the destroyer **HMCS Huron**, which now has only about 60 sailors assigned to it.

"We will not send a ship to sea if it's short so some ships at home may not be up to their full complements right now," said Commander Hatton. "Other ships had to cough up people for us. The last ship in the line is going to lose people."

A Canadian warship returning from an operational tour cannot be sent out again until it has spent at least 12 months at home. And that is exactly to the day how long **HMCS Winnipeg**, which is in southwest Asia with the **Montréal**, had been back in Victoria after a long tour in the Persian Gulf. To free a weapons tech now doing standard rotational duty in the frigate's kitchen, the Winnipeg is bringing over a fresh recruit from Canada, who has not yet learned a trade, to work in the kitchen. The Winnipeg has also sometimes put sailors into positions they were over-qualified for because there were not enough junior ranks to fill these jobs. An additional complication has been that sailors can be withdrawn from a ship at the last moment if they or their families are deemed to have significant personal problems by military lawyers, doctors, dentists and social workers.

"It's my second go in the Gulf in 18 months," said 32-year-old Chief Petty Officer Jay Galant of the **Winnipeg**, who estimated he had spent more than half of his 12 years and several Christmases in the navy at sea. "My first wife took it as long as she could but I was away too much. It wasn't only sea time. When I have been at home between operational tours, I have often had to go to the East Coast for six months to take a course."

After al-Qaeda struck in the United States, the Canadian navy sent five warships to southwest Asia. However, Canada only has 17 or, at best, 18 deployable warships and could not maintain that pace for long. Since the spring, only two Canadian warships have been on station in the region. There is such an extreme shortage of flight crew and technicians that HMCS Regina, which is to join Operation Apollo early in the new year, will not carry a Sea King helicopter.

"Not having a helicopter severely limits the eyes of the ship," said Chief Petty Officer Steve Lawrence, the Winnipeg's coxswain. "It is also really important psychologically to have a helicopter around when you are doing a boarding. You can't replace what they bring to a ship." "The issue for the navy regarding personnel tempo and shortages in technical expertise is mirrored in the Sea King community," Commodore Dan Murphy, commander of the Canadian led battle group in the Gulf of Oman, said during an interview on his flagship, the **Montréal**.

"While there is no question that there is a diminished capability for a ship with no helicopter, our helicopter requirements can be met in other ways. With the navies of the coalition countries that are out here, we can probably still call upon 10 helicopters to build the maritime picture we require," added Cmdre. Murphy who will return to a senior personnel job in Ottawa next month.

Despite manpower problems, the navy still had the ability to send replacement ships for the two that are now here and still retained a capacity to surge to more than two ships for short periods of time, Cmdre. Murphy said. Contemplating the constant shortcomings above and below decks, Chief Petty Officer Scott Barley, who has run the Winnipeg's kitchen for six years, said: "We're stretched. The base is thin. That's how it works."

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

An **F-14D "Tomcat"** assigned to the "Bounty Hunters" of Fighter Squadron Two (VF-2) flies over the USS Constellation's ship's flight deck during Christmas morning flight operations. Constellation is on a regularly scheduled deployment conducting combat missions in support of Operation Enduring Freedom



A U.S. Coast Guard **HC-130 "Hercules"** aircraft from the U.S. Coast Guard Air Station Barbers Point, Hawaii, performs a homeland security flight over the waters of near Oahu, Hawaii. U.S. Coast Guard is one of several major government agencies that were recently moved under the organizational control of the newly established Department Homeland Security.

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>



The Ro/Ro vehicle carrier **CARMEN** 50,681/1982 at Tilbury Ro/Ro terminal Fri Dec 27th 2002
Photo : Kenneth Smith ©

STENA TRANSFER



The **STENA TRANSFER** moored at terminal in the Europort – **Photo : Rob de Visser ©**



The salvage tug **SMITWIJS SINGAPORE** departed Saturday from Rotterdam.
Photo : Piet Sinke ©

THOMAS DE GAUWDIEF

Please be informed, that the tug "**Thomas de Gauwdief**" departed from Gibraltar earlier this week and arrived in Barcelona. As from 28th December 2002, this tug is available again for any worldwide towages, however we should prefer direction northwest Europe or direction Black Sea / Eastmed.

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS



As U.S. Air National Guard F-16 fighter jet based at Turkey's Incirlik airbase, is seen during aerial refueling operations in this November 5, 2002 file photo. Poland on December 27 named U.S. based Lockheed Martin Corp.'s F-16 as the winner of a three-way tender to supply 48 new combat jets in eastern Europe's largest military deal ever, Defense Minister Jerzy Szmajdzinski said

RIJNMOND WEATHER

	Zondag	Maandag	Dinsdag
Zon %	20	20	20
Kans op neerslag %	90	90	70
Minimum temperatuur	5	7	7
Maximum temperatuur	8	10	7
Windrichting	ZW	ZW	W
Windkracht	3	4	3
Neerslagsom in mm	7-12	8-14	1-3

.... STORY OF THE DAY



Brandweer op zee

Hollands glorie in de berging is tanende

NRC Handelsblad

Dankzij de scheepsongelukken met de Prestige en de Tricolor zijn het voor bergers hoogtijdagen. Maar van het bergen alleen kan geen bedrijf meer leven. `Albert Heijn heeft op de zaterdag voor kerst een grotere omzet dan onze hele bergingsindustrie op jaarbasis.'

In beschouwingen over hun vak mogen bergers graag filosoferen over de `wereldgrondwet' van Hugo de Groot, de Nederlandse staatsman en rechtsgeleerde die in de zeventiende eeuw in zijn `Mare liberum' de vrije vaart op zee heeft vastgelegd. De Republiek kreeg niet alleen een vrijbrief zich te ontwikkelen tot een zeevarende handelsnatie van belang, ook kwamen aanverwante industrieën als scheepbouw, sleepvaart en berging tot bloei. En hoewel het bergen van schepen en opruimen van



wrakken vandaag de dag niet het exclusieve domein meer is van Nederlandse bedrijven als Wijsmuller uit IJmuiden (tegenwoordig Maersk) en Smit in Rotterdam, heeft met name het laatste bedrijf een geweldige reputatie opgebouwd in de bergingsindustrie.

Af en toe laaien de gemoederen over veiligheid op zee weer hoog op, zoals na de scheepsramp vorige maand met de olietanker **Prestige**, en deze week opnieuw met de dubbele ramp met het Noorse schip **Tricolor**. Smit onderhandelt nog over de berging van de **Tricolor**, die nog altijd op zijn zij in Het Kanaal ligt. Maar het Hollands glorie-gehalte in de berging is, zoals al eerder met de vaderlandse scheepvaart en scheepbouw is gebeurd, aan erosie onderhevig. Door de sterk verbeterde regelgeving op zee en de scherpe controles daarop gebeuren er steeds minder ongelukken. In die teruglopende markt beconcurreren het handjevol overgebleven grote bergingsbedrijven elkaar op leven en dood. Daardoor loopt niet alleen de beloning terug, maar dreigt ook de kwaliteit van het werk af te nemen. Gerenommeerde bergingsbedrijven als het Duitse Bugsier, United Towing in Engeland en Neptun uit Zweden, heeft al het **loodje** gelegd.

„Ik heb reders en hun maritieme verzekeraars tijdens een symposium in Londen wel eens een spiegel voorgehouden door te zeggen dat Albert Heijn op zaterdagmiddag voor de kerst een grotere omzet heeft dan wij met onze hele bergingsindustrie op jaarbasis", zegt voormalig bergingsdirecteur van Smit Tak, Klaas Reinigert. „Spannende beelden in het televisiejournaal van een brandende tanker in de Bosporus, het lijkt allemaal heel wat. Maar kijk niet naar de opbrengst. De bergingsindustrie heeft een veel groter imago dan ze in wezen is. Berging kan voor een bedrijf nooit meer zijn dan de slagroom in de koffie. Geen bedrijf kan daar alleen van bestaan. Neveninkomsten uit andere activiteiten zijn een absolute must."

Inderdaad, zegt Smit-bestuursvoorzitter Ben Vree in zijn kantoor aan de Rotterdamse Zalmstraat, dit is de bedrijfspolitiek die hij hanteert. Vree rekent in de berging op een gemiddelde jaarwinst van vier miljoen euro, bijna een kwart van de ruim 17 miljoen euro winst die het bedrijf vorig jaar in zijn geheel behaalde. „Met vier miljoen euro winst gaan we uit van een historisch gemiddelde dat we in de loop der jaren in de berging hebben behaald", zegt Vree. „Want het aantal bergingen mag dan zijn afgenomen, de complexiteit is toegenomen. Daar verdient je ook aan. Bovendien is de kracht van Smit dat we over al het materiaal beschikken om een veelvoud van maritieme activiteiten te ontplooiën die naadloos op elkaar aansluiten. We hebben bij Smit vier maritieme divisies: sleepvaart, berging, dienstverlening aan de offshore en zwaar transport. Daarin zijn we óf marktleider óf nummer twee."

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

De beloning die de bergers van de verzekeraars voor hun inspanningen krijgen, zijn volgens de huidige bergingsdirecteur van Smit Salvage Hans van Rooij te laag om een efficiënt werkende divisie in stand te houden. Zeker gezien het feit dat Smit een moordende concurrentieslag moet uitvechten om een contract als bijvoorbeeld met de *Prestige* in de wacht te slepen. Al bij het eerste noodsignaal van de *Prestige*, dat werd gemeld via een speciale service van de Londense verzekeraar Lloyds, kwam Smit in actie. Wat is de lading, wie zijn de eigenaar en de verzekeraar van het schip? Al voordat het bergingscontract was ondertekend had Smit een eerste bergingsplan opgesteld. De standaardprocedure is dat dan een team wordt geformeerd van een bergingsinspecteur, een scheepsbouwkundige, duikers en machinisten, die proberen in eerste instantie schip en machinekamer drijvende te houden om de stroomvoorziening van het schip weer op gang te krijgen.

Meestal moet bij een berging van enige omvang met lokale bergingsbedrijven worden samengewerkt. „Vaak denkt een reder dat hij met een berger die hij snel even uit de Gouden Gids plukt, goedkoper uit is. Maar berging is een specialisme dat je niet iedereen zo maar even kunt laten doen", zegt Van Rooij. Maar hij geeft toe dat ook Smit soms gebruik maakt van kleine bergingsbedrijven: die zijn vaak nodig om van de lokale autoriteiten de vereiste vergunningen te krijgen. Op vier strategische plaatsen in de wereld - Maassluis, Kaapstad, Singapore en Houston - heeft Smit bovendien pakhuizen met bergingsmateriaal. Dat materiaal is opgedeeld in standaardpakketten die per vliegtuig vervoerd kunnen worden en die de juiste afmeting en gewicht hebben om onder een helikopter te kunnen hangen.

Volgens andere bergers loont het niet om magazijnen vol materiaal aan te houden. Zij wijzen op bedrijven als *Titan* in de VS en *Wijsmuller* die zónder dergelijke voorraden een goede boterham verdienen in de berging. Die steunen bij een grote bergingsoperatie volledig op een wereldwijd netwerk van andere bedrijven - actief in andere sectoren, zoals de natte aannemerij of de offshoreindustrie - die over materiaal beschikken dat normaliter voor ander werk wordt ingezet, maar tevens heel geschikt is voor berging en wrakopruiming.

Het grote probleem voor een berger is dat hij altijd maar moet afwachten of hij een contract krijgt.



„Bij de ramp met de *Prestige* is toch ook weer kostbare tijd verloren gegaan met het tekenen van de contracten", zegt Henk van den Berg, directeur van *Fairmount* in Rotterdam. Van den Berg is agent van de Japanse berger *Fukada Salvage*. Fukada behoort met *Semco* (Singapore), *Tsavliris* (dat kan terugvallen op de grote Griekse koopvaardijvloot), *Titan* (VS), *Wijsmuller* en *Smit* tot de grootste en belangrijkste bergers ter wereld. Van den Berg: „De kapitein van de *Prestige* krijgt vervolgens de schuld van de ramp en wordt vastgezet. Terwijl hij alleen maar opdracht krijgt van zijn bazen. Maar iedereen speelt het spel van pappen en nat houden bij een grote ramp mee. Zeker de assuradeuren en overheden."

In het algemeen geldt in de berging dat het bedrijf die het eerst ter plekke is assistentie aan een in nood verkerend schip verleent. Maar ook dan kunnen tussen reder, assuradeur en berger grote meningsverschillen ontstaan over het af te sluiten contract. Al meer dan honderd jaar wordt gewerkt met een standaardcontract, het zogeheten Lloyds

Open Form (LOF), dat erkend wordt door alle verzekeringsmaatschappijen, waaronder uiteraard de grootste scheepsverzekeraar ter wereld, Lloyds in Londen. Het LOF-contract kan zonder juridische

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

tussenkoms door de kapitein van het in nood verkerende schip en de kapitein van het hulpverlenende schip worden getekend.

In 1967 was de tanker **Tory Canyon** voor de kust van Wales vergaan. Toen de mammoettanker **Amoco Cadiz** op 16 maart 1978 op de klippen van Bretagne liep en de grootste oliemilieuramp veroorzaakte die Europa tot dusver heeft getroffen, bleek dat het LOF dringend aan herziening toe was. Groot was de consternatie toen bekend werd dat een sleepboot van de Duitse berger Bugsier naast de **Amoco Cadiz** voer, maar aanvankelijk hulp weigerde te verlenen omdat de kapitein van de tanker van zijn Amerikaanse eigenaren onder geen beding een LOF mocht ondertekenen. Want in rederskringen, met name in de VS, heerst de opvatting dat een LOF goud geld kost. Een reder kan de kosten weliswaar op de verzekering verhalen, maar ook de assuradeuren staan vanwege de hoge kosten niet te springen snel een LOF te ondertekenen. Want als de berger er in slaagt schip en lading te redden moet de verzekering fors betalen.

In het LOF wordt geen bedrag afgesproken voor de berging. Als de partijen niet tot overeenstemming komen kan een arbitragezaak worden aangespannen. Ook is een LOF een contract dat in bergerskringen valt onder het 'no cure no pay' principe, de berger krijgt alleen betaald als hij met succes het karwei klaart. „Dat is bij een berging als de Prestige, waarbij het er vanaf het eerste moment al slecht uitzag, voor een berger natuurlijk geen prikkel om aan de slag te gaan”, zegt Van Rooij. „Na de ramp met de **Amoco Cadiz** is het LOF meerdere malen aangepast. In de huidige versie van het LOF kan je als berger bij assistentie in ieder geval je kosten vergoed krijgen. Plus daar bovenop nog een premie.”



Een berger heeft met twee verzekeringen te maken. Ten eerste de eigendomsverzekering, die schip en lading dekt. Daarnaast is een reder verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid, zoals kosten die voortvloeien uit schade aan het milieu, schade aan de vracht, maar ook kosten door verstekelingen. Er zijn 12 onderlinge verzekeraars die ongeveer 92 procent van de wettelijke aansprakelijkheid in de hele internationale scheepvaart dekken. Dit zijn de zogeheten Protection & Indemnity clubs (P&I Clubs), waarvan de meeste in Londen zetelen. Als een schip zinkt, zoals de Russische atoomonderzeeër **Koersk**, of total loss is zoals het roll-on-roll-off containerschip **Jolly Rubino** dat voor de kust in Zuid-Afrika verging, dan beschouwt Smit dit niet als berging maar wrakopruiming.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

De P&I clubs dekken dan de eventuele milieuschade. Zo zijn bij het Noorse vrachtschip **Tricolor** lading en schip verzekerd door Lloyds, maar valt eventuele milieuschade door de stookolie die het schip vervoerde, onder de P&I clubs.

Een toenemend aantal P&I clubs constateert met lede ogen dat er de laatste jaren een enorme verschuiving in de verzekeringswereld heeft plaatsgevonden van het eigendomsrecht naar het WA-gedeelte. Vooral de milieucclaims dreigen bij rampen als met de Prestige onverzekerbaar te worden. Daarom hebben ze het idee geopperd dat berging van schepen niet langer op commerciële basis of in concurrentie met elkaar zou moeten geschieden, maar via een speciale service. Tenslotte is de internationale hulpverlening op zee te vergelijken met de brandweer op het land of de wegenwacht langs de snelweg. Reinigert: „Terwijl iedereen het te gek voor woorden zou vinden dat wanneer je huis in de brand staat, je eerst met verschillende brandweerkorpsen uit de omgeving moet gaan onderhandelen wie de brand mag gaan blussen, is dat precies wat nog steeds in de berging gebeurt.”

Hans van Rooij van Smit is minder geporteerd voor een dienst die als een `brandweer op zee' zou moeten opereren. Niettemin zou Van Rooij het liefst zien dat de verzekeraars vaste afspraken maken met een beperkt aantal bergers om hen financieel via gegarandeerde vergoedingen in staat te stellen bij rampen wereldwijd snel en efficiënt in actie te komen.

„Momenteel zijn de verdiensten in de berging daarvoor te laag”, zegt Van Rooij. „Je kunt daardoor niet eens meer extra mensen meesturen op een karwei om ze ervaring op te laten doen. En dat is hard nodig. Want hoe vaak krijg je tegenwoordig nog de kans mensen ervaring op te laten doen met zo'n grote ramp als met de Prestige?”

Topman Ben Vree: „Berging is het uithangbord van ons bedrijf. Die activiteit is zeer belangrijk voor onze reputatie. In alle havens ter wereld gaan de deuren voor je open als je de naam van Smit noemt. Dat moet je koesteren. Maar de tijd dat je in de berging als veertienjarige het traject doorliep van leerling-duiker, duiker tot uitvoerder is voorbij. Tegenwoordig stappen nieuwe mensen bij ons al in op MBO-niveau. Daar hangt voor ons als bedrijf een prijskaartje aan. Berging moet daarom voor Smit wel betaalbaar blijven.”

NOTE OF THE EDITOR

**ALL THE SHIPPINGNEWS LETTERS AND SPECIALS WHICH ARE PUBLISHED DURING 2002
WILL BE AVAILABLE ON CD-ROM VERY SOON.**

**IF YOU ARE INTERESTED IN THE CD-ROM WITH THE (ABOUT) 290 NEWSLETTERS AND
THE 6 SPECIALS PLEASE SEND € 5.00 IN AN ENVELOPPE TO :**

**PIET SINKE
STATIONSWEG 21
3151 HR HOEK VAN HOLLAND
THE NETHERLANDS**

**PLEASE PUT IN THE LETTER YOUR COMPLETE ADDRESS AND THE CD WILL BE SENT TO YOU
THE SAME DAY.**

**ALLE SCHEEPVAARTNIEUWS BRIEVEN EN DE SPECIALS WELKE ZIJN VERSTUURD
GEDURENDE 2002 ZIJN ZEER BINNENKORT BESCHIKBAAR OP EEN CD-ROM**

**ALS U INTERESSE HEEFT IN DEZE CD-ROM MET DAAROP (ONGEVEER) 290
NIEUWSBRIEVEN EN DE 6 SPECIALS STUUR € 5.00 IN EEN ENVELOPPE NAAR :**

**PIET SINKE
STATIONSWEG 21**

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2002 – 115

3151 HR HOEK VAN HOLLAND

VERMELD DUIDELIJK UW NAAM EN ADRES EN DE CD GAAT DEZELFDE DAG NOG OP DE BRIEVENBUS.