

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : **Saturday 16-02-2002**



Operation Enduring Freedom



An F/A-18 *Hornet* Strike Fighter is silhouetted in the orange glow of sodium vapor lights during early morning flight operations aboard **USS John C. Stennis (CVN 74)**. The sodium vapor lights illuminate the flight deck but allow aviators and flight deck crew to maintain night vision. *Stennis* and her embarked Carrier Air Wing Nine (CVW-9) are supporting **Operation Enduring Freedom**.

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

CACL gaat Europese "loop" op schaal van 5.600 TEU brengen

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



"We hebben ons zeer snel ontwikkeld en zijn opgeklommen van de 85e plaats in de wereldtop 100 van de containerrederijen tot de 16e plaats vorig jaar en de twaalfde plaats vandaag. Onze vloot telt 150.000 TEU en 82 schepen. We hebben 100.000 TEU en 22 schepen in bestelling en we zouden kunnen opklimmen tot de 10e plaats in een jaar tijd. Dit jaar zullen we wereldwijd 2,2 mln TEU vervoeren". Chen Zhiqing, directeur-generaal van China Shipping Agency (Belgium), die de Belgische klanten toesprak tijdens een receptie ter gelegenheid van het Chinese Nieuwjaar, vatte hiermee de uitzonderlijke vooruitgang van de rederij China Shipping Container Lines samen.

India mulls scrap duty hike

AN INDIAN government committee has proposed that the customs duty on imported scrap steel be increased five-fold to 25 per cent. The move would benefit the country's huge ship breaking industry, which the committee said would continue to pay the existing five per cent tariff. Major domestic steel producers have urged the government to curb import of inferior quality scrap. The committee has also recommended an across-the-board three-year hike in duties on imported steel products to 40 per cent, the maximum allowed by the WTO. Hot-rolled coils currently attract a 25 per cent levy, while other steel products are charged at 35 per cent. The move to support local industry is further expected to see the excise duty on steel halved to eight per cent

Crew extinguish car carrier fire

FIRE broke out in the engine room of the ro-ro car carrier **Maersk Wave** in the Weser estuary this morning, but was extinguished by the ship's crew. The 51,770 GT Maersk Wave, which is on charter to Wallenius Wilhelmsen and was bound for Bremerhaven, has returned to the outer Weser anchorage, and is being inspected by the German maritime police. A decision is expected later today as to whether the vessel will proceed to Bremerhaven under its own power or with assistance from tugs.

Ukrainian aircraft carrier to become floating casino

Vessel to be refitted in China before being towed to Macau

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



(HONG KONG) A decommissioned Ukrainian aircraft carrier is to be refitted in China and used as a floating casino and hotel in Macau, a report said yesterday.

The unarmed ship, **Varyag**, is expected to reach the north-eastern Chinese port of Dalian in late February

to undergo a refit before being towed to Macau and turned into a floating casino and hotel, the China-owned Hong Kong Commercial Daily said.

In October, Turkey allowed the decommissioned aircraft carrier to sail through its congested waterway after China pledged to minimise potential risks and offered guarantees that it would compensate Ankara for any possible damage.

Varyag had been anchored in the Black Sea for months awaiting the go-ahead from Turkey to pass through the Bosphorus and Dardanelles straits.

Turkey has used the Varyag case to alert the international community to the dangers of increasing marine traffic through the Bosphorus Strait - traditionally the frontier between Europe and Asia.

A Macau-based company bought the 306-metre vessel from Ukraine and is planning to convert the aircraft carrier into a **floating hotel and casino**.

The Macau government opened up its multi-billion-dollar casino industry last week by awarding licences to Las Vegas billionaires Steve Wynn and Sheldon Adelson.

The move ended gambling tycoon Stanley Ho's 40-year monopoly. Mr Ho was awarded a third licence.

CASUALTY REPORTING

APOSTOLOS P. (Greece)

London, Feb 14 — Lloyd's Casualty representatives in Greece report: During the morning of Feb 13 ferry *Apostolos P.* (836 gt, built 1967) sustained mechanical damage to her port main-engine while she was in the port of Piraeus. The Port Authority of Piraeus prohibited the departure pending inspection of the repairs. The vessel did not perform her voyage that day departing from Piraeus at 1000 hrs for Souvala-Aegina. The passengers were forwarded to their destination with the ferry *Saronikos*, which departed Piraeus at 1100 hrs.

BONGA (Sao Tome & Principe)

London, Feb 14 — Following received from Piraeus RCC, timed 1135, UTC: Bulk *Bonga* is still aground in the same position.

CARINA (Cyprus)

Vigo, Feb 14 — General cargo *Carina* (1988 gt, built 1983) now discharging bulk maize at Marin, Pontevedra Bay. Local sources advise that part of the cargo allegedly wet

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

discharged and being discharged separately from sound cargo. — Lloyd's Agents. (Note — *Carina* sailed Nantes Feb 11 for Marin.)

CORAL TRADER (Bahamas)

Port Moresby, Feb 12 — Ro/ro *Coral Trader* sailed Port Moresby 0635, local time, Jan 31. — Lloyd's Agents.



GRY MARITHA (Norway)

London, Feb 13 — A report from Sandnes, dated today, states: At 0600, local time, Feb 13, general cargo *Gry Maritha* (856 gt, built 1971), underway from Bergen to Glomfjord with caustic soda, grounded on Torvikholmen, outside Aalesund. Rescue vessel *Emmy Dyvi* moored the vessel to quay at Heroyterminalen. No injuries to crew and minor damage to hull, discovered by a diving inspection. Vessel proceeded to

Glomfjord. ([Picture of Model of the Gry Maritha](#))

HACI EMINE ANA (Turkey)

Istanbul, Feb 14 — General cargo *Haci Emine Ana* completed necessary formalities and sailed from Buyukdere/Bosphorus to Yarimca on Jan 9. She arrived Yarimca at 1745, local time, Jan 10 and berthed Gutretas Pier at 2040, local time. Vessel completed loading operation and sailed to Tuzla Shipyard for necessary repairs at 1500, local time, Jan 15. Reportedly the repairs not completed at the moment. — Lloyd's Agents.

JOCHING (Cyprus)

London, Feb 13 — A report from Sandnes, dated today, states: General cargo *Joching* arrived Mongstad on Feb 12.

JODY F.MILLENNIUM (Panama)

London, Feb 14 — A press report, dated today, states: The steel tow-line securing bulk *Jody F.Millennium* off Gisborne has snapped, causing the vessel to drift back into the position where she is most vulnerable to damage from a heavy swell. Last night, salvors swung the bow of the vessel to seaward facing the wind and swell, ready for a refloating attempt tomorrow morning. But at 1230, local time, today, heavy seas snapped the steel cable between the tug *Pacific Chieftan*, the larger of the two tugs, and the log carrier. The vessel was then battered back into her original position, hard aground parallel to the beach and beam-on to the swell. The smaller tug, *Sea Tow* is still attached but is not big enough to pull the log carrier back around to the refloating position, nor is she big enough to hold her steady. The salvage master is this afternoon reballasting *Jody F.Millennium* to stabilise her in swells which peaked at six metres this afternoon. The earliest attempt to refloat will now be Saturday morning, because tomorrow will be spent rigging a new towline to *Pacific Chieftan*. A heavy swell is expected to continue for the next two or three days.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

London, Feb 14 — A press report, dated today, states: Helicopters have been airlifting logs one by one from bulk *Jody F. Millennium* grounded on a sandbar off New Zealand. Salvage crews are making preparations to refloat the vessel marooned near Gisborne. The operation to airlift 1,100 tons of logs from the vessel was earlier delayed due to bad weather. She has a total of 22,000 tonnes of timber logs on her deck. The Panamanian-registered carrier was forced onto a sandbar off Gisborne's Waikanae beach in storm conditions last week. Tons of oil escaped into the sea from a cracked fuel tank and through the cracked hull before the flow was halted. Pristine beaches and lagoons around Gisborne are home to many bird species. So far only two seabirds have been killed by the oil mess. Pumping more of the fuel off has been halted by rough seas.

London, Feb 14 — A press report, dated today, states: Helicopters with cables attached carried logs one by one from bulk *Jody F. Millennium* today, as salvage crews made preparations to refloat the vessel. The airlift began when bad weather halted the unloading at sea of some 1,000 tonnes of logs from the vessel to shore near Gisborne. Maritime Safety Authority deputy scene commander Ian Niblock said today that rough seas had halted oil pumping off the vessel over the past 24 hours. If weather conditions improve, inflatable barges will resume offloading fuel, or a tug and barge could move logs and fuel at the same time, Niblock said. Salvage officials were also trying to repair a mooring cable from a tug holding the vessel steady which snapped today after catching on the sea bottom. Salvage director Ian Hoskison said extra water ballast was immediately pumped into the vessel's tanks to hold her steady in sea swells up to six metres high. However, the broken cable had put back by two days attempts to free the vessel by using three tugs to drag her off the sandbar, Hoskison said. He played down fears that the vessel would break up under pounding seas.

London, Feb 14 — A press release from the Maritime Safety Authority, dated yesterday, states: Bulk *Jody F. Millennium*: Strong winds have hit Poverty Bay and large swells are expected to arrive overnight. The salvage team continues to gently manoeuvre the vessel's bow into the prevailing weather. The Salvage Master continues transferring oil from the *Jody F. Millennium*'s double bottom tanks (the tanks closest to the sand) to a safer position in the topside ballast tanks (under the main deck). It is thought 300 tonnes of oil remains on the vessel. One helicopter has been mobilised to remove logs from the vessel. The salvor considers this the safest cargo removal option, given current weather conditions. The helicopter can remove about 40 tonnes of cargo per hour. The salvor hopes that a total of 1,000 tonnes of cargo will be removed in this way. If the weather improves, up to 3,000 tonnes of cargo could also be removed by barge. Logs are being transported from the vessel to the wharf. The salvor reports that the vessel is showing no signs of stress at this stage. She is a strong vessel, built for heavy cargo. Heavy equipment from Brisbane has arrived and some of this has been deployed. The Maritime Safety Authority (MSA) will be on full alert tonight and Deputy Director Bruce Maroc has boarded the *Jody F. Millennium* to brief the Incident Command Centre (ICC) during the salvage attempt. When successfully moved, the vessel will be taken to a more sheltered area of Poverty Bay for divers to inspect. Oil in barges is moored safely in the port, or on the quayside. This oil will be transported to approved land-fill sites. When the salvor attempts to pull the vessel out of her present position and away from the shore, there is likely to be residual oil underneath and around the vessel that may come ashore. The MSA has prepared resources to manage this. More than 100 regional council staff and 150 defence personnel from Navy, Army and Airforce are on standby as a contingency for rapid response. Booms are ready to protect key areas as required. Three teams are working in conjunction with local IWI, to set up a boom in the entrance of the Wherowhero Lagoon area. Teams are working to clean up a few small tar balls found at the high tide mark. Ngai Tamanuhiri have put a rahui on the Wherowhero Lagoon area.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

LINK TRADER (St. Vincent & Grenadines)

London, Feb 14 — Following received from Madrid MRCC, timed 1120, UTC: General cargo *Link Trader* (1082 gt, built 1980) is reported to have grounded at port of Santander 0615, UTC, today, due engine failure. No injuries or pollution reported. Hope to refloat vessel later today on high water. (Note — *Link Trader*, Leixoes for Santander, passed Cape Finisterre North Feb 12.)

LISSOM (Panama)

London, Feb 14 — A press report, dated today, states: Bulk *Lissom* carrying 24,000 tons of rice was damaged beyond repair in a fire off the coast of Mozambique, freight authorities said yesterday. "The incident only came to our knowledge this month," said director of the Mozambique freight company Manica Fernando Couto. *Lissom* was transporting the rice from China to West Africa, he said. The vessel's owner has hired Manica to deal with all the legal and commercial arrangements to salve the vessel, which has already been towed to Maputo, Couto said. The vessel was burned beyond repair, Couto said, while adding that the rice would be offloaded for sale on the local market, after inspectors determine whether the vessel was carrying any dangerous cargo. "This is a good business for Mozambique, which will earn about dollars one million from the port services and the sale of the rice," Couto said.

MAERSK WAVE (Singapore)



Bremen, Feb 14 — Vehicle *Maersk Wave* bound Bremerhaven had a fire yesterday in the engine-room. The master decided to anchor at "Reede Nord" on the outer Weser river and attempt to extinguish the fire. When the police vessel and further assistance arrived at the vessel, the fire had already been extinguished. The vessel has been towed to Bremerhaven. — Lloyd's Agents.

MERCOSUL URUGUAY (Netherlands)

Balboa, Feb 13 — Shortly after departure from Guayaquil, the master of c.c. *Mercosul Uruguay* felt something wrong, so anchored the vessel and requested divers to inspect. Divers found about 60% of the rudder gone, therefore vessel returned to Guayaquil to discharge all cargo. Arrangements were then made with local Braswell Dry Dock to conduct repairs and vessel being towed here. Based on present ETA 1600, Feb 13, there is a possibility the vessel will enter dry dock tomorrow morning. After repairs, vessel will transit Panama Canal to dock in Manzanillo International terminal to re-enter her schedule. — Lloyd's Agents.

PAK ONE

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

London, Feb 14 — Following navigation warning broadcast at 0935, UTC, Feb 13: The bow of a dangerous wreck (*lpg Pak One*) is nearly vertical and approximately seven metres above sea level, adrift in vicinity of lat 11 31N, long 101 42.5E, orange buoys, radar reflector and flash light established. Vessels requested to keep clear of area within two miles from wreck due to flowing out of gas.

PARMA (Antigua & Barbuda)

Flushing, Feb 14 — At 0425, local time, general cargo *Parma*, (2980 gt, built 2001) outbound from Antwerp, was anchored in the River Scheldt with engine trouble. — Shipping & Signalling Services NV. (Note — *Parma* sailed Antwerp Feb 14 for Corinth.)

Flushing, Feb 14 — General cargo *Parma* left anchorage in River Scheldt at 0857, local time, and is proceeding to Zandvliet for repairs. — Shipping & Signalling Services NV

UNITED STAR (St. Vincent & Grenadines)

London, Feb 14 — A press report, dated Feb 10, states: The Panamanian ro/ro *Sea Baron* that struck over 40 vessels at the Shanghai port Friday (Feb 8) was released by the Shanghai Maritime Safety Authority yesterday morning, after the provision of US\$200,000 in guarantee against damages caused. *Sea Baron*, was departing from a wharf on the Huangpu River at about 1845 Friday, when she struck and damaged more than 40 barges and general cargo *United Star*. The two people injured in the accident are now in stable condition at a local hospital. An investigation by the Shanghai Maritime Safety Administration concluded that improper operation on the part of the Panamanian vessel as well as the ebbing tide and windy weather were the causes of the accident.

SUN (Malta)

London, Feb 14 — A press report, dated today, states: Bulk *Sun* could remain stranded on the banks of the Delaware River for several days, as crews attempt to repair damage caused when she ran aground along Hawk Island Tuesday afternoon (Feb 12). The vessel was sailing upriver en route to a steel plant in Bucks County, Pa., when she left the deep ship channel in the middle of the river at about 1430 hrs and struck the riverbank, the U.S. Coast Guard said yesterday. The impact point was about 300 yards north of the mouth of the Rancocas Creek, said Lt. Cmdr. Dave Ford, spokesman for the Coast Guard group in Philadelphia. "She apparently hit the bank on the starboard side, the New Jersey side, causing a hole in the bow that caused the Nos 1 and 2 ballast tanks to flood," Ford said. "She's a large vessel." The crew, aided by a pilot brought on board to guide the vessel upriver, moved the stricken vessel off the Delanco riverbank. However, Ford said the water she had taken on board increased the vessel's draught and caused her to hang up on the riverbank on the Pennsylvania side. Since then, the vessel has been stuck in the low-tide mud flats just off the Andalusia section of Bensalem, Pa. Ford said river water in her ballast tanks has pitched the level of the bow below the stern, making it impossible to manoeuvre the vessel. Before the vessel can be moved, the hole in the hull must be patched and the water pumped out. Federal law requires all foreign-flagged vessels operating on U.S. tidal rivers to have U.S.-licensed river or harbour pilots at the helm. *Sun's* was supplied by the Pilots Association of the Bay and River Delaware, based in Philadelphia. Acting association President Carl Joseph did not know what caused the accident, but said the group was assisting the Coast Guard in the probe. Ford said the accident was considered significant. Part of the *Sun's* cargo of coiled steel sheets may have to be removed to lighten the vessel, Ford said. A salvage plan must be prepared and approved by the Coast Guard before work can begin. Ford said the vessel would likely remain immobile at least through today and possibly several days more. The ship was en

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

route to the Novolog steel-shipment plant in Falls Township, Pa. Ford said she was far enough from the channel to pose no hindrance to navigation. There were no injuries among the crew, whose size and nationality were not known. They remained on board the vessel yesterday. A small Coast Guard vessel pulled alongside the *Sun* yesterday as a tug held the vessel in place. A Coast Guard helicopter periodically flew overhead checking for polluting spills, but Ford said there was no evidence of environmental damage or violations of maritime law.

WAEL 4 (Syria)

London, Feb 14 — Following received from Piraeus RCC, timed 1055, UTC: General cargo *Wael 4* remains sunk in 1,400 metres of water in the same position. Salvage plans are not known.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Miljoenen terug naar Havenbedrijf

'Joep' betaalt terug nu helikopterfabriek in Rotterdam niet doorgaat

Zakenman Joep van den Nieuwenhuijzen moet Rotterdam 4,5 miljoen euro terugbetalen die hij met zijn RDM Holding in 1999 heeft geleend voor de aankoop van de Amerikaanse helikopterfabriek MD Helicopters. Rotterdam stak dit forse bedrag in de fabriek in de hoop op een vestiging van MD Helicopters in het haven- en industriegebied. Nu duidelijk is dat die er niet komt, moet Van den Nieuwenhuijzen het geld terugbetalen. Hij krijgt daar drie jaar de tijd voor, laat het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam weten.

Rotterdam - Van den Nieuwenhuijzen was niet bereikbaar voor commentaar, maar heeft al eerder gezegd dat er 'duidelijke afspraken' zijn gemaakt. „Het geld gaat terug als er geen start in Rotterdam is gemaakt."

De RDM-topman nam de fabriek in 1999 over van Boeing. Rotterdam was van meet af aan betrokken bij de aankoop in de hoop op een vestiging op de Maasvlakte.

Dat de lening aan Van den Nieuwenhuijzen 4,5 miljoen euro bedraagt wilde het Gemeentelijk Havenbedrijf vertrouwelijk houden. Voormalig directeur drs. S. Lak, die verantwoordelijk was voor het industriebeleid, zei twee jaar geleden dat het om een lening ging van 'iets meer dan een miljoen gulden' (450.000 euro). Deze is verstrekt door de nv Mainport Holding Rotterdam, de commerciële tak van het havenbedrijf. De nv is speciaal opgezet om deel te kunnen nemen in voor Rotterdam veelbelovende bedrijven. De lening is niet officieel in de gemeenteraad aan de orde geweest, omdat bedragen als deze tot de vrijheid behoren van de commerciële tak van het havenbedrijf. Leden van de gemeenteraad zijn destijds wel vertrouwelijk op de hoogte gebracht.

De verwachtingen voor een fabriek in Rotterdam waren de laatste twee jaar al afgenomen. De fabriek zou er alleen komen als er voldoende orders uit Europa zouden komen. Ook Lissabon in Portugal was voor de zakenman een mogelijke vestigingsplaats, als compensatie

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

voor een eventuele duikbootorder van dat land voor de RDM. Onlangs liet hij weten dat hij definitief van vestiging in Rotterdam afziet.

Singapore cancels bunker licence

IN its continuing crackdown on malpractice in the bunkering industry, Singapore's Maritime and Port Authority (MPA) has cancelled the licences of a bunker supplier and intends to prosecute the owners and masters of two bunker tankers. The MPA said today it had cancelled the bunker supplier licence and bunker craft operator licence of Meridian Petroleum and Bunkering, and cancelled the harbour craft licences of bunker tankers Alexandria and Memphis. Meridian has been given seven days to appeal. "The MPA's investigations have revealed that Meridian and the two bunker tankers were involved in the sale of contaminated bunkers to ships," the authority said. The MPA last month suspended the licence of another bunker supplier, Navi Marine Services. A court fined 16 marine surveyors convicted of accepting bribes from Navi Marine officials to falsely certify the quantity and quality of bunkers supplied. Singapore sold a record 20.4M tonnes of bunkers in 2001.

Feeder operator suspends service

FRENCH feeder operator European Feeder Line (EFL) is suspending its service between La Rochelle, Bordeaux-Le Verdon, Le Havre and Dunkirk after continually deteriorating financial results. EFL was set up in 1997 by private interests and the ports of La Rochelle-La Pallice. During its first three years, it benefited from euro300,000 (\$273,000)/year aid from Brussels as part of Europe's cabotage development programme, and another annual euro100,000 from the Poitou Charente region, but still struggled to break even. EFL achieved record figures in 2000, carrying over 100,000 tonnes of cargo for 7,600 containers, but last year the throughput fell to only 76,000 tonnes for 6,200 containers, and subsidies from Brussels ended. EFL's future now rests with La Rochelle Tribunal of Commerce, while efforts are being made to convince the Direction des Transports in Paris and the ports of Bordeaux and Nantes/St Nazaire to inject fresh money into the company to allow a resumption of activity. EFL employed the 234-TEU [Atlantique Express](#).

New reefer marketing firm formed



IN another sign of consolidation in the conventional reefer sector, Lauritzen Cool, Eastwind Transport and Armada Shipping have formed a new marketing company called ReeferShip Ltd. Its aim is to develop business for the ships currently controlled by ECo Shipping, Arctic Reefers,

and Armada Shipping. Due operational by March this year and based in Copenhagen and New York, ReeferShip will draw on a fleet of over 50 vessels between 185,000ft³ and 668,000ft³. Torben Naesvang, reefer director at Armada Shipping, told Fairplay that ReeferShip will allow the full range of vessel sizes to be offered to customers and that the fleet size would offer greater scheduling flexibility. A complex tonnage-swap and shareholding agreement accompanies the venture, with Eastwind's 400,000ft³ + vessels contributed to Arctic, Lauritzen Cool's Handysize (around 300,000 ft³) put under ECo's control, and Armada placing tonnage in both the ECo and Arctic systems through a joint venture with the latter.

Baggerbedrijf Van Oord overbodig



Van Oord bezit samen met **Dragados** het baggerbedrijf Dravo. Als de Spanjaarden de baggeractiviteiten van HBG in handen krijgen, wordt Dravo voor hen overbodig.

Met Dravo heeft Van Oord ACZ momenteel toegang tot de Spaanse, Portugese en – sinds kort – de Italiaanse baggermarkt. De samenwerking met Dragados levert het baggerbedrijf uit Gorinchem jaarlijks zo'n 3,5 miljoen euro aan omzet op.



Van Oord moet echter vrezen dat Dragados op korte termijn een punt zet achter de jarenlange samenwerking. Als de overname van HBG slaagt, krijgen de Spanjaarden immers een tweederde belang in 's werelds grootste baggeraar, Ballast NED Dredging. Dat Dragados dan nog gebruik zal maken van Dravo om baggerklussen uit te voeren, lijkt onwaarschijnlijk. Ook omdat de helft van de winst in dat geval naar Gorinchem vloeit.

Volgens HBG-zegsman A. Pronk zal de overname door Dragados "natuurlijk van invloed zijn op samenwerking tussen Dragados en Van Oord".



Gesprekken over de toekomstige positie van Dravo hebben tussen Dragados en Van Oord nog niet plaatsgevonden, laat een woordvoerder van Van Oord weten. Zorgen maakt het bedrijf zich niet. 'Wij hebben geen indicatie dat de overname van HBG gevolgen zal hebben op onze samenwerking met Dragados.'

De zegsman moet eerst nog zien dat HBG werkelijk in Spaanse handen valt. 'De historie leert in ieder geval dat je voorzichtig moet zijn als het gaat om een overname

van HBG. Kijk maar naar de strijd tussen Boskalis en HBG. Die heeft heel lang geduurd, maar uiteindelijk niet geleid tot een overname of een fusie. Ook de situatie tussen Dragados en HBG kan van dag tot dag veranderen. Wie weet komt Heijmans nog wel met een bod.'

Dat de leiding van Van Oord het toch enigszins benauwd heeft, blijkt een kwartiertje later, als de woordvoerder terug wil komen op zijn verklaring. Hij zegt dat de directie bij nader inzien toch maar geen commentaar wenst te geven. 'Het enige dat we er eigenlijk over willen zeggen is dat de samenwerking met Dragados zeer goed bevalt.'

Van Oord en het Spaanse bouwbedrijf werken al jaren samen in Dravo SA. De baggeraar uit Gorinchem klampte bij Dragados aan nadat Boskalis in de jaren tachtig een joint venture met Dragados verbrak. Boskalis en Dragados waren ruim tien jaar partners op de Spaanse en Portugese baggermarkt.

Rotterdamse havenpool moet 'goedkoper' werken

Werknemers SHB vrezen nieuwe aanslag op loon en arbeidsvoorwaarden

Is dit het zoveelste rapport over de Rotterdamse havenpool SHB? Of geeft het werk van oud-ECT-directeur Jos Dekkers de nieuwe richting aan van het noodlijdende uitzendbureau voor havenwerkers? Vorige week presenteerde Dekkers een voorlopige versie van het onderzoek dat hij op persoonlijke titel, maar in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft gedaan naar de mogelijkheden de SHB weer structureel gezond te maken. De voornaamste conclusie: de SHB is alleen levensvatbaar wanneer er hooguit vijfhonderd van de nu bijna duizend werknemers overblijven. Dekkers rapport 'SHB, doorpakken of doormodderen?' is doorspekt met begrippen als flexibiliteit, modernisering en marktwerking. En dat voor een bedrijf dat de bodem van de schatkist heeft gezien en faillissement akelig dichtbij zag komen.

Volgens Dekkers hebben havenwerkers in Rotterdam jarenlang beschikt over 'beschermingsconstructies' die niet 'marktconform' waren. „De concurrentie is evenwel zo sterk geworden dat Rotterdam zich dit niet langer kan veroorloven." De onderzoeker pleit daarom voor een 'open' markt, waarbij prijs en kwaliteit van diensten moeten voldoen aan de wensen van de klanten en waarbij rekening wordt gehouden met de belangrijkste concurrerende havens. Ook de havenpool ontkomt hier niet aan, stelt Dekkers. „Het is voor de SHB twee voor twaalf: snel moderniseren of alsnog failliet gaan."

Onder het personeel van de havenpool is onrust ontstaan over onderdelen van het volgens de onderzoeker 'levensvatbare toekomstmodel'. Klanten moeten werknemers op kortere termijn kunnen bestellen dan nu het geval is. Verder zouden poolers hun maandsalaris in het vervolg op basis van drie dagdiensten per week gaan ontvangen en niet meer per daadwerkelijk uitgevoerde dienst (dag, avond of nacht). Ook de chauffeursvergoeding en de vervoersplicht van de SHB staan ter discussie. Het kan betekenen dat een werknemer straks op eigen kosten vanuit bij voorbeeld het centrum van Rotterdam naar de Maasvlakte moet zien te komen.

Dekkers zegt verder dat de afslanking en modernisering van de SHB alleen kan slagen als alle personeelsleden doordrongen raken van de acute ernst van de situatie en blijf geven van 'sense of urgency' door passende offers te brengen, waarmee het bedrijf weer gezond kan worden. In rond Rotterdams: het moet goedkoper. De klanten, veelal containerrederijen die in een fikse concurrentieslag zijn beland, vinden het inhuren van havenpoolers te duur. „Een SHB'er kost geloof ik veertienhonderd gulden per dag," heeft een werkgever gemopperd. In veel gevallen wijken bedrijven uit naar goedkopere uitzendbureaus, die het echter vaak niet zo nauw nemen met de kwaliteit. FNV Bondgenoten blijft hameren op de verplichte inhuur bij de havenpool, maar slaagt er onvoldoende in dat uit te voeren. De SHB dreigt bij het inlenen van personeel voorbij te worden gestreefd door de vaste werknemers van de havenbedrijven en de (andere) uitzendbureaus. „Straks word je concurrent van je collega," reageerde een SHB'er bezorgd. Dekkers schrijft daarover dat de zogeheten 'erkenningenregeling', die de concurrentie tussen de leveranciers van tijdelijke arbeid gezond moet houden, de marktwerking niet mag 'marginaliseren'. Hij pleit daarom voor salarissen op het niveau van de instroomschalen van de inlenende bedrijven. Alleen op die manier kan aansluiting gehouden worden bij de lonen in de haven, meent de onderzoeker.

Papierwinkel

De SHB'ers hebben momenteel meer aan het hoofd. Zij zitten met de 'papierwinkel' die volgt uit het contract met 'uitgestelde prestatieplicht' (MUP). Eind vorig jaar werd besloten de vaste contracten om te zetten in oproepcontracten die voor twee jaar gelden. Op dit moment buigt de Uitvoering Werknemersverzekeringen (UWV), de instantie waarin onder meer het GAK is opgegaan, zich over de bijna duizend aanvragen voor een uitkering. Een SHB'er met een MUP-contract krijgt in de

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

nieuwe opzet WW als hij geen werk heeft. Er wordt echter gevreesd voor een 'doemscenario', wanneer de UWV niet alle duizend aanvragen positief zal honoreren. Dat zou kunnen gebeuren wanneer de instantie de economische noodzaak in ogenschouw neemt en niet meer dan vijfhonderd uitkeringen toekent. In eerste instantie had de SHB-directie 460 mensen willen ontslaan, maar ze koos, uit vrees voor een tweedeling binnen de havenpool voor de huidige opzet.

Het toekomst van de SHB blijft dus allerm minst duidelijk. Flexibeler en moderner staat voor veel werknemers gelijk aan kleiner. Wat zeker is dat de komende twee jaar ongeveer tweehonderd oudere havenwerkers vervroegd met pensioen gaan. De bonden doen er alles aan dat deze mensen 'netjes' de eindstreep halen. Daarmee wordt bedoeld dat zij op hun 60ste jaar met tachtig procent van het laatstverdiende loon kunnen uittraden. Voor de 'jongere' werknemers, geboren tussen 1950 en 1976, is dat vangnet nog niet geregeld. Zij moeten mogelijk langer dan 60 jaar in de haven blijven werken om hun pensioenrechten veilig te stellen.

De vacatures die mede dankzij de uitstroom van ouderen in de haven ontstaan, moeten worden opgevuld door SHB'ers, zo heeft FNV Bondgenoten al verschillende keren aangevoerd. Volgens de bond is dit een dermate hard punt, dat het de komende weken wel eens kan leiden tot stakingen. Zeker zolang de werkgevers in Rotterdam over het opvullen van die vacatures geen toezeggingen willen doen.

De rol van de werkgevers is een andere kwestie, want na het verdwijnen van de SVZ ontbreekt het in de Rotterdamse haven aan een duidelijk aanspreekpunt bij de werkgevers. De AWWN zou een geschikte opvolger kunnen zijn, maar wordt door de andere partijen niet bepaald serieus genomen. Bovendien zijn niet alle havenbedrijven lid van deze instantie. Ook Jos Dekkers heeft deze omissie onderstreept. Volgens goed gebruik wordt het onderzoek van Dekkers gevolgd door een rapport van de ondernemingsraad van de SHB. Deze studie, uitgevoerd door het Utrechtse bureau Basis & Beleid, wordt deze week nog gepresenteerd.

Voor de havenwerkers zit er niets anders op dan wachten op nadere berichten over de toekomst van hun werkgever en het nieuwe contract. „We leven in een krankzinnig land,” heeft een SHB'er opgemerkt. „Wij, havenwerkers met vaak tientallen jaren ervaring, moeten maanden wachten op nieuws over onze uitkeringen. Terwijl ene Máxima, iemand die geen enkel arbeidsverleden heeft, van overheidswege zo maar achthonderdduizend euro krijgt. Waarom? Omdat ze met de een of andere watermanager is getrouwd.”

NAVY NEWS

U.S. 7th Fleet Command Ship Visits Thailand

Blue Ridge, the command ship of U.S. Navy's 7th Fleet on Wednesday arrived in southern Thai resort of Phuket, 860 kilometers south of here, for a port visit, according to the U.S. Embassy to Thailand.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



Blue Ridge, the command ship of U.S. Navy's 7th Fleet on Wednesday arrived in southern Thai resort of Phuket, 860 kilometers south of here, for a port visit, according to the U.S. Embassy to Thailand. During the visit, James Metzger, commander of the 7th Fleet is scheduled to have a series of meetings with Thai military and civilian leaders to discuss "regional issues of concern," as well as combined naval exercises and "topics of shared interest," including "the fight against terrorism," it said.

Upon the arrival, Metzger was greeted by Pairoj Theerachai, commander of Thai Navy

Third Naval Area. It is unknown how long the ship will stay in the country. The visiting U.S. ship and sailors will also participate in a community service project. The U.S. 7th fleet comprises 50 ships, 200 aircraft and approximately 20,000 sailors.

PORT VISIT ROTTERDAM

It is reported that the **USS DONALD COOK** (DDG 75) and **USS HAWES** (FFG 53) will visit the Port of Rotterdam from February 24th till 27th , The **USS Donald Cook** is a fairly new destroyer of the ARLEIGH BURKE (Flight II) class and was commissioned into the US Navy on December 4th,1998, The **USS Hawes** is a frigate of the Oliver Hazard Perry class and was commissioned into the US Navy on February 9th, 1985.



DAILY SHIPPING NEWSLETTER



It is the first time that a destroyer of the Arleigh Burke class will visit the Port of Rotterdam (both pictures : Coll : Piet Sinke)

Unified Odyssey 2002

A annual training exercise, involving Canada, Germany, the Netherlands, Portugal, Spain, the United Kingdom and the United States, took place near the Portuguese island of Porto Santo (Madeira Archipelago), from 28 January to 8 February. The aim of **Unified Odyssey 2002** was for a NATO Maritime Immediate Reaction Force to conduct a small-scale crisis response operation, while providing humanitarian aid and disaster relief.



Standing Naval Force Atlantic (SNFL), which is a squadron of eight to ten destroyers and frigates, marine platoons and local authorities. It was conducted by the Commander of SOUTHLANT, based in Oeiras, Portugal, which is under the command of the Allied Command Atlantic (ACLANT) in Norfolk, Virginia, USA.



The scenario was based on a series of volcanic eruptions on a fictitious island and was divided into different stages: aerial reconnaissance, land reconnaissance and the conduct of operations. The exercise involved the

MOVEMENTS

Please be advised of the revised ETA for the Smit Pioneer.
Due to favourable weather conditions the Smit Pioneer will now arrive at the Maas Pilot on Sunday 17th February at 12.00 hrs.Lt.
This will bring her alongside in the Waalhaven at approx. 15.30 hrs.Lt

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

RIJNMOND WEATHER

zaterdag 16 februari

9 uur 's ochtends:
temperatuur: 0 graden
kans op neerslag: 0%
wind: matig (14 km/u) uit ONO

5 uur 's middags:
temperatuur: 6 graden
kans op neerslag: 0%
wind: matig (16 km/u) uit ONO

NOTE :

For the readers of the Shipping news who did not see the Documentary EXTREME MACHINES about the KURSK and other Nuclear powered Submarines last week at The Discovery channel , you have another change , this coming SUNDAY February 17th the documentary is repeated on 12:40 hrs at the Discovery Channel .

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

<http://www.scheepvaarthoek.nl>