

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078



Number 078****DAILY SHIPPING NEWSLETTER**** Monday 23-06-2003



THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :

VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

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

Binnenbaan 36 3161VB RHOON The Netherlands

Telephone: (+31)105018000
(+31) 105015440 (a.o.h.)

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



VLIERODAM, STRONG QUALITY IN LIFTING AND HOISTING EQUIPMENT.



The Chinese tug **DE HONG** towing the semi submersible rig **SEDCO 602** – photo : Fairmount ©

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

PSD-boten varen maandag naar Italië

De drie oud-PSD-boten, die aan een Italiaanse reder zijn verkocht, vertrekken maandag rond het middaguur definitief naar Italië. Vrijdagavond zijn de **Prins Willem-Alexander**, de **Juliana** en de **Christina** vrijgegeven door inspectiebureau Det Norske Veritas. Maandag moeten er eerst nog wat zaken geregeld worden op de Portugese ambassade en dan kunnen de schepen gaan varen

Opnieuw schip met vluchtelingen in Italië aangekomen

In Italië is opnieuw een schip afgemeerd met vluchtelingen uit verscheidene Afrikaanse landen. De



overbeladen boot met ruim 100 opvarenden kwam aan op het eiland Lampedusa ten zuiden van Sicilië. Intussen gaat in Tunesië de zoektocht door naar overlevenden van een gezonken vluchtelingenboot die meer dan 200 mensen aan boord had. Voor een twintigtal mensen kwam de reddingsoperatie te laat; tot dusver zijn zo'n veertig vluchtelingen gered. Er bestaat weinig hoop dat de vermisten levend worden gevonden. Het is niet duidelijk waarom de boot is omgeslagen. Waarschijnlijk was er sprake van een noodlottige combinatie van omstandigheden; slecht weer, te veel mensen aan boord en een deplorabele staat

vanonderhoud van het schip.

Vissersschip met 250 vluchtelingen zinkt



Een poging van 250 Afrikaanse illegalen om Italië per schip te bereiken, is in een tragedie geëindigd. Hun boot kapseide voor de kust van Tunesië. Vissers en leden van de kustwacht hebben 41 mensen levend uit zee gehaald.

Zij waren afkomstig uit diverse Afrikaanse landen. Gisteravond waren 12 lijken geborgen, maar nog steeds worden 200 mensen vermist.

Volgens de Italiaanse tv was het schip, dat zou zijn vertrokken vanuit Libië, in zwaar weer onderweg naar Italië. Het drama voltrok zich 20 zeemijl onder de kust in de buurt van het eiland Kerkenah.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

Een Tunesische vissersboot had in de ochtend al alarm geslagen, waarna reddingsschepen uitvoeren. Twee patrouilleboten, vier vissersschepen en twee sleepboten voeren uit om te zoeken naar overlevenden, meldt het Tunesische persbureau. Net als bij eerdere vergelijkbare rampen zou de boot overvol zijn geweest.

Amper een week geleden verdronken 70 vluchtelingen bij een scheepsongeluk in dezelfde regio. Zij waren op een 15 meter lange boot gepropt. Slechts drie opvarenden overlevenden de schipbreuk. Jaarlijks komen vele honderden vluchtelingen om het leven bij een poging Italië en Spanje te bereiken. Dit jaar is de vluchtelingenstroom groter dan ooit. In zuid-Italië zijn deze maand alleen al 3000 vluchtelingen aangekomen.

SHIPYARD NEWS

Rolls-Royce continues offshore order success

Rolls-Royce has won orders worth £55 million since the beginning of 2003 to supply marine design and equipment packages for the offshore industry, continuing its strong presence in this market.

Thirteen of the company's world-leading UT-Design offshore service vessels will be built in Brazil, Singapore and Norway. As well as designing the ships, Rolls-Royce will provide a variety of equipment including engines, winches, propulsion systems, rudders and steering gear, cargo bulk handling systems and automation and monitoring systems.

The current orderbook, for the delivery of designs and equipment for 45 offshore vessels later this year and through 2004, is worth more than £200 million. Saul Lanyado, Rolls-Royce President - Marine, said: "We are continuing to win orders in the offshore sector for our highly-successful UT-Design ships. More than 430 have been delivered or are on order to customers worldwide.

"Our range of services is also continuing to expand. Dynamic positioning systems are now in development and, together with our partner Furuno, we will be offering integrated bridge systems based on this new product."

The customers for the 13 vessels are based in Brazil, Singapore, France and Denmark. The largest individual contracts cover design and equipment packages for two type UT722L anchor handling vessels for two Brazilian shipowners; Astromaritima and Companhia Brasileira de Offshore (CBO). CBO has also ordered a supply vessel of type UT715L to be built at the Ebin shipyard in Brazil.

Maersk in Denmark has ordered two UT745L supply vessels, both of which will be built by Fels Setal in Brazil. These contracts bring to 22 the number of vessels of UT-Design that have been built in Brazil or are currently on order at Brazilian shipyards.

Singapore-based Swire Pacific Offshore has 24 vessels of UT-Design in its fleet, and is now to have four type UT780 anchor handlers constructed in Singapore. Four supply vessels of types UT755 and UT755L are to be built for the French Groupe Bourbon Offshore Division, two at the Aker Brattvaag yard in Norway, one at Aker Aukra in Norway and one at the Promar shipyard in Brazil.

A&P Tyne wins more work from Farstad

A&P Tyne shipyard in the UK has begun a series of repair projects involving Offshore Supply Vessels (OSVs) owned by Norway's Farstad Shipping ASA, Aalesund.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

The first in the series was the 4,680dwt **Far Swan**, which was completed during early June, to be followed by the 3,053dwt **Far Supporter** and the 3,050dwt **Far Server** during June and July, all three vessels operated out of Farstad Shipping's Aberdeen office. A&P has an agreement with Farstad Shipping's Aberdeen office covering routine dry dockings of OSVs operating in the UK sector of the North Sea, ships operated out of the Aalesund office also using the Wallsend Shipyard on an occasional basis.

Apart from the three Farstad OSVs, A&P Tyne has recently completed repairs to the A P Moller's 4,654 dwt Danish OSV **Maersk Frontier** and currently in the Wallsend yard is the 4,709 dwt **OSV Toisa Invincible**, which is operated in the UK sector by Sealion Shipping, Farnham.

Sembawang wins work on DP pipelay barge

Sembawang Shipyard Private Limited (Sembawang Shipyard), a wholly-owned subsidiary of SembCorp Marine Ltd (SembCorp Marine), has secured a major contract from Consolidated Projects Ltd (CPL) to complete, outfit and commission an Offshore Dynamic Positioning Class 3 pipe-lay/construction barge, with fleet member **Jascon 5** and built to American Bureau of Shipping Classification rules with notation ABS + A1 Barge + PAS + DPS3 "Pipelay".

The vessel will be operated by Offshore Contractors Ltd (OFFCON). One of the most challenging aspects of this major contract requires the shipyard to undertake part of the basic design and detailed Engineering, Procurement and Completion of the project - detailed engineering, outfitting and commissioning of a new bargehull that is now currently being constructed in China, into a DPS 3 self-propelled pipe-laying and construction barge.

The new hull, measuring 140m in length, 40.6m in breadth and 8.75m in depth, was expected to arrive in the shipyard in March 2003 and undergo 8.5 months of completion work in Sembawang Shipyard.

Maxita completed and renamed Saipem 3000



Sembawang Shipyard has announced that it has completed the conversion of the crane ship Maxita to a sophisticated heavy lift crane vessel, now named Saipem 3000. The yard was awarded the project by Saipem (Italy).

The complex, six-month conversion project called for the joining and outfitting of a new

3,500 ton stern section built in China and the installation of a 2,400 tons Amclyde crane, which was dismantled from another heavy lift vessel, Pearl Marine.

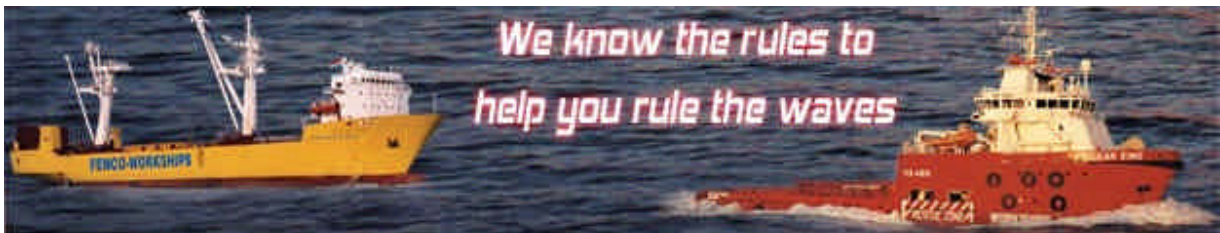
The newly configured heavy lift crane vessel is capable of dynamic positioning at the highest DP3 standard, suited for worldwide operations in the most severe environmental conditions.

The main crane foundation has been integrated into the new structure on which two azimuthing and retractable thrusters for propulsion and for dynamic positioning are installed. The A-frame Clyde crane was refurbished and shortened in order to allow passage through Suez Canal to keep air draft below 68m above water line. The newly converted vessel can accommodate up to 195 persons.

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

Workships Contractors bv



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

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

Havens moeten samen om de tafel

door Jeffrey Kutterink

Samenwerking tussen Nederlandse havens is hard nodig om de concurrentie met het buitenland aan te kunnen. Maar het zou goed zijn als de havens van Rotterdam, Antwerpen en Zeeland met elkaar om de tafel gaan zitten om te bespreken wat ze elkaar aandoen. Zeeland moet zich namelijk altijd realiseren dat het gaat om een concurrentiestrijd tussen twee wereldhavens.

Dat zegt voorzitter A. van der Hek van de Nationale Havenraad, een adviesorgaan van het Rijk. Hij vindt dat de havens veel meer de handen ineen moeten slaan dan ze nu al doen. „Havens worden steeds meer tegen elkaar uitgespeeld. Van Le Havre tot Hamburg zijn gebruikers, voornamelijk rederijen, daarvoor verantwoordelijk. Ze zijn erop uit de voordeligste tarieven te bedingen. De tarieven en dus de exploitatie van havens komt daarmee zwaar onder druk te staan. Helaas is de blik voorlopig alleen nationaal gericht. Want op den duur is zelfs samenwerking met Antwerpen wenselijk. Maar dat zit er voorlopig nog niet in.”

Nederland telt vier zeehavenregio's. De noordelijke zeehavens (Delfzijl, Eemshaven, Harlingen, Den Helder), het Amsterdam/ Noordzeekanaalgebied (onder meer Amsterdam en IJmuiden), het Rotterdam/Rijn- en Maasmondgebied (onder meer Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk) en het Scheldebekken (Vlissingen en Terneuzen). In de havens werken bij elkaar zo'n 250.000 mensen. Ruim de helft ervan (circa 140.000) is werkgelegenheid die direct aan de haven gebonden is. De regio's verschillen onderling fors.

De noordelijke zeehavens zijn vooral exporthavens waarvandaan hout en landbouwproducten worden geëxporteerd. Het gebied Amsterdam/Noordzeekanaal heeft een industrie functie die nauw samenhangt met de aanwezigheid van de staalindustrie en de agribusiness. De Rotterdamse havens

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

kennen aanzienlijke nationale en Europese transportstromen (containers, bulk) en verzorgen veel import en export. Tegelijkertijd is er veel grootschalige industrie. En de Zeeuwse havens zijn een belangrijke vestigingsplaats voor onder meer grote internationale (petro)chemische bedrijven. De transportfuncties richten zich vooral op stukgoed en neo-bulk.

De noodzaak tot samenwerken wordt volgens de Havenraad duidelijk in het licht van de internationale ontwikkelingen. De Havenraad verwacht dat de groei van containerstromen doorzet, mede onder invloed van e-commerce (internet). Een verdubbeling de komende tien jaar is de prognose.

Ook in het aanbod is sprake van schaalvergroting. De capaciteit van de containervloot neemt gestaag toe door meer en grotere schepen. De laatste jaren groeide de capaciteit met circa tien procent per jaar.

Rederijen moeten volgens de Havenraad lage marges accepteren. Zij zijn vooral uit op het verwerven van marktaandeel, constateert de Havenraad in het rapport Nederland Havenland. In de containervaart neemt de schaalvergroting dan ook toe; de top 20 vervoerders slagen erin een steeds groter marktaandeel - al meer dan vijftig procent - te verwerven.

Deze grote ondernemingen laten hun schepen gemiddeld nog zo'n vijf tot zeven havens aanlopen in Europa. Grote vervoerders zoals Maersk Sealand en

P&O Nedlloyd streven steeds meer naar eigen terminals in de grotere havens, om meer grip te krijgen op de hele logistieke keten. „Blokvorming in havenland is dus gewenst om te zorgen dat de Nederlandse havens worden aangedaan en niet worden uitgespeeld“, zegt Van der Hek. Havens werken nu ook samen. Voorbeeld is de Exploitatiemaatschappij Schelde Maas (ESM). Rotterdam en Zeeland ontwikkelen daarbij - als de Raad van State er geen stokje voor steekt - de Westerschelde Container Terminal.

Van der Hek: „Het is waar dat Rotterdam deelneemt aan de ESM om een vinger in de pap te houden vanwege de concurrentie met Antwerpen. Maar Rotterdam had die strijd ook zonder Zeeland gevoerd. Ik mag ervan uitgaan dat Rotterdam en Antwerpen die strijd niet tot op het bot in Zeeland uitvechten. Zeeland zit er zelf bij.“

Zeeland Seaports werkt verder samen met Groningen Seaports, dat het Zeeuwse haveninformatie systeem heeft overgenomen. De Zeeuwse havens kijken ook over de landsgrenzen. Zo hebben het havenschap, ESM en Duisburg een overeenkomst getekend. Zij zullen gezamenlijk acties uitwerken op het gebied van promotie, acquisitie en het vervoersbeleid voor de binnenvaart. Verder heeft Zeeland Seaports een vriendschapsverdrag ondertekend met de Duitse haven Weil am Rhein. Doel is onder meer de uitwisseling van informatie en kennis en het bevorderen van de samenwerking van het bedrijfsleven in de beide havengebieden.

Gent

Ook met het Havenbedrijf Gent gaat Zeeland Seaports nauwer samenwerken. De afgelopen jaren trokken de havens al incidenteel op, maar daar wordt meer structuur in aangebracht. De oprichting van 1 beheermaatschappij voor de havens bleek in strijd met het Belgische nationaal havendecreet. Rotterdam heeft tal van samenwerkingsverbanden lopen. De NV Mainport Holding Rotterdam kan zonder toestemming van de gemeenteraad - onder bepaalde voorwaarden - allianties aangaan. In deze holding is ook de deelneming met Zeeland Seaports (ESM) ondergebracht. Rotterdam steekt daar, net als Zeeland, 50 miljoen euro in.

Door deelname in de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden (ROM-D) kan Rotterdam de ruimteproblemen verlichten. Verder werkt Rotterdam samen met Moerdijk.

„Of Rotterdam echt ruimteproblemen heeft is een boeiende vraag“, reageert Van der Hek. „Het is hoe je het bekijkt. Rotterdam wil het liefst alle containeractiviteiten de stad (de Waalhaven) uit hebben om er woningen te bouwen. Dan is er sprake van een ruimtetekort. Maar anders niet.“

Het opgaan van de havens van Rotterdam en Zeeland in 1 maatschappij ziet hij niet zitten. „Alleen al vanwege het nautische beheer van de Schelde moeten de Zeeuwse havens hun aparte positie behouden.“

Stolt Offshore awarded contract in Angola

Stolt Offshore has announced that it had been awarded a contract by the Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Company (DSME) for work on the Benguela and Belize offshore field development in Block 14 in Angola, which is operated by Cabinda Gulf Oil Company, ChevronTexaco's affiliate in Angola.

This EPIC contract, valued at approximately \$112 million, is for the installation of 100 km of pipelines to connect the new Benguela and Belize compliant tower to the Kuito FPSO and the South Nemba and KWIP platforms.

Tom Ehret, Chief Executive Officer of Stolt Offshore, said, "This award is a welcome addition to our business in Angola. It also demonstrates that with our established skills, local capabilities and track record in this region we are a desirable partner for other contractors to work with, even when we do not take the lead on the EPIC project. We also welcome this continuation of our long standing relationship with Sonangol and ChevronTexaco as well as with DSME."

Ss Rotterdam komt pas in 2004 naar thuishaven

Het cruiseschip **ss Rotterdam** komt niet voor het eind van dit jaar naar Rotterdam. Het schip moet voor het naar Rotterdam wordt gesleept eerst in dok en de nieuwe eigenaar RDM wil van die gelegenheid gebruikmaken gelijktijdig een groot aantal noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren. RDM denkt bovendien dat die werkzaamheden in het Caribisch-gebied goedkoper kunnen worden uitgevoerd.

Een team technische specialisten is inmiddels in de haven van Freeport op de Bahama's aan boord van de Rotterdam gegaan. Het team moet binnen enkele weken rapporteren welke werkzaamheden moeten en kunnen worden uitgevoerd, voordat het schip in Rotterdam wordt omgebouwd tot uitgaanscentrum. „De omgeving van de Bahama's staat bekend als een lage-lonengebied," zegt RDM's projectleider P. Hesp. „We onderzoeken nu of we daar bij een werf terecht kunnen."

Voor de oversteek naar Rotterdam moet het onderwaterdeel van het voormalige vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn wordt dichtgemaakt omdat de eigen motoren niet meer zullen worden gebruikt. Daarvoor moet het schip in dok. „Als het schip dat toch droog staat, dan is het wel zo efficiënt om tegelijk alle werkzaamheden aan de onderwaterkant uit te voeren," licht Hesp toe.

Vooruitlopend op het toekomstige gebruik van de ss Rotterdam moet ook een aantal basisvoorzieningen, zoals energie- en watervoorziening worden aangepast. Ook deze ingrepen kunnen, zoals het zich nu laat aanzien, het best gebeuren bij een werf in het Caribisch-gebied. „Het schip zorgt nu voor zijn eigen stroomvoorziening, maar straks krijgt het gewoon een aansluiting op het stroomnet op de wal," vertelt Hesp. „Dat vergt een aantal aanpassingen, onder meer in de bedrading aan boord. Verder moeten er werkzaamheden aan onder meer de riolering worden verricht."

Volgens projectleider Hesp, die gisteravond nog contact heeft gehad met zijn mensen aan boord van de Rotterdam, zijn de technici 'enorm enthousiast' over de staat van het interieur van het schip. Wel hebben zij aangegeven dat de Rotterdam eigenlijk weer in de 'oude' HAL-kleuren moet worden geverfd voordat het schip naar Rotterdam wordt gesleept. Hesp heeft zijn technici aan boord van de Rotterdam gevraagd vooral te zoeken naar 'slimme en goedkope' oplossingen voor noodzakelijke werkzaamheden.

Pas als aan die aanpassingen zijn verricht komt de Rotterdam naar 'huis'. De sleep naar Rotterdam wordt een reis van bijna dertig dagen, zo is al berekend. „Tel je alles bij elkaar op, dan hoeft je er dus niet op te rekenen dat de Rotterdam vóór de jaarwisseling hier is," zegt Hesp.

Subsea 7 wins trio of contracts

Subsea 7 Norway has secured three contract awards in the North Sea with a combined value in the region of \$42 million.

In its role as an exclusive subcontractor to Allseas, Subsea 7 has been awarded an EPIC (engineering, procurement, installation and construction) contract for subsea installation work in the Southern North Sea.



Top : The **DSND Pelican** of Subsea 7 – photo ; **Greg Pascaud** ©

The second award, from Statoil, is for the engineering, procurement and installation of risers, flowlines and umbilical for the Glitne Field Extension Project which is located in the Sleipner area of the North Sea in a water depth of approximately 110m.

The project, which is due to commence early summer 2003 with offshore work being completed by September, will be performed under the Stolt Subsea 7 JV frame agreement with Statoil.

Subsea 7 has also received a contract award from BP Exploration, Norway for the installation of a 4D seismic system as part of the Life of Field Seismic system in the Vallhall area of the North Sea.

This will provide 4D reservoir surveillance for optimal placement of producing and injecting wells and will involve the installation of four subsea structures on the seabed, connected by umbilical cables to the Vallhall IP platform.

The programme is due to commence early May with completion late summer 2003 and it is proposed to utilise one of Subsea 7's construction support vessels in addition to pipelay vessel **Fennica**.

Saevik to acquire Havila vessels?

Per Saevik, through Havila SA, has agreed to buy, subject to finance and conclusion within June 2003, the 11 standby vessels currently owned by Havila Supply for a price of NOK 550 million.

Seabrokers said the move "will probably pave the way for Bourbon (Surf) to make a full bid for the remaining supply vessel operations of the group," in which they already have a 39.6 per cent share.

Other broking sources suggest that the price offered is around NOK 550m, plus transfer of all commitments related to newbuilding contract of standby vessel under construction at Havyard

Leirvik. The Havila Board of Directors has discussed the matter, and is reported to be in favour of the deal. The offer is valid until the end of June, and is subject to financing.

INP delivers anchor handler to Swire Pacific

Fairplay international shipping magazine reports that INP Heavy Industries of South Korea has delivered another anchor handler to Swire Pacific in Singapore.

Pacific Wrangler is the sixth of eight ordered by the owner. The final two under construction are the **Pacific Wrestler** and **Pacific Wyvern**, due to be delivered in 2Q03 and 3Q03

TFDS newbuild arrives in North Sea



Troms Fylkes Dampskibsselskap's (TFDS) latest anchor-handler arrived in the North Sea spot market in May, reports Seabrokers. The UT710 **Troms Supporter** was delivered from the Aker Brevik shipyard in Norway on 8th May and has already completed several charters for Pertra and Saipem.

The medium sized anchor handler has a deck area 500 square metres and a bollard pull of 135 tonnes.

From cattle transport to pax-ro route from Esbjerg to the UK

June 17th, the newly rebuilt ro-pax ship the **DANA SIRENA** departed from Esbjerg on her maiden voyage, headed for Harwich. DFDS' best renowned route for generations.

DFDS has operated a UK service ever since 1875, when livestock was the main cargo. Agricultural products later replaced cattle, and today's main cargo is trailers and lorries carrying agricultural and industrial products.

Officially named at June 17th, the **DANA SIRENA** has recently returned from the Polish shipyard, Rementowa, following a conversion process to increase her capacity from about 300 to about 600 passengers, with 196 cabins providing accommodation. The public areas have been accordingly expanded and enhanced to meet DFDS' quality standards.

The cruise ferry "Athara" presented at Castellammare di Stabia

The **"Athara"** ferry, built by Fincantieri for Tirrenia di Navigazione was presented at Castellammare di Stabia (Naples).

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

Fincantieri was represented by the Chief Executive Officer, Giuseppe Bono and the Deputy Chairman Roberto Tana while Tirrenia was represented by the Chief Executive Officer Franco Pecorini.

"Athara", which was launched on 14th January 2003, belongs to the latest generation of ferries, and, thanks to her four diesel engines each of which is able to provide 12,840 Kw, can reach speeds of over 31 knots and maintain a cruising speed of 29 knots. This means Tirrenia will be in a position to make significant reductions in the crossing times on the Genoa/Olbia route.

The ship, which has a gross tonnage of approximately 36,000 tonnes and is 214 metres long and 26 metres wide, can carry 2,700 passengers in addition to 900 vehicles. In line with the latest trends in short sea shipping, the vessel has been fitted out to the same high standards as cruise ships, both in the terms of furnishings and in terms of the wide range of entertainment on offer: two restaurants (one self service), a party hall with a dance floor, a bar, shops and a cinema.

In Castellammare di Stabia Fincantieri also built Athara's two sister ships - the "**Bithia**" (July 2001) and the "**Janas**" (April 2002) both of which operate on the Genoa/Porto Torres line - and, once authorisation has been granted by the Ministry for Infrastructures and Transport, will build a further two ferries of 40,000 gt due for delivery in June 2004 and February 2005.

NAVY NEWS

RONALD REAGAN ACCEPTED



The Navy accepted delivery of the newest aircraft carrier, PCU **Ronald Reagan (CVN 76)**, June 20. The ship design and construction was executed under a contract awarded to Northrop Grumman Newport News in December 1994.

Reagan's first deployment is scheduled for 2005 from her San Diego homeport, which is home to two other U.S. aircraft carriers.

Reagan is the ninth of the Nimitz-class aircraft carriers. Expected to be in service for 50 years, Reagan will carry out our nation's tasking in both peacetime and in times of crisis. Its nuclear propulsion plant will power the ship for more than 20 years without refueling, providing virtually unlimited range and endurance, and a top speed in excess of 30 knots.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

Reagan towers 20 stories above the waterline, and at 1,092 feet long, is nearly as long as the Empire State Building is tall. The ship displaces approximately 97,000 tons of water and has a 4.5-acre flight deck. The carrier will serve as home to approximately 6,000 Sailors and 80 plus combat aircraft.

The ship's four catapults and three arresting gear engines enable rapid and simultaneous launch and recovery of aircraft. Catapults thrust 60,000 pound aircraft 300 feet, from zero to 165 miles per hour in two seconds, while arresting cables are able to bring a planes traveling in at 150 mile per hour to a complete stop in about 320 feet. The ship will carry approximately three million gallons of fuel for its aircraft and escorts, and enough weapons and stores for extended operations without replenishment.

Design improvements include a completely redesigned island, integrated ship systems with increased capacity to support future upgrades and improved facilities for female personnel. In addition, Reagan has extensive repair capabilities, including a fully equipped Aircraft Intermediate Maintenance Department, a micro-miniature electronics repair shop and numerous ship repair shops. The ship is equipped with a fiber optic based network for improved communication and machinery monitoring.

CVN 76 was christened March 4, 2001, by its sponsor, Nancy Reagan. Vice President Dick Cheney will join Mrs. Reagan in the commissioning of Ronald Reagan July 12.

USS Kearsarge Returns Home

More than 2,400 Sailors and Marines assigned to the multipurpose amphibious assault ship USS



Kearsarge (LHD 3) will return home soon after being deployed five months in support of Operations Enduring and Iraqi Freedom.

Set to arrive off the coast of Onslow Beach, N.C., June 28, **Kearsarge** will first offload more than 1,200 Marines from the 2nd Marine Expeditionary Brigade before arriving at Naval Station Norfolk June 30.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 078

Kearsarge served as the flagship for Amphibious Task Force - East during the deployment. Additionally, Kearsarge was tasked with providing support to the President during his summits with Arab leaders in Egypt and Jordan.

During her initial trip home, Kearsarge was diverted to head down the western coast of Africa to support Operation Shining Express, an operation to aid in the potential evacuation of U.S. citizens from Liberia. Kearsarge deployed Jan. 12 with only 72 hours notice.

USS HOPPER AND REUBEN JAMES IN HONOLULU



Crew members aboard the guided missile destroyer **USS Hopper (DDG 70)** secure the ship's mooring lines after its arrival at The Aloha Tower Marketplace in downtown Honolulu. The guided missile frigate **USS Reuben James (FFG 57)** and Hopper made a short port visit to The Aloha Tower Marketplace in support of this year's Navy League convention.

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP Towage & Salvage

Scheldekade 48

4531 EH Terneuzen

The Netherlands

Tel : + 31 – 115 645 000

Fax : + 31 – 115 645 001

Internet

commercial@multraship.nl

<http://www.multraship.nl>

McNee Tide returns to Aberdeen

Tidewater Inc has decided to return the AHTS **McNee Tide** to the North Sea. Seabrokers reports that the anchor-handler left Aberdeen in July last year and completed various 'sunny' term charters with Pride and Stolt off the coast of Africa.

Seabrokers said the **McNee Tide** is currently towing a tanker in the Mediterranean and is expected to reach the 'chilly' shores of Aberdeen around the end of June.

Normand Flower is Mexico bound



Top : The **NORMAND FLOWER** at Flushing port – photo : Wim Kosten ©

The end of May saw the departure of Solstad's DP 3 PSV UT737 **Normand Flower** on a charter with Petróleos Mexicanos (Pemex), for one year with a further four yearly options.

The vessel was expected to arrive off Mexico around mid June



The **EDDA FRIGG** arrived Sunday morning in Stavanger from the **Saipem 7000**, the semi sub rig **OCEAN VANGUARD** is visible in the background.

Photo : Terje Moen ©

.... PHOTO OF THE DAY



The **KIGORIA** arrived Saturday in Stavanger from Flushing to collect the barge **S 44** bound for Cadiz.

Photo : Terje Moen ©



SMITWIJS TOWAGE B.V.
Westplein 5b
3016 BM Rotterdam
The Netherlands
Telephone: +31 10 412 6969
Telefax: +31 10 436 9587
E-mail: SmitWijs@SmitWijs.com

