

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Monday 18-02-2002



Operation Enduring Freedom



A Marine Corps AV-8B *Harrier* assigned to the "Blue Knights" of Marine Medium Helicopter Squadron Three Six Five (HMM-365) prepares for launch from **USS Bataan (LHD 5)**. HMM-365 flies both fixed-wing and rotor-wing aircraft. Marine aviation, flying from Navy amphibious ships as well as aircraft carriers, demonstrates the close integration of the Navy-Marine Corps team. *Bataan* and elements of the 26th Marine Expeditionary Unit (MEU) Special Operations Capable (SOC) are supporting **Operation Enduring Freedom**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Timber galore grounded ship to be refloated

A grounded cargo ship which sparked a "wrecking" frenzy when timber she was carrying was washed ashore is set to be refloated.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

The 6,300 tonne Maltese-registered **Kodima** beached on February 2 in gale conditions at Whitsand Bay, east Cornwall.

Around 4,000 square metres of timber planks were en route from Sweden to Libya were hurled ashore by mountainous seas.

Crowds of people flocked to the beach in vehicles to carry off as much timber as they could collect in a traditional "wrecking" operation.

They were warned they faced prosecution unless they reported their finds to the Receiver of Wrecks.

Contractors were eventually brought in to clear the mass of timber from the shore.

The Maritime and Coastguard Agency says that plans to refloat the vessel are due to start around midday, and she is expected to float off during the afternoon.

MCA principal counter pollution and salvage officer Alison Dehrmann said: "This has been a drawn out operation mainly due to weather conditions."

Counter-pollution equipment and sprays are on the scene in case they are needed.

Once the Kodima is afloat, the tug **Sigyn** will tow her to Falmouth, where she will be berthed if she is found to be in a satisfactory condition at an earlier inspection at sea.

PAK ONE

The navy will sink the drifting gas tanker wreck which is causing problems for passing vessels off the Trat coast sometime next week.

First Fleet Commander Vice Admiral Akanit Muensri said parts of the wreck would be blown up to allow its cargo of liquefied petroleum gas to leak out.

The decision to sink the wreck was reached yesterday at a meeting of representatives of the insurance company, the owners, the navy, the Harbour Department and the government.

Other solutions were also discussed such as opening the valves for the gas to leak out and let the wreck sink by itself.

Vice Adm Akanit said the companies would absorb the cost and provide the navy with equipment.

Pak One was carrying about 600 tonnes of liquefied petroleum gas to Vietnam when it sank in August 1996.

China to OK Japan's salvaging of ship, paper says

China plans to give its tacit consent for Japan to salvage an unidentified ship that sank in the East China Sea late last year after a shoot-out with Japanese patrol ships, a Japanese daily said Friday.

The Sankei Shimbun said this message was conveyed to Prime Minister Junichiro Koizumi on Thursday by New Conservative Party (NCP) leader Takeshi Noda, who recently visited China, at the prime minister's official residence.

On Thursday, Chief Cabinet Secretary Yasuo Fukuda said Japan plans to use remote-controlled cameras in the near future to search for the sunken ship, which the government suspects was a North Korean spy boat.

Noda's report to Koizumi and Fukuda's comment pave the way for Japan to conduct investigations, including whether or not North Korea was involved in the incident, the paper said.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Noda visited China from Feb. 7 through Monday as the head of an NCP delegation and met with Vice Premier Qian Qichen on Feb. 8 in Beijing.

During the meeting with Qian, Noda and other delegation members referred to the ship which sank in late December after exchanging fire with the Japan Coast Guard in China's 200-nautical-mile exclusive economic zone, the Sankei said.

Having emphasized that North Korea had not reported on the incident to China, Qian said, "China and North Korea are not relatives," indicating that China would give its tacit consent to Japan's salvage efforts.

The bodies of two of the estimated 15 people who were aboard the ship were later recovered by Japanese authorities. The other 13 are missing, believed dead.

North Korea has denied being involved, but blasted the sinking of the ship as an "act of piracy."

Vessel master, operator rapped for not reporting grounding

THE master and operator of a vessel that was involved in a grounding incident in New Zealand waters have been taken to task by the country's maritime safety watchdog for the failure to report the incident.

The interesting issue in this case was whether the master, who promptly reported the incident to the vessel's operator, could be excused for his failure to report the incident to the Australian Maritime Safety Agency (AMSA), as he thought that the operator would report the incident.

The incident took place on Jan 25, 2000, when the **Spirit of Resolution** struck the bottom while proceeding out of Otago Harbour. The master complied with the operator's internal procedures in its Quality Assurance Manual by filling form MSA12307.

He faxed the form to the operator immediately but the operator failed to notify the MSA of the accident. Under section 31 of the Maritime Transport Act 1994, the master of any New Zealand ship or any foreign ship in New Zealand waters involved in an accident or incident has to report it to the MSA as soon as possible.

The section also provides that the operator of the ship is to provide the necessary notice if the master of the ship was unable to give the notice due to 'injuries or death or for other good reason'.

There was no direct reporting obligation on the operator. The MSA prosecuted the operator for the failure to report as, under section 410(1) of the 1994 Act, the operator of the vessel could be held vicariously liable for the action of its 'agent or employee'. To succeed, the MSA had to prove that the master had committed an offence and the operator was vicariously liable for that offence.

The issue was whether the master had a reasonable excuse for his failure to report directly to the MSA. In the District Court, the master gave evidence that he did not report the incident to the MSA as he thought that by reporting the incident to the operator, he had fulfilled his statutory reporting obligation. The judge found that the master genuinely and honestly believed his report to the operator would be passed on to the MSA and this constituted 'good reason' for not reporting as required by section 31 of the Act.

The MSA appealed to the High Court of New Zealand, where the district judge's decision was criticised.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

(See Maritime Safety Authority of New Zealand v Pacifica Shipping Ltd, Dec 10, 2001. Judgement available at http://www.geocities.com/lex_maritima/index.html)

According to the High Court, the issue of whether a particular excuse was reasonable must be determined objectively. The master's problem was that he did not realise he had a personal obligation to notify and this was a mistake of law on his part, said the High Court, which stressed that the master of an ocean going vessel should be familiar with the relevant legal environment and act accordingly.

The provision in section 31 for an operator to make the report if the master had a good excuse for not reporting applied only if the master had a physical inability, perhaps due to the accident.

The Court accepted the MSA's argument that the scheme and purpose of the 1994 Act as a whole, point to a need for prompt notification of incidents as the Act made provisions for investigation and actions to prevent marine pollution.

A notification made through a vessel operator or owner is not one made as soon as practicable as required by the Act, said the High Court, which rejected the operator's argument that since it had been reasonable for the master to rely on it to make the report, such reliance constituted a 'good reason' under the Act.

Instead, the High Court warned that courts should be wary of allowing ship owners to override the Maritime Transport Act by requiring masters to report incidents to them and not the MSA and then exercising a discretion whether and when such reports should be passed on to the MSA.

The Court did not determine the appeal in one way or another as there was a likelihood that the matter may be remitted to the District Court for a re-hearing but expressed a provisional view that the operator had not made out a good defence to the charges.

Union verkoopt “zwaargewichten”

TERNEUZEN - De Unie van Redding- en Sleepdienst (Union) heeft twee markante zeeslepers in de aanbieding: de **Fighter en de **Boxer**. Beide sleepboten speelden jarenlang een hoofdrol bij bergingswerkzaamheden op de Noordzee en de Westerschelde. Union stoot de zwaargewichten (4400 pk) af in het kader van een omvangrijke reorganisatie van de vloot én de werkmaatschappijen.**

De twee slepers waren, sinds ze in 1977 in Rupelmonde van stapel liepen, de trots van de Union op de Westerschelde. De Fighter kreeg jaren geleden internationale aandacht toen de sleepboot als één van de eersten arriveerde bij de gekapseisde veerboot Herald of Free Enterprise voor de haven van Zeebrugge en daar een groot aantal opvarenden redde, maar ook veel slachtoffers



aan wal bracht.
De **Fighter** (rechts) en de **Boxer** (Links) vormden samen met het



vlaggenschip de President Hubert, de Alphonse Letzer en de Bankert de zeegaande vloot van de Union. Het sleep- en bergingsbedrijf heeft inmiddels een nieuw zogenoemd anchor handlingschip voor het grote werk

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

buitengaats besteld. Daarmee is 32 miljoen euro gemoeid. Volgens bronnen in scheepvaartkringen zijn de Fighter en de Boxer te koop voor ongeveer **1 miljoen pond** per stuk.

Op woensdag 27 februari behandelt de kantonrechter in Terneuzen het ontslag van een aantal werknemers van Union in Terneuzen. Eén van hen is directeur A. de Vries van Union Nederland (het voormalige Willem Muller Nederland bv). Tijdens de zitting worden, naar verwachting, de motieven voor de reorganisatie (de tweede in twee jaar tijd) toegelicht. Tot nu toe beperkten directie en vakbonden zich tot een summiere toelichting.

Bij Union in Terneuzen zijn op de sleepboten twintig banen geschrapt en op het kantoor van Union Nederland vertrekken in elk geval vier mensen. Drie anderen worden overgeplaatst naar de vestiging op het sluizencomplex. Het kantoor van Union Nederland aan het Oostelijk Bolwerk gaat op korte termijn dicht.

De reorganisatie wordt doorgevoerd na uiterst moeizame onderhandelingen met de bonden. Dat langdurige overleg leidde tot grote onrust bij het personeel. Uiteindelijk werden de Belgische en Nederlandse CAO's zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Het varend personeel moet voortaan, simpelweg samengevat, langer varen voor hetzelfde salaris. Het beeld na de reorganisatie: Union België biedt voortaan werk aan 280 mensen, Union Nederland aan 35, de zeegaande vloot aan 80 bemanningsleden en het sterk verzelfstandigde bergingsbedrijf Van den Akker bv in Vlissingen aan ongeveer 30 mensen.

Volgens directeur D. Mertens was de reorganisatie bittere noodzaak. Vorig jaar werd alleen al door de sleepdienst op de Westerschelde (Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent) ruim twee miljoen euro verlies geleden. Oorzaak: tariefdaling door de stijgende concurrentie en tegelijkertijd fikse kostenstijgingen. Vorig jaar al sneed de directie fors in de activiteiten in Antwerpen. Daar werden verschillende bijkantoren gesloten en werd het personeelsbestand op de werf ingekrompen. Ook de stad leverde arbeidsplaatsen in.

Rotterdamse reder ontwikkelt grootste zwaartransportschip

Rotterdam - De Rotterdamse zwaartransportrederij **NMA Maritime and Offshore Contractors** heeft een revolutionair half-afzinkbaar schip ontwikkeld. Het schip kan een deklast tot wel 85.000 ton vervoeren. Met een lengte van 274 meter en een breedte van 57 meter wordt het de grootste in zijn soort. Op dit moment wordt nog onderhandeld met drie Koreaanse scheepswerven over de bouw van het schip. NMA hoopt eind volgend jaar over het schip te kunnen beschikken.

Rederij NMA is al dertig jaar specialist in het over water transporteren van uitzonderlijk zware lading. Daarvoor kan het beschikken over twee gespecialiseerde schepen. Twee nieuwe schepen worden op dit moment in China gebouwd. Voor nog grotere schepen bestaat voldoende vraag, zo is NMA gebleken. De rederij heeft al een opdracht voor het nieuwe schip: het transport van een zestigduizend ton wegend afzinkbaar olieproductieplatform voor oliemaatschappij BP Amoco vanuit Korea naar de Golf van Mexico.

Een NMA-woordvoerder omschrijft het nieuwe transportschip als 'de eerste van een nieuwe generatie'. Naast de enorme afmetingen is vooral bijzonder het gegeven dat het schip zich 'op eigen kracht' op exact de juiste positie kan houden. Daarvoor is het schip uitgerust met drie krachtige boegschroeven en kunnen de twee 'gewone' schroeven, die met een totaal vermogen van 38 megaWatt het schip een kruissnelheid van veertien knopen geven, 360 graden draaien.

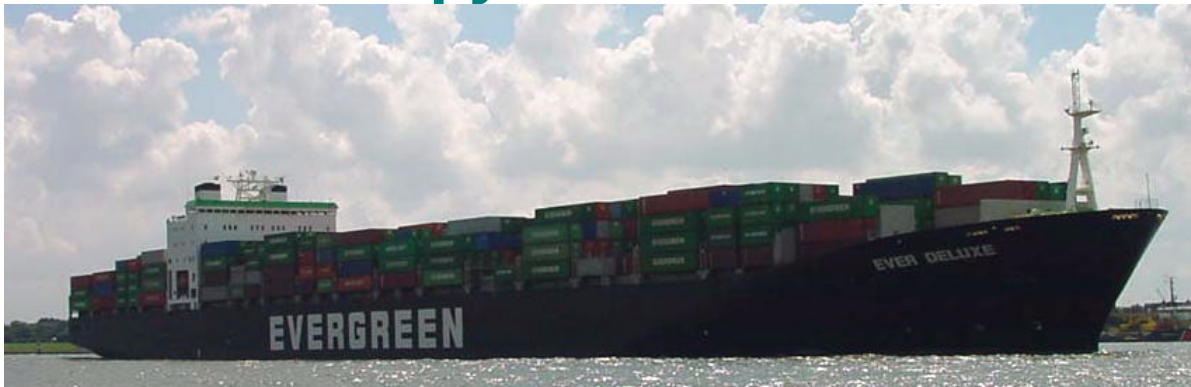
DAILY SHIPPING NEWSLETTER

SHIPYARD NEWS



Last Thursday the **Smit-Lloyd 57** hit with one of her funnels a production platform offshore, the vessel arrived Friday at Shipdock in Amsterdam for repairs what will take about 5 days, Smit Vessel Management Service started an investigation what caused this collision. ([Photo / Text : Hans van der Ster](#))

MHI Kobe Shipyard & Receives Orders



Top : Ever Deluxe departing Rotterdam passing Maassluis ([Photo : Michael vd Meer](#))

Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) has received consecutive orders for large size container ships from the **Evergreen Group** of Taiwan, one of the leading container transportation operators in the world. Since 1992, MHI has received orders for 38 container ships from Evergreen without a break, of which 32 ships have either been built, or are to be built at MHI & Kobe Shipyard and Machinery Works, and six at Nagasaki Shipyard and Machinery Works. MHI Kobe has marked the launching of the 30th container ship for Evergreen on February 5, and christened as **Hatsu Excel**. Among Japanese

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

shipbuilding companies, only MHI has recorded consecutive orders for 38 large size container ships from one ship owner. The **Hatsu Excel** is a super large, over-Panamax size container ship that can

carry up to 6,332 units of 20 ft. containers. This is the third ship of a series of five ships with the same design the MHI has been building, and the largest container ship being built at MHI.



Left : The New **HATSU EAGLE**
(Photo : Michael vd Meer)

ROUTE, PORTS & SERVICES

The Tourism Authority of Thailand wants to turn Thailand into a centre for cruise ships, rather than just a port of call, said Juthamas Siriwan, its acting governor.

Thailand could work with Singapore to promote each destination, she said.



The **Star Princess**, the latest luxury liner in the Princess Cruise fleet, docked yesterday at Laem Chabang, Chon Buri. It is the largest cruise ship ever to visit, and was received by HRH Princess Ubolratana.

The US\$450-million, 109,000-tonne ship is on a 26-day Pacific Rim cruise from Singapore to Los Angeles, with 2,600 passengers and 1,300 crew. Sixty passengers would board here for a four-day cruise to Hong Kong.

Siriwan Kanjanathanakij, operations manager for P&O Regale Travel, sales agent to the Princess Cruise fleet in Thailand, said the 60 tour packages on offer had sold out. However, the Pacific Rim route was a one-off to promote the group's cruise service in Asia. On a regular basis, the Star Princess would serve the Alaska, western Caribbean and Mexican Riviera routes. Mongkol Subsakul, managing director of Superior Tour, an outbound tour agency, said few Thai tourists knew what a holiday on a cruise liner was really like. "Most Thais consider cruising a holiday for retirees and they don't really know the luxury of the service," Mr Mongkol said. To promote the country as a regional cruising hub, ports would have to be upgraded, he said.

Shenzhen moves into ports top ten

The southern Chinese city of Shenzhen continued to grow its container volumes in 2001, ranking eighth in the list of world ports.

Its total of 5.08m teu, up 27.1% from 2000, moved it up from eleventh place, according to statistics from the Shanghai Shipping Exchange.

It now stands behind Hong Kong, Singapore, Pusan, Kaohsiung, Shanghai, Rotterdam and Los Angeles. A total of 35 shipping companies call at Shenzhen, with almost half the volume going to or coming from the US.

Last year, Shenzhen Vice-Mayor Li Decheng pledged to speed up development plans at the port.

The city is spending \$1.9bn on 13 construction projects including Yantian Port Phase 3 and Shekou Port Phase 2.

The three main Shenzhen ports, Yantian, Shekou and Chiwan, are the fastest growing in the country.

A volume of 6.5m teu is forecast by 2005, as the Pearl River Delta economy continues to grow.

There are nine commercial ports in the city in total, with 128 wharf berths. By 2005, wharf berths will

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

have grown to 147.

On 6th Feb, Hong Kong ferry company Shun Tak said it was launching a new ferry service between Macau and Shenzhen.

The new route will be up and running within three months, the firm said.

Shun Tak's chairman Stanley Ho holds the monopoly on casinos in the territory through his Sociedade de Turismo e Diversoes de Macau (STDM).

That monopoly will end this December, although STDM will still probably bag one of the three new licences up for grabs.

Ho's daughter Pansy, managing director of Shun Tak, said that the new ferry licence has been approved by Chinese central government and is being processed by the Macau administration.

She said the company was also evaluating other routes linking Macau with Pearl River Delta ports, but no new ships will be bought for the services.

"We are looking to serve more ports possibly in cooperation with other shipping companies," she added. "It won't be a capital intensive project."

Shun Tak Holdings, which has 5% of STDM, doubled its year-on-year revenues in the first half of 2001, but net profit was only slightly higher than in the same period in 2000.

Revenues reached HKD 2.64bn, up from HKD 1.33bn the year before, with net profits totalling HKD 120.6m (\$15.46m), compared to HKD 116m in the first six months of 2000.

Shun Tak had a 90% share of the Macau route in the first six months, while total passenger traffic on the Shenzhen and Guangzhou routes increased 11.9%.

Shun Tak pioneered passenger ferry services between Hong Kong and Macau in 1962.

It claims to own the world's largest fleet of high-speed Jetfoil vessels, which carry 7.5m passengers annually, more than two-thirds of all traffic on the popular route.

Its ships make 75 return journeys to Macau each day.

HBG verwerft order van EUR 13 miljoen voor project Zuid-Afrika



Interbeton, de groepsmaatschappij van HBG, Hollandsche Beton Groep die buiten West-Europa bouwprojecten realiseert, heeft opdracht verworven voor de bouw van een kademuur in Durban, Zuid-Afrika. Het project wordt, in combinatie met de Zuid-Afrikaanse bouwbedrijven Grinaker-LTA en BCW, uitgevoerd in opdracht van National Ports Authority. De opdrachtsom bedraagt EUR 33 miljoen, waarvan ruim EUR 13 miljoen voor HBG.

De haven van Durban behoort tot de grootste op het Afrikaanse continent. Om te kunnen voorzien in de groei van de goederenafhandeling worden twee extra afmeervoorzieningen gerealiseerd. Hiervoor wordt een kademuur gebouwd met een lengte van 1.200 meter, waaraan schepen met een diepgang tot vijftien meter kunnen afmeren.

Tot het project behoort tevens de inrichting van een terrein voor de productie van 52 caissons. Deze geprefabriceerde elementen - afmetingen 24x17x18 meter - worden op het land gebouwd en met een speciale lift in het water neergelaten. De caissons worden naar de bouwlocatie gesleept en afgezonken op een vooraf geconstrueerd fundatiebed. De nieuwe kademuur wordt 200 meter voor een huidige afmeervoorziening gerealiseerd. De tussenliggende ruimte wordt - als onderdeel van het project - aangevuld met drie miljoen kubieke meter zand.

Met het oog op mogelijk toekomstige soortgelijke projecten wordt de productiewerkplaats, inclusief de faciliteiten voor horizontaal en verticaal transport van de caissons, bij oplevering van het project overgedragen aan de opdrachtgever. De bouwcombinatie start deze maand met de inrichting van de productiewerkplaats. Het project zal medio 2003 worden opgeleverd.

Stad wil 45 mln bijdragen aan tweede zeesluis



AMSTERDAM - Amsterdam wil 45 miljoen euro betalen als er snel een tweede zeesluis bij IJmuiden komt. Hoe groot die moet worden blijft onduidelijk, maar in de door havenwethouder Geert Dales gewenste maximumvariant kost de sluis ruim 770 miljoen euro.

VVD'er Dales toonde zich gisteravond na afloop van de gemeenteraadsvergadering tevreden over het besluit, maar hij kon niet helemaal verbloemen dat hij gedeeltelijk in het stof heeft moeten bijten. Dales ziet de bouw van een zo groot mogelijke sluis als noodzaak voor de verdere ontwikkeling van de Amsterdamse haven. Hij wil het Amsterdamse geld gebruiken om het rijk te paaien, dat veruit het grootste deel van de aanleg moet betalen.

De afgelopen weken is Dales zowel bij de sterk verdeelde PvdA-fractie als bij GroenLinks langs geweest om zijn zaak te bepleiten. GroenLinks ziet echter nog steeds niet in dat de sluis nodig is. PvdA'er Tjalling Halbertsma was slechts bereid een klein beetje water bij de wijn te doen. De 45 miljoen euro mag Amsterdam bieden, maar de beslissing hoe groot - en dus ook hoe duur - de sluis wordt, wil hij overlaten aan het rijk. Een raadsmeerderheid steunde hem.

De PvdA is bang dat als de gemeente nu al zegt een maximumvariant van de sluis te willen, het rijk Amsterdam voor veel meer geld zal aanslaan. De grote variant kost minimaal 150 miljoen euro meer dan de kleine. De sociaal-democraten vrezen dat Dales dat geld zomaar op tafel zal leggen, als hij daartoe de kans krijgt.

De partij vreest ook dat met een expliciete vraag om een grote sluis Rotterdam in de gordijnen wordt gejaagd, omdat men daar niet zit te wachten op concurrentie van de hoofdstad. Den Haag lijkt toch al niet enthousiast over de sluis en nog meer tegenwind is niet echt welkom.

Een kleine overwinning haalde Dales overigens wel binnen. Halbertsma zei gisteravond dat de PvdA 'nut en noodzaak' van een tweede zeesluis ziet. In het verkiezingsprogramma van de partij staat nog dat de PvdA daarvan niet overtuigd is.

Nelcon schrapt 50 banen

Rotterdam - Bij Kalmar Industries in Rotterdam, het vroegere Nelcon, verdwijnt een kwart van de werkgelegenheid. De bouwer van containerkranen en portaalfhewagens gaat reorganiseren en daarbij worden vijftig van de 200 arbeidsplaatsen overbodig. Gisteren zijn de vakbonden en de ondernemingsraad over de plannen ingelicht.

Kalmar gaat zich in Rotterdam concentreren op de productie van containerkadekranen, containerstapelkranen en portaalfhewagens. De bouw van alle andere kraantypes wordt gestaakt. De herstructurering moet het bedrijf concurrerend maken. Directeur ir. T. E. M. Kocken heeft eind vorige maand al aangegeven dat hij het prijsverschil van twintig procent met Chinese concurrenten wil goedmaken door een verdere standaardisatie en het aanmaken van kraandelen op goedkopere plekken in Europa.

Nelcon is vorig voorjaar overgenomen door het Zweedse Kalmar Industries, dat op zijn beurt weer eigendom is van het Finse conglomeraat Partek. Afgelopen jaar heeft de Rotterdamse kranenbouwer verlies geleden. Op dit moment wordt in de fabriek aan de Doklaan in Rotterdam-Zuid gewerkt aan de laatste opdrachten. Volgens directeur Kocken 'hangen er enkele opdrachten boven de markt'.

Spido opent binnenkort nieuwe uitvalsbasis



Het heeft vijf jaar langer geduurd dan gedacht, maar binnen een paar maanden hoopt het Rotterdamse rondvaartbedrijf Spido dan eindelijk een nieuw architectonisch hoogstandje onder de Erasmusbrug te betrekken.

Het lijkt er wel op dat de Spido dan de enige huurder is, want het wil maar niet lukken een andere toeristische attractie in de zogenoemde Maashal te krijgen.

De Spido is wereldwijd bekend als het bedrijf waarmee je het uitgebreide havencomplex van Rotterdam kunt bekijken, maar al zeven jaar lang heeft het nautische paradepaardje geen adres. „We zeggen altijd maar 'aan de voet van de Erasmusbrug'. Aan

welke kant we dan zitten, zien mensen ter plaatse wel", aldus directeur A. Gruisen.

De Spido moest juist verhuizen vanwege de bouw van Rotterdamse nieuwste beeldmerk, de Erasmusbrug. Onder die brug zou ook een nieuw hoofdkantoor komen voor het rondvaartbedrijf, maar met die Maashal wilde het niet zo vlotten.

Onder meer lag de bouw bijna een jaar stil omdat architect en bouwer onenigheid hadden over het glas aan de voorkant. De gemeente wilde vervolgens nog een andere toeristische attractie in het pand, maar daar was niemand voor te vinden.

Twee weken geleden leek er eindelijk een serieuze gegadigde te zijn, maar die heeft zich inmiddels teruggetrokken. Het goede nieuws is, dat het gebouw in maart waarschijnlijk toch wordt opgeleverd.

BEA purchase and hire VLGC-vessels

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Bergesen has entered into an agreement to purchase the 78.500 cbm VLGC-vessel **CO-OP Sunrise** from Japanese interests for USD 26,75 mill. The 1987 vessel was built at Hitachi Zosen and the company will take delivery in fourth quarter 2002.

The vessel is already employed in Bergesen's VLGC pool. Bergesen has also entered into an agreement to charter two VLGC-newbuildings of 82.000 cbm from an industrial group in Taiwan.

The vessels are chartered in at a fixed rate for two years, with an option for Bergesen to extend the period by a maximum of three years. Bergesen also has an option to purchase the vessels during the hire-period. The vessels will be employed in Bergesen's VLGC pool.

On completion of these transactions, Bergesen's VLGC pool will operate a fleet of 33 vessels.

NAVY NEWS



The coastal minehunter **USS Shrike (MHC 62)** returns to its homeport at the Naval Station, Ingleside, Tex., after a two-month deployment. *Shrike*, along with elements of Mine Warfare Readiness Group Four, participated in a number of exercises, including Joint Task Force Exercise 02-1 with the aircraft carrier *USS John F. Kennedy* (CV 67), its battle group, and the amphibious assault

ship *USS Wasp* (LHD 1) and her Amphibious Ready Group. (Photo : Coll Piet Sinke)

Planned port visits of Dutch warships and Foreign warships in Dutch Ports

Colour code : **Submarines** **NATO Squadrons** **Fleet Reviews**

18 Feb 02	HNLMS Walrus	S 802	Ulsnes
18 Feb 02	HNLMS Mercuur	A 900	Stavanger
19 Feb 02	HNLMS Urk	M 861	Ostende
19 Feb 02	HNLMS Scheveningen	M 855	Haringvliet
19 Feb 02	HNLMS Willem Van Der Zaan	F 829	St Maarten
20 Feb 02	BNS Wandelaar	F 912	Den Helder

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

20 Feb 02	HNLMS Bloys van Treslong	F 824	St Maarten
20 Feb 02	HNLMS Scheveningen	M 855	Den Helder
21 Feb 02	HNLMS De Zeven Provinciën	F 802	Amsterdam
22 Feb 02	HNLMS Witte De With	F 813	Souda Bay
22 Feb 02	HNLMS Bloys Van Treslong	F 824	Curacao
22 Feb 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Bergen
22 Feb 02	HNLMS Walrus	S 802	Stavanger
22 Feb 02	HNLMS Buyskes	A 904	Den Helder
22 Feb 02	HNLMS Hellevoetsluis	M 859	Den Helder
23 Feb 02	HNLMS Tydeman	A 906	Den Helder
24 Feb 02	USS Donald Cook	DDG 75	Rotterdam
24 Feb 02	USS Hawes	FFG 53	Rotterdam
26 Feb 02	HNLMS Zierikzee	M 862	Kristiansand
01 Mar 02	BNS Belgica	A 962	Scheveningen
03 Mar 02	HNLMS Willem Van Der Zaan	F 829	Den Helder
30 Apr 02	HNLMS Vlaardingen	M 863	Vlaardingen
24 May 02	HNLMS Harlingen	M 854	Dordrecht
07 Jun 02	HNLMS Maassluis	M 856	Sliedrecht
09 Jun 02	HNLMS Harlingen	M 854	Middelburg
28 Jun 02	HNLMS Tydeman	A 906	Terneuzen
12-14 Jul	Dutch National Fleet Days	Den Helder	

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

MOVEMENTS



CSCL HAMBURG (9224300) Ofer Brothers Haifa/Cyprus 2001 Samsung Kojie Isl GT 39941 dwt 39600 TEU 4050 Loa 259.8m Bm 32.2m departing from Rotterdam ([Photo/Tekst Jan van der Klooster](#))



The [Smit Pioneer](#) passed Hoek van Holland inward bound Sunday afternoon 13:00 hrs bound for RHENUS spoorhaven pier 1 at the Waalhaven ([Photo : Piet Sinke](#))

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

RIJNMOND WEATHER

maandag 18 februari

9 uur 's ochtends :
temperatuur: 4 graden
kans op neerslag: 35%
wind: matig (16 km/u) uit WZW

5 uur 's middags :
temperatuur: 7 graden
kans op neerslag: 15%
wind: matig (24 km/u) uit WNW

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

<http://www.scheepvaarthoek.nl>

&

<http://www.mcf-rotterdam.nl>