

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



DAILY SHIPPING NEWSLETTER : Sunday 23-06-2002



Operation Enduring Freedom

CORRECTION



In the [shipping news](#) of yesterday a article was published about the Dutch navy ship [Amsterdam](#), with that article was used the picture left . This picture was **not** made after the problems with the propeller shaft (appeared later) but during an earlier visit of the [Amsterdam](#) to the Turkish naval base AKSAZ, the Amsterdam was there for a port visit on May 10th.

Last week when the problems occurred onboard the Amsterdam , the sheerlegs [TAKLIFT 4](#) was in Piraeus for the POSIDONIA 2002 exhibition and not in Turkey.

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

CP Ships takes delivery of Lykes Ranger

FIRST OF NEWBUILDINGS UNDER SHIP REPLACEMENT PROGRAM

CP Ships Limited, one of the world's leading container shipping companies, has taken delivery of the 3200 teu Lykes Ranger. It is the first in a series of new geared containerships being built under the company's \$800 million ship replacement program and was delivered on schedule by China Shipbuilding Corporation in

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



Kaohsiung, Taiwan.

Lykes Ranger entered service on 20th June in Hong Kong to begin deployment in the Asia-Americas trade lane, where CP Ships has two twice-weekly services under the Lykes Lines and TMM Lines brands. It replaces the 3000 teu Hyundai Pioneer, which had been deployed on a short-term charter basis. With four sister ships also built by China Shipbuilding scheduled for deployment in the Asia-Americas trade lane by early 2003, customers will benefit from greater fleet uniformity and improved consistency and flexibility.

CP Ships' ship replacement program remains on schedule. By the middle of 2003 an additional nine new ships, one second-hand ship, and six long-term charters are scheduled for delivery. This will increase the owned and long-term committed fleet to more than 70% of total capacity from about 30% when the program started in 2000. By owning a higher proportion of its ship fleet CP Ships believes that it will reduce operating costs over the medium to long term and improve the availability of the right ships for its regional trade lanes at the right time.

LYKES RANGER-KEY FACTS

Class Society: ABS
Length: 234.02 m
Breadth: 32.2m
Deadweight: 40,146 tonnes
Capacity: 3200 teu (nominal)
Cranes: 4 x 45 tonnes swl
Keel laid: 25th September 2001
Launch: 1st February 2002
Delivery: 18th June 2002
Main Engine: B & W 39,200 hp
Speed: 21.8 knots
Crew: 20
Managers: Anglo Eastern Ship Management

About CP Ships: One of the world's leading container shipping companies, CP Ships provides international container transportation services in four key regional markets: TransAtlantic, Australasia, Latin America and Asia. Within these markets CP Ships operates in 24 trade lanes, most of which are served by two or more of its six readily recognized brands: ANZDL, Canada Maritime, Cast, Contship Containerlines, Lykes Lines and TMM Lines. Its fleet of 78 ships carries nearly two million teu per year. Within the majority of its core trade lanes, CP Ships is the leading carrier. It also owns Montreal Gateway Terminals, which operates one of the largest marine container terminal facilities in Canada. In May CP Ships announced that it had entered in to an agreement to acquire Italia di Navigazione subject to certain conditions including regulatory approval. For further information visit the CP Ships website at www.cpships.com.

ROTTERDAM TOCH NAAR AMSTERDAM

Rotterdam - Het cruiseschip de Rotterdam gaat hoogstwaarschijnlijk toch naar Amsterdam. Een groep geldschietters en de gemeente Amsterdam hebben de plannen rond om het schip een definitieve ligplaats aan de noordoever van het IJ te geven. Het zal daar deel moeten uitmaken van een nog te ontwikkelen woon-, werk en uitgaansgebied. Aan boord wordt een hotel gevestigd, gericht op zowel de toeristische markt als de zakenwereld.

Daarmee zijn de plannen om het schip als drijvend museum een plek te geven op de Kop van het Rotterdamse Heijplaat van de baan. De naam Rotterdam keert ook niet terug op de boeg.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

De nieuwe naam **Rembrandt** blijft staan. Het schip ligt al twee jaar aan de ketting op de Bahama's,

De geldschietters hebben zich bereid getoond enkele tientallen miljoenen euro's neer te tellen voor de aankoop van het schip, zegt voorzitter K. Krijnen van de Stichting Behoud Stoomschip Rotterdam. **Hij verwacht dat het schip dit jaar nog naar Amsterdam komt.** Hij vindt het jammer dat de Rotterdam in Amsterdam komt te liggen, maar vindt het fijn dat er voor het majestueuze stoomschip nu toch een nieuwe bestemming gevonden lijkt te zijn. Hoewel uit historisch oogpunt de stad Rotterdam als ligplaats meer voor de hand had gelegen, ziet de stichting haar doelstelling ruimschoots vervuld in de Amsterdamse plannen.

„Het schip is niet alleen gered van de sloop: de toekomstige eigenaar heeft ook de intentie uitgesproken om het in een zo authentiek mogelijke staat te houden. Een bijzonderheid van het plan is verder dat gedurende enkele maanden per jaar een aantal korte cruises wordt uitgevoerd in de regio," aldus Krijnen.

De Rotterdam werd op 13 september 1958 gedoopt door koningin Juliana, waarna het op Rotterdam-Heijplaat van de helling liep bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM). Het is het grootste passagiersschip dat ooit in Nederland werd gebouwd en het behoort tot de laatste schepen op de transatlantische lijndienst, maar werd tevens ontworpen als passagiersschip. De zo ontstane flexibiliteit ligt ten grondslag aan een ongekend succesvolle carrière. Het is uniek dat een schip van deze omvang zich na 43 jaar nog in vrijwel oorspronkelijke staat bevindt. Dat betreft niet alleen de eetzaal, lounges en het theater, maar ook de turbine-installatie.

Het voormalige vlaggenschip van de Holland Amerika Lijn werd afgestoten nadat er een nieuwe 'Rotterdam' in de vaart kwam. Onder de nieuwe naam Rembrandt maakte het schip nog een aantal cruises. Na het faillissement van de rederij Premier Cruises ligt het schip sinds september 2000 aan de ketting in Freeport op de Bahamas. Al eerder is vergeefs gepoogd het schip naar Rotterdam te halen



OCEAN IRENE



De bulkcarrier **OCEAN IRENE** bracht op 18 juni 2002 de grootste lading kolen (ca 140.000 ton) in een keer naar de tot 14,5 meter uitgediepte EBS terminal in de St. Laurens haven in de Botlek. Het schip was daarvoor bij de EBS terminal in de Beneluxhaven geweest en had daar reeds 50.000 ton kolen afkomstig uit de Zuid Afrikaanse haven Richards Bay gelost om zo op de toegestane diepgang voor de Botlek te komen. – foto / tekst : Jan van der Klooster

Antarctic Rescue Ship Gathers Speed as Winds Drop

JOHANNESBURG (Reuters) - A South African ship sailing to rescue more than 100 people on a vessel trapped in Antarctic ice has picked up speed as heavy seas and wind subside, organizers of the mission said Friday.

The oceanographic research ship **Agulhas** has now covered half of its 2,500-nautical mile journey to the stranded ship, which has 79 Russian scientists and 28 crew aboard, the Antarctic Logistics Center International (ALCI) said in a statement. "Captain Kevin Taite confirmed that wind speeds have dropped to 15 knots (18 miles per hour) from yesterday's gusty 30 knots (36 miles per hour)," the Cape-Town based center said in a daily update. The Agulhas -- which left Cape Town Sunday -- had increased its speed to 11.3 knots from 10.4 knots Thursday.

Rescuers have sped their departure to reach the German-owned **Magdalena Oldendorff** before the deepening Antarctic winter makes rescue impossible. Its passengers and crew have rationed food and fuel to make their supplies last longer, and now have enough left for 18 days, the ALCI said. "According to the latest situation report from the Master of the **Magdalena Oldendorff**, ice conditions have improved since yesterday ... visibility is good at approximately 300 meters with some snowfall," the ALCI said.

The Agulhas was still on course to reach the edge of the icebelt by June 26. Afterwards, it must cross about 500 miles of icefields, which will probably take another week.

An Argentine naval icebreaker is set to sail from Buenos Aires on June 23 to join the effort to find and free the stranded ship, which ran into impassable ice on June 11.

Vasthouden Sandrien was terecht

AMSTERDAM - Demissionair minister van Milieubeheer Jan Pronk (PvdA) heeft de procedure over sloopschip de Sandrien gewonnen. De Raad van State heeft vanmorgen beslist dat het schip, dat al anderhalf jaar in een haven in Amsterdam-Noord ligt, mede vanwege de grote hoeveelheid asbest aan boord in zijn geheel moet worden betiteld als afval. Pronks verbod tot uitvaren was dus terecht.

De eigenaar moet een exportvergunning aanvragen, waarbij Pronk kan eisen dat het schip op een milieuvriendelijke manier wordt gesloopt.

De advocaat van de eigenaar was vanmorgen niet voor commentaar bereikbaar. Pronks woordvoester noemt de uitspraak van de Raad van State 'een goede zaak'. "Op het eerste gezicht hebben we op alle punten gewonnen."

Het lot van de bemanning blijft ongewis. Pronk, die maandag de Sandrien bezocht, maakt waarschijnlijk morgen bekend wat hij voor de opvarenden zal doen.

Marietta Harjono van Greenpeace noemt de uitspraak 'een enorme overwinning voor het milieu en de slooarbeiders in Azië'. Sloopschepen mogen na deze uitspraak volgens haar alleen nog maar 'schoon en zonder gif' naar de sloopstranden van Azië worden gevaren. "Er moet nu snel internationale wetgeving komen."

De eigenaar, het bedrijf Upperton uit Mauritius, was bij de Raad van State in beroep gegaan toen Pronks ministerie van Vrom het schip aan de ketting liet leggen. Pronk wilde voorkomen dat het schip op een sloopstrand in Pakistan, India of Sri Lanka werd gevaren om door ongeschoolde (kind-) arbeiders uit elkaar gehaald te worden. Vaak komen daarbij giftige pcb's en asbest vrij.

De twintigkoppige bemanning van de Sandrien krijgt geen salaris meer. De rondlummelende zeelieden zijn voor eten en brandstof voor de pompen aangewezen op de Shipdock-werf, het havenbedrijf en liefdadigheid. Volgens werfeigenaar Ruud de Vlieger heeft de uitspraak van de Raad van State de zaak niet verduidelijkt. "We wachten eerst het voorstel van de minister af. Er moet iets gebeuren."

Pronk garant voor kosten bemanning sloopschip

DEN HAAG - Minister Pronk (Milieu) wil garant staan voor de kosten van het achterstallig loon, het voedsel, de medische hulp en de terugreis van de bemanning van het sloopschip de Sandrien. Dit heeft hij gisteren laten weten aan de internationale vakbond voor zeelieden ITF.

De twintig bemanningsleden van de Sandrien zitten al enige tijd onder erbarmelijke omstandigheden vast op het schip, dat door de inspectie van VROM in februari 2001 in de haven van Amsterdam aan de ketting werd gelegd. Woensdag bepaalde de Raad van State dat het schip niet weg mag, zoals de eigenaar wilde.

Met de garantie wil Pronk het voor ITF eenvoudiger maken om beslag te leggen op het schip.

R. Touwen van ITF reageert verheugd. „Het is een stap in de goede richting om de mensen naar huis te krijgen. We laten zeker beslag leggen op de Sandrien", zegt Touwen. Via een advocaat wil hij wel eerst vastleggen dat ITF niet de eigenaar van het schip wordt en garant moet staan voor de ontmanteling van de vervuilde olietanker. „Dat wil ik absoluut niet", zegt Touwen.

De twintig bemanningsleden krijgen nog veel geld, variërend van vier tot vijftien maanden salaris. Naar schatting gaat dat volgens Touwen VROM 56.000 dollar kosten. „Ik hoop de mannen aan het eind van deze maand al op het vliegtuig te kunnen zetten, en anders volgende maand," aldus de vakbondsman.

De acht kadetten op het schip hebben duizenden dollars betaald om een opleidingsplaats te krijgen. Vaak heeft de hele familie dat geld opgebracht, vertelt Touwen. Maar eenmaal in Nederland gearriveerd, kwamen de kadetten erachter dat de Sandrien nooit meer zal uitvaren. En vaarevaring is juist de reden dat zij zich hadden aangemeld voor het schip. Zonder vaarevaring geen brevet, legt Touwen uit.

Fate of three kidnapped crew still unknown

(SINGAPORE) The fate of the three remaining hostages kidnapped from a Singapore-flagged tugboat off the Southern Philippines is still unknown as authorities there interview the remaining crew members.

Owned by Intone Pte Ltd - a member of the Labroy Group - the SM 88 was boarded by seven armed men who abducted the master, chief officer, chief engineer and second officer, leaving six crew members behind.

Second officer Ferdinand Joel managed to escape after the kidnappers took their hostages to Jolo Island.

A spokesman from the Labroy Group, S Thillainathan, told Shipping Times that the authorities would likely finish their questioning of the seven crew members today and the vessel would be released tomorrow.

Mr Thillainathan said there had been no contact of any kind by the kidnappers, including any ransom demands.

The four Indonesian crew members were kidnapped on Monday at around noon as the tug was towing the coal barge, Labroy 179, through the waters between the islands of Jolo and Basilan, a known stronghold of the Muslim Abu Sayaf rebels.

Following his escape, Mr Ferdinand was found by villagers on Jolo Island and later flown to the Philippine military's southern command in Zamboanga city where the tugboat had earlier been escorted to a naval wharf.

KNRM IJmuiden 42 keer uitgerukt



Een van de boten van de reddingmaatschappij tijdens een demonstratie vorig jaar.

IJMUIDEN - Reddingsmaatschappij KNRM is vorig jaar nagenoeg evenveel keer uitgerukt als in 2000. De gezamenlijke KNRM-stations voeren 1529 keer uit en hielpen daarbij 2779 mensen uit de problemen. In 2000 was dat aantal respectievelijk 1516 en 2726. Het IJmuidense station ging 42 keer het water op, ook hetzelfde aantal keer als het jaar daarvoor.

Een van de spectaculairdere reddingen dit jaar voor station IJmuiden was die van drie Duitsers op een

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

zeilboot nabij de Noordpier. Met collega's van Wijk aan Zee waren de redders er net op tijd bij om de opvarenden van een groot ongeluk te redden. Voor hun actie in september 2001 kregen onder andere schipper Ruud van Wilgenburg en redders Cees Croese, Alex Bakker en Rob de Boer een onderscheiding.

Een andere opmerkelijke actie was bij het opvissen van een vliegtuigbom door vissers. Schipper Leen Langbroek ging op verzoek van het Kustwachtcentrum en de Explosieven Opruimingsdienst (EOD) met de Christien naar het schip HD22. De bom, een Amerikaanse 500-ponder, werd even verderop onschadelijk gemaakt. Deze actie was weliswaar net buiten 2001, namelijk op 9 januari van dit jaar, maar is toch opgenomen in het jaarverslag.

Tieners stelen apparatuur reddingsboot Wijdenes

WIJDENES - Een groepje tieners heeft woensdag het elektronische navigatie-apparaat gestolen uit reddingsboot De Orka in het haventje van Wijdenes. De brandweer van Wijdenes gebruikt De Orka en de grotere reddingsboot De Zeehond voor het redden van mensen voor de kust.

De Orka ligt onder het botenhuis in het haventje van Wijdenes. De jongeren forceerden woensdag in de namiddag het stalen hek om bij de boot te komen, waarmee zij vervolgens een klein stukje op het Markermeer trokken. Eenmaal terug op de wal lieten zij De Orka onbestuurbaar voor de kust dobberen.

Schipper Piet Dekker slaagde erin het bootje weer onder het botenhuis aan te meren. Volgens Dekker gaat het om jongeren van ongeveer 14-15 jaar uit Venhuizen, die op het veldje van de haven bier hadden gedronken. „De Orka ligt achter een stalen hek en ligt met vier lijnen vast. De jongeren hebben het bootje eruit gehaald en zijn gaan varen. Gelukkig was het rustig weer, anders had de boot wel tegen de dijk kunnen klappen nadat zij de boot hadden verlaten.”

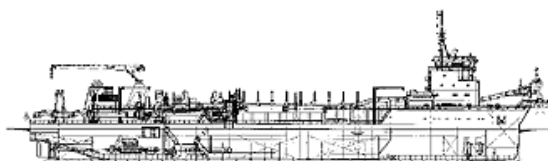
Het ontvreemde navigatie-apparaat kost ruim 800 euro. „Het is het belangrijkste aan boord, want hiermee kunnen we de exacte positie bepalen van iemand die op het water gered moet worden”, legt Dekker uit. „Die jongeren hebben er niets aan. Zij moeten gewoon van de boot afblijven. De Orka ligt er voor reddingsdoeleinden.” Dekker vond op het haventerrein het hoesje van het gestolen apparaat terug. Ook trof hij de brandblusser aan die de jongeren uit de boot hadden gehaald en op het veld hadden leeggespoten. De jongelui lieten verder bierblikjes en lege zakken chips achter. „Gelukkig belde een getuige ons. De politie onderzoekt de zaak nu. We hebben een aanknopingspunt omdat de jongeren ook een brief achterlieten waarin stond dat er schoolboeken moesten worden opgehaald. Daarin staat ook de naam van één van de jongens.”

SHIPYARD NEWS

PRINSES MARGRIET DOOPT SLEEPHOPPERZUIGER TE KINDERDIJK

Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet der Nederlanden doopt maandag 24 juni 2002 de sleephopperzuiger Xin Hai Long (vertaald: de nieuwe zeedraak) op de scheepswerf IHC Holland te Kinderdijk. Het schip is gebouwd in opdracht van de Volksrepubliek China en zal worden ingezet voor baggerwerkzaamheden op de Yangtze Rivier.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



Het schip heeft een lengte van 147,50 meter en is 27 meter breed. De inhoud bedraagt 12.888 m³ en kan maximaal 19.000 ton aan zand en slib laden. Het voorschip is voorzien van accommodatie voor een bemanning van 50 personen.

Direct na de doop wordt het schip te water gelaten, waarna het schip aan de kade zal worden afgemeerd voor verdere afbouw. Na deze afbouw en de proefvaart in Nederland zal de Xin Hai Long op eigen kracht naar China varen. De oplevering vindt op 15 november 2002 in Shanghai plaats

De relatie tussen China en IHC Holland gaat terug tot 1895 toen een van de scheepswerven waaruit IHC Holland nu bestaat, een zogenaamde baggermolen aan de lokale overheid voor het beheer van de Hai He in Tianjin leverde. Sinds die tijd heeft IHC met grote regelmaat meerdere types baggerwerktuigen aan China geleverd.

Principal characteristics

Name	Xin Hai Long
Type	Trailing Suction Hopper Dredger
Year	2002
Owner	China National Instruments Import & Export Corporation
Builder	IHC Holland NV.
Length over all	152.85 m.
Length between p.p.	140.00 m.
Breadth	27.00 m.
Depth	10.40 m.
Draught at dredging mark	9.00 m.
Hopper capacity	12,888 m ³
Loading capacity	18,978 t.
Dredging depth	20,018 t.
Diameter suction pipe	35,-/45,- m.
Deadweight (dredging mark)	2x 1200 mm.
Dredgepump power	2x 6550 kW.
Jetpump power	2x 1320 kW.
Propulsion power	2x 9000 kW.
Total installed power	19,600 kW.
Laden speed	16 knots
Accommodation	50 pers.

ODC Completes Type Product Carriers

Onomichi dockyard Co., Ltd. (ODC) completed construction of two 47,000 DWT type product carriers, **Amazon** and **San Jacinto**, for OMI Corporation in January and March 2002, respectively. The carriers are the 30th and 31st carriers of the 47,000DWT series built since the first in 1995. The company will build ten more product carriers, which are now one of the best sellers among standardized vessels built by the company. The 47,000 DWT type series is designed under the policy of building "double hull product carriers at low cost for efficient oil product transport." The series has a maximum beam of 32.2m, which can pass through the Panama Canal, and a dept of 19.1m, which is the maximum depth to retain the ship stability. The carrier has 53,600m³ cargo space, enabling segregation to load four types of oil products simultaneously. Bulkheads are provided

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

along the centerline except in the Nos. 1 and 2 cargo tanks, two slop tanks, and one residue tank. Four cargo pumps with a capacity of 1,000m³/hr x120t/h are installed for efficient cargo handling. Other safety measures include a vapor emission control system, an inert gas system for the ballast tanks, safety accesses to the bow section, environmental safety (ES) routine, etc. To cope with recent requirements, a service speed of 15.3 knots is guaranteed, faster than 14.5 knots of the previous 39,000 DWT carriers. Use of the Mitsui-MAN B&W 6S50MC type diesel engine and improved hull form enable high-speed navigation. The product carriers for OMI Corp. can load low corrosion chemicals and protective wear and eye washing equipment are provided for transport of sodium hydroxide in compliance with the IBC Code. To cope with low corrosion chemicals, cargo pumps are made of SUS and upgraded packings are used. Expansion loops are also used for the cargo pipes. The level gauges are the radar type and an inboard LAN system is installed to upgrade the carriers. A helicopter landing space is also provided.

IHI Completes MOL Performance

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd. (IHI) has completed construction of the overPanamax container carrier, **MOL Performance**, for Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL) of Japan at the IHI Kure Shipyard. The carrier is the first of three MOL sister ships capable of carrying containers of 6,400TEUs at a high speed of 27.8 knots. IHI pioneered construction of the over Panamax container carrier with a beam of over 32.2m and has constructed 11 over Panamax container carriers including the MOL Performance. IHI will build 13 large container carriers at its Kure and Yokohama Shipyards. The MOL Performance has entered service between the Far East and Europe.

ROUTE, PORTS & SERVICES

Ferryways versnelt bediening Oostende-Ipswich

In Oostende blijft rederij Ferryways niet bij de pakken zitten. Binnenkort zullen op de route Oostende-Ipswich vier schepen worden ingezet, zodat de frequentie vanaf de maand augustus van de huidige drie vertrekken per dag in beide richtingen naar vier vertrekken zal worden opgetrokken. De rederij heeft namelijk twee ro-ro-schepen gecharterd die P&O Ferries inzette op de verbinding Zeebrugge-Felixstowe.

'Nederlaag' voor rederijen in slepende kwestie om walradar

Rotterdam - Na een jarenlange juridische strijd hebben de zeevaartrederijen hun gevecht tegen de walradarheffing bijna verloren. Het Europees Hof heeft vastgesteld dat Nederland het recht heeft zeeschepen een bijdrage te vragen voor de het verkeersbegeleidingssysteem (VBS) in de Rotterdamse haven. De rederijen en hun agenten menen dat de VBS een algemene voorziening is waarvoor het Rijk de kosten moet dragen. De rederijen betalen jaarlijks bijna dertien miljoen euro aan de walradar.

De uitspraak van het Hof maakt nog geen einde aan deze uit 1995 daterende strijd. Het Hof heeft zich over de kwestie gebogen op verzoek van de Raad van State. Deze moet nu nog uitspraak doen in een beroepsprocedure die in 1999 is aangespannen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Onder leiding van P&O Nedlloyd en het voormalige Sea-Land hebben negentig rederijen en agenten zich

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

vanaf de invoering in 1995 tegen de VBS-heffing verzet. Daarvoor was de heffing 'verwerkt' in het loodstarief, maar sinds privatisering van het Loodswezen int de douane de heffing. Het steekt de rederijen ook dat de heffing slechts geldt voor zeeschepen en niet voor binnenvaartschepen.

De zaak ligt vanwege een beroep van het ministerie bij de Raad van State. Maar die wilde eerst weten of het VBS niet strijdig is met het Europees verdrag over vrij dienstenverkeer. Dat is niet het geval, concludeert het Hof nu. Van discriminatie tussen zee- en binnenvaartschepen is geen sprake. Verschil mag worden gemaakt omdat beide eigen markten bedienen.

Het Hof vindt wel dat de heffing het vrij verrichten van diensten belemmert of in elk geval het vrije verkeer minder aantrekkelijk maakt. Maar, stelt het Hof tevens, de begeleiding van het scheepvaartverkeer is een nautische dienst die essentieel is voor het behoud van de openbare veiligheid in de kustwateren en de havens.

Participation in Vlissingen gets the green light

Rotterdam agrees to government participation in port authority

The Municipality of Rotterdam has agreed on the need for the participation in Vlissingen and on the arrangements made with the government on the construction of the Tweede Maasvlakte (Second Maas Flats). Last Wednesday there appeared to be sufficient support in the Port Committee for the Municipal Council's plans. Definitive approval for both proposals on 11 July will be a mere formality.

This means that the new Municipal Council (Leefbaar Rotterdam, CDA, VVD) has achieved the breakthrough it was pushing for in the Second Maasvlakte. With the exception of the left-wing parties, the Committee raised no objections to state participation in the Municipal Port Authority (Gemeentelijk Havenbedrijf, GHR) when it is converted into a government PLC. This participation is explicitly stated in the proposal which the Council will approve. The government is only prepared to co-finance the staffing and operational management of the basic infrastructure if it receives shares in a GHR that is converted into a PLC. The PvdA was especially critical of this proposal; in the last Council it was a PvdA alderman who concluded the agreement with the government in March. The opposition said that the new alderman W. van Sluis (Leefbaar Rotterdam) had forfeited considerable negotiation scope to the government by opting now to turn the GHR into a PLC. The PvdA maintains that concessions should have been extracted from the government.

Rotterdam is unanimous that tough negotiations need to be conducted with the government. The Hague (notably Finance Minister Zalm) wants Rotterdam to foot the bill for the basic infrastructure - a proposal which also met with a cool reception in the Dutch House of Commons. Van Sluis has said that he will push for government funding in this respect, an arrangement which has always been customary in the Netherlands. He has already discussed the matter with the negotiators of the Hague coalition. Van Sluis "I have every confidence that we can do business with the new government on the question of finance."

Leefbaar Rotterdam no longer has any objections to the fifty million euros which the GHR wants to invest in Schelde Maas, the management company set up with Zeeland Seaport. Pim Fortuyn had personally delayed this decision in April by instructing the new alderman to re-examine it. He had already expressed approval for Rotterdam involvement in Vlissingen and was supported by his party. "The ports in the South West of the Netherlands must work together and not compete against each other with government money." When asked whether the investment of 50 million in Zeeland was financially lucrative the alderman replied that he expected an average return of 6 percent, i.e. tens of millions of euros over a period of 25 years. The ultimate intention is to integrate the participation in ESM in the commercial arm of the GHR, the Mainport Holding Rotterdam

NAVY NEWS

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

24 Jun 02	HMS Example	P 165	Scheveningen
24 Jun 02	HMS Explorer	P 164	Scheveningen
24 Jun 02	HMS Archer	P 264	Scheveningen
25 Jun 02	HNLMS Van Amstel	F 831	Palma de Majorca



An F-18 Hornet, top left, is launched from the deck of the aircraft carrier, **USS George Washington**, as another catches the arresting wire, center, during Carrier Qualification Landings on Friday, June 21, 2002 off the North Carolina coast. The carrier and its escorts left for the Persian Gulf, June 20,

2002, to take part in **Operation Enduring Freedom**.

MOVEMENTS KAPITEINS HAZEWINKEL

Foto / Text : Ane Ree



Op vrijdag 21-06-02 om 20.00 uur ging de pieper met de melding dat er een zeiljacht vast zat bij de **Rode 14** dat is ter hoogte van Maassluis, toen de **Kapiteins Hazewinkel** halverwege Maassluis- Hoek van Holland was, was het zeiljacht al los gekomen, de reddingboot ging nog langsij het jacht om te vragen of ze geen water maakte, hij maakte geen water, en het jacht zette zijn reis door naar zee. En de reddingboot zette koers terug naar de Berghaven in Hoek van Holland, en meerde aldaar weer af, inafwachting voor een volgende oproep .

DAILY SHIPPING NEWSLETTER



JUMBO SPIRIT (9083122) Kahn Scheepvaart Rotterdam 1995 IJsselwerf Capelle a/d IJssel GT 4962 dwt 5200 TEU 300 Loa 95.6m Bm 18.4m Waalhaven naar Jacksonville [foto/text: Jan van der Klooster](#)



P & O NEDLLOYD RUSSIA (9113745) W. Rambow Drochtersen 1995 Sietas Hamburg GT 39999 dwt 5210 TEU 508 Loa 100.6m Bm 18.5m ex Gerda-02. – [Foto/text : Jan van der Klooster](#)

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Sea Cloud II and Silja Opera will visit Turku on the 24th and 25th of June



Sailing ship **Sea Cloud II** visits the Port of Turku on Monday, the 24th of June. The ship arrives at Turku at 08:00 and departs at 13:30. Sea Cloud II is a majestic three-masted luxury cruiser with the overall length of 117 metres and the total sail area of 2400 sq. metres. Launched in February 2001, Sea Cloud II cruises in North Europe, the Mediterranean and Caribbean. The ship can be seen in Turku at the lower course of the river Aura. **Silja Opera** visits the Port of Turku on June 25th from 12 to 17 o'clock

AIRLINES



TF-ATU First look at the charter company aviajet Boeing 767 out of the U.K. This one of course leased from Air Atlanta – Photo taken at Miami by William Jenkins

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

.... MARKET

AHTS Available Prompt Aberdeen

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Comments	Available	Port
Far Sky	AHTS	14400	157	567		Prompt	Aberdeen
Pacific Banner	AHTS	12240	150	400		Prompt	Aberdeen
Normand Drott	AHTS	12000	148	536	Shell	Prompt	Aberdeen

PSV Available Prompt Aberdeen

Vessel	Type	BHP	Deck	Comments	Available	Port
Toisa Leopard	PSV	3450	333		Prompt	Aberdeen

Aberdeen AHTS Vessels Currently Employed

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Work Role	Available	Port
Normand Pioneer	AHTS	27800	286	1000	CSO 20/06	04/07	Aberdeen
Maersk Assister	AHTS	23480	250	803	BP	TBA	Aberdeen
Olympic Hercules	AHTS	23100	250	640	N Hydro R/M duties	22/06	Aberdeen
Tor Viking	AHTS	18300	202	603	N Hydro R/M duties	23/06	Aberdeen
Vidar Viking	AHTS	18300	205	603	Kerr McGee Hutton Decom	11/07	Aberdeen
Balder Viking	AHTS	18300	206	603	Kerr McGee Hutton Decom	11/07	Aberdeen
Havila Crown	AHTS	18000	201	570	Saga R/M Bideford Dolphin	25/06	Aberdeen
Maersk Handler	AHTS	17500	170	535	Saga R/M Bideford Dolphin	24/06	Aberdeen
Far Senior	AHTS	16800	180	585	Kerr McGee Hutton Decom	11/07	Aberdeen
Far Saltire	AHTS	16300	170	490	Kerr McGee Hutton Decom	11/07	Aberdeen
Havila Charisma	AHTS	16014	187	560	Marathon Canada	15/07	Aberdeen
Olympic Poseidon	AHTS	15900	165	640	Shell N C/R	24/06	Aberdeen
Northern Corona	AHTS	15600	170	554	CSOL	22/06	Aberdeen
Stirling Islay	AHTS	15000	175	500	Shell C/R	23/06	Aberdeen
Stirling Iona	AHTS	15000	175	554	Dry Dock	28/06	Aberdeen
McNee Tide	AHTS	15000	160	521	Kerr McGee Hutton Decom	11/07	Aberdeen
Torm Heron	AHTS	15000	160	550	Smedvig	23/06	Aberdeen
Stirling Jura	AHTS	15000	175	500	Maint comp 1800hrs 22/06	22/06	Aberdeen
Maersk Challenger	AHTS	14400	173	633	short availability to 26/06	22/06	Aberdeen
ASSO 22	AHTS	14400	169	550	Shell C/R	23/06	Aberdeen
Olympic Supplier	AHTS	13320	152	476	Seaforth C/R	24/06	Aberdeen
Pacific Blade	AHTS	12240	150	400	TFE Buoy work	25/06	Aberdeen

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Havila Clever	AHTS	11040	135	242	BP	01/07	Aberdeen
Far Turbot	AHTS	10560	101	440	BP Gen Duties GAVI	01/07	Aberdeen
Atrek	AHTS	8350	91	418	D/D	30/06	Aberdeen
Pasvik	AHTS	7200	86	414	D/D	29/06	Aberdeen
Faroe Connector	AHTS	6500	102	280	BP Heading control	25/06	Aberdeen

Aberdeen PSV Vessels Currently Employed

Vessel	Type	BHP	Deck	Work Role	Available	Port
Normand Vester	PSV	9100	956	Kerr McGee C/R + opt	22/06	Aberdeen
Normand Carrier	PSV	9100	956	Seaforth C/R DXD 7	23/06	Aberdeen
Far Strider	PSV	6600	902		TBA	Aberdeen
Far Superior	PSV	6600	868		TBA	Aberdeen
Far Grimshader	PSV	6120	780	ASCO GY	30/06	Aberdeen
Waveney Fortress	PSV	5460	621	D/D / Petersons to mid August	TBA	Aberdeen
Waveney Castle	PSV	5460	621	ASCO	TBA	Aberdeen
Malaviya Sixteen	PSV	5460	688	ASCO supply duties	27/06	Aberdeen
Stout Truck	PSV	5450	620	ASCO	TBA	Aberdeen
Highland Fortress	PSV	5450	300	CNS	TBA	Aberdeen
Torm Kestrel	PSV	5450	621	Team relet	TBA	Aberdeen
Havila Sea	PSV	4800	300	ChevronTexaco	07/07	Aberdeen
Northern Viking	PSV	4200	551	Seaforth relet	TBA	Aberdeen
Northern Seeker	PSV	4200	448	Phillips C/R	23/06	Aberdeen
Highland Navigator	PSV		300	Thales	TBA	Aberdeen

Great Yarmouth Range PSV / AHTS Vessel Availability

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Work Role	Available	Port
Havila Champion	AHTS	10000	120	402	MOG C/R	24/06	GT Yarmouth
EDT Eas	MSV	7760	94	255		Prompt	Margate
Lady Laura	AHTS	7230	92	112		Prompt	Lowestoft

Netherlands / France Range

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Work Role	Available	Port
Havila Captain	AHTS	10000	120	402		Prompt	GT Yarmouth
Anglian Duke	AHTS	8400	100	182	Allseas relet till abt 28/6	Prompt	Rotterdam
Zeus	AHTS	7730	101	400	Petersons FiFi + C/R	23/06	Den Helder
Neftegaz 66	AHTS	7200	80	408	AKA Maritime PLGR	01/07	Den Helder

DAILY SHIPPING NEWSLETTER

Neftegaz 31	AHTS	7200	80	410		Prompt	Den Helder
Granit	AHTS	6940	87	418	in house	TBA	Den Helder

Norway PSV / AHTS Vessel Availability

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Work Role	Available	Port
Far Fosna	AHTS	14400	160	570	Saga R/M Bideford Dolphin	23/06	Stavanger
Normand Mermaid	PSV	12730		800	N Hydro C/R	23/06	Stavanger
Normand Jarl	AHTS	12000	150	536	N Hydro C/R	24/06	Bergen
Esvagt Gamma	AHTS	9000	110	412	D/D	25/06	
Thorax	AHT	7200	90	180		Prompt	Haugesund
Edda Freya	PSV	6600		640		Prompt	Stavanger

Other

Vessel	Type	BHP	BP	Deck	Work Role	Available	Port
EDT Eas	MSV	7760	94	255		Prompt	Margate
Thorax	AHT	7200	90	180		Prompt	Haugesund

Source : Offshore Shipbrokers LTD