

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115



Number 115****DAILY SHIPPING NEWSLETTER**** Thursday 31-07-2003



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.

Have a look for shipping movements around Hoek van Holland at :

<http://www.scheepvaarthoek.nl>



The **MAERSK BAHRAIN** after being discharged in Antwerp seen here outward bound in the Berendrecht locks – **photo : Peter Andriessen ©**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS

Stowaways found in Hong Kong

HONG Kong police are investigating how 17 mainland Chinese men managed to board a South Korean ship before it left Kwai Chung container port for the United States on Friday. The arrested men, from Fujian province and carrying genuine Chinese passports, were found hiding in a storeroom of the 6,479-TEU Hyundai Kingdom. Police said the men, aged between 17 and 35, told police they had paid up to CNY100,000 (\$12,000) each to snakeheads (people smugglers) to be taken to South Korea or the United States, where they hoped to find jobs. "Each carried a rucksack containing chocolate, biscuits, clothes and small amounts of cash, but no bottles of water," a police spokesman said. US customs agents have been based at Kwai Chung since May to detect weapons of mass destruction and other hazardous cargo in containers loaded for US ports. A police source said the incident was an "appalling" breach of security at what is supposed to be one of the world's most secure ports. The two snakeheads involved in the case are still at large.

Tasman Spirit: Karachi threatened

KARACHI is faced with a major oil spill after authorities conceded today they are powerless to remove the cargo of the leaking Panamax tanker **Tasman Spirit**. The ship has been aground at the mouth of the port's navigation channel since Sunday. Eye witnesses said a massive all-day operation involving Karachi Port Trust, Port Qasim Authority and the Pakistan navy had failed to shift the tanker, which had been chartered from Greek owner Polembros by Pakistan National Shipping Corp. "Initially, we thought it would be a relatively simple operation to refloat the vessel once monsoon swells had died down," a KPT traffic dept official told Fairplay. "But despite a fully fledged operation including six tugs, we could not prevent it sinking a metre further into the mud," he said. The operation has been hampered by torrential rain and high winds. KPT conservatory department officials confirmed that at least one tank was ruptured on Sunday and was leaking part of its 67,500 tonne crude oil cargo. Traffic officials said oil was being swept closer to the navigational channel with each tide. "This is very serious," a concerned official commented.

GREEK owner Polembros has despatched a lightering vessel from Fujairah to evacuate the 67,500 tonne crude oil cargo of the leaking Tasman Spirit, which has been aground at Karachi, Pakistan since Sunday. "As the discharge of such a voluminous cargo is not economically feasible by barge, we have decided to exercise the option of lightering with a relatively large vessel," said Commodore Rashid Ullah, executive director of the charterer PNSC. "The owner is bringing the vessel on the morning of July 31 [Thursday] to discharge the cargo," he added. The cargo would be discharged in phases because of heavy weather conditions. Addressing concerns about leaking oil, he confirmed "some seepage", but said its source had not been identified. "There is nothing yet alarming," he assured.

Restrictions may follow grounding

FURTHER restrictions could be placed on tankers and deep draught vessels entering Whangarei Harbour in New Zealand following the grounding on Sunday of the 134,000-DWT Korean-registered tanker Eastern Honor. The vessel, which was bound for Marsden Point oil refinery, hit the seabed at the harbour entrance. No oil was spilled and the tanker was cleared to sail after the Maritime Safety Authority (MSA) divers found the hull undamaged. The grounding occurred just three months after the 136,000-DWT tanker Capella Voyager struck the seabed on its way to berth at the oil refinery. New precautions and checks were introduced after this incident, but the latest mishap might prompt more stringent stipulations. Launching an enquiry into the Eastern Honor grounding, MSA director Russell Kilvington said a second grounding in three months "is inexplicable". The MSA technical team will begin an investigation tomorrow.

Tricolor salvage work begins again

THE operation to cut up the sunken car carrier Tricolor began again yesterday evening off the Belgian coast after bad weather had forced work to stop. The vessel's propeller shaft has been cut and progress has been made in cutting through the first section, including parts of the engine room. Salvage work is being carried out by the consortium Combinatie Berging Tricolor, set up by the salvage divisions of Smit, Scaldis, URS and Multraship. During the weekend strong winds forced most of the vessels to seek shelter in nearby Zeebrugge harbour, although the self-elevating platforms Vagant and Buzzard remained on site with the salvage tug Banckert.

Berging Pelican `tussendoorklus` voor Multraship

door Wout Bareman

Een helse week was het. Maar de klus is zo goed als geklaard; het gehavende containerschip Pelican 1 werd maandag door een vloot sleepboten van Multraship Salvage uit Terneuzen en de Unie van Reddings- en Sleepdienst (URS) uit Antwerpen naar de haven van Vlissingen gebracht. Het wachten was op hoog water

Directeur Leendert Muller van Multraship, het Terneuzense sleep- en bergingsbedrijf gisteravond: „Het zijn inderdaad hectische tijden. Maar ach, het is ons werk en je kunt dit soort scheepsongelukken nu eenmaal niet plannen. Het toont wel aan dat ik eerder dit jaar niet voor niets heb gepleit voor een andere aanpak van de calamiteitenbestrijding op de Westerschelde en de Noordzee voor de Vlaamse en Zeeuwse kust. Nu hebben wij als bergers plotseling handenvol werk en moet je voldoende materieel beschikbaar hebben. Maar het kan best zijn dat we straks weer een half jaar nauwelijks bergingswerk hebben. Daarom moeten er afspraken worden gemaakt met de overheid, ook over de financiën.`` Muller vond een gewillig oor bij commissaris van de koningin Van Gelder; dit najaar presenteert een speciale werkgroep een plan van aanpak.

Grote job

Over de berging van de Pelican 1 zegt hij: „Het was een grote job, zeker wat te verzetten werk betreft. Het vlottrekken was een kwestie van goed rekenen, van passen en meten. Een routineklus wordt het nooit, want de omstandigheden zijn altijd weer anders. Maar uiteindelijk is het toch allemaal soepel verlopen. En in een korte tijd.``

Eigenlijk kwam deze bergingsoperatie er even tussendoor. De bergingsdeskundigen van Multraship zijn immers nauw betrokken bij een andere, veel grotere klus: de berging van het gekapseisde Noorse autoschip Tricolor in het Nauw van Calais. Een operatie, die wordt gevolgd door de hele internationale maritieme wereld en de wereldpers en omvangrijker en ingewikkelder is dan de ook al spectaculaire berging van de Russische atoomduikboot Koersk in 2000. Multraship is één van de vier gerenommeerde sleep- en bergingsbedrijven, die samen de Combinatie Berging Tricolor (CBT) vormen. De andere drie: Smit Salvage uit Rotterdam en Scaldis en de URS uit Antwerpen.

Multraship brengt de drijvende bok Cormorant in en de nodige know-how op bergingsgebied. Die is vooral afkomstig van Paul Glerum uit Nieuwerkerk, tot voor kort bergingsleider bij Smit en nu bezig voor Multraship een eigen bergingsteam op te zetten. Het moet internationaal gaan opereren. De Cormorant wordt nu overigens al veelvuldig ingezet in het buitenland. De bok was actief bij het puinruimen op de Donau en haalde de afgelopen weken wrakstukken van de zeventien jaar geleden gezonken bulkcarrier Castillo de Salas weg voor de kust van de Spaanse havenstad Gijón.

Leendert Muller (35), telg uit een sleep- en bergersgeslacht, stapte als jong broekje al in de voetsporen van zijn voorvaderen. Toen bleef het bergingswerk nog beperkt tot het binnenhalen van een jachtje. Met Multraship gaat hij nu decennia later world wide. Als een stukje Zeeuwse Glorie.

Bescherming voor sluizen

door Wout Bareman

Het gebeurt enkele keren per jaar en het kost steevast klauwen met geld. Schadevaringen aan de sluizen van Terneuzen komen met de regelmaat van de klok voor.

Zeeschepen krijgen bij het in- of uitvaren een machinestoring (black out) en worden plots logge, onbestuurbare kolossen. Soms gaat het ook om simpele, menselijke fouten, van een onoplettende stuurman of machinist.

Dan worden meerpalen geramd, wordt het hout van het remmingwerk versplinterd, wordt een sluisdeur uit het lood gevaren of - in het ergste geval - een brug gekraakt.

De procedure die daarna volgt, is altijd hetzelfde: het bewuste schip wordt aan de ketting gelegd of krijgt toestemming door te varen naar Gent omdat het dan toch altijd weer via de sluizen terug moet en dus in de val zit, de schade wordt vastgesteld, de rederij krijgt opdracht de zaak met de verzekering op te nemen en een borg te storten en niet lang daarna wordt de schade hersteld. Dat is vaak een karwei van lange adem, zeker als één van de bruggen is geramd en buiten bedrijf moet worden gesteld. Nadat dat bij de Terneuzense Middensluis (de oude, opgeknapt Zeesluis) verschillende malen was gebeurd, nam Rijkswaterstaat geen halve maatregelen. De sluis werd, na de zoveelste schadevaring, buiten bedrijf gesteld, de twee kleine klapbruggen werden hersteld en aan de brug en de daaronder liggende sluisdeuren werd een stalen `vangnet` aangebracht, een enorme paal dwars over de sluis. Eerder, in `96, was een dergelijk gevaarte al geïnstalleerd aan de noordkant van de sluis en dat beviel goed. Sindsdien zijn ernstige schadevaringen uitgebleven. Kosten van de `operatie paal`: bijna anderhalf miljoen euro. Een habbekrats vergeleken bij een kapotte brug of een gekneusde sluisdeur.

Engelbewaarders van de Westerschelde

Door Romain van Damme

Ze staat bekend als uiterst gevaarlijk. Een brede rivier die ogenschijnlijk vriendelijk naar de zee kabbelt. Maar kapiteins weten beter: de Westerschelde is grillig en zit boordevol gevaren. Het is een rivier van de loodsen die duizenden zeeschepen behendig langs valkuilen en onverwachte obstakels sturen. "Je moet ieder stukje kennen."

Langzaam glijden we langs de zwaargehavende Pelican I die in het Nauw van Bath hulpeloos op een zandbank ligt, enkele dagen voordat het schip gisteren werd vlotgetrokken. De stuurman van de 126 meter lange IBN Sina 2 volgt de bevelen van loods Fred Kuipers zonder dralen op. Of beter gezegd: de adviezen. Kuipers: "Want de kapitein van het schip blijft altijd eindverantwoordelijk. Loodsen zijn adviseurs."

Als Kuipers praat, schieten zijn ogen constant over het water. De oren altijd gespitst, want de 'meneer van de radio' kan belangrijke berichten hebben. Over het scheepvaartverkeer, de waterstanden en het weer. "De communicatie is enorm belangrijk. Je moet overal rekening meehouden en onmiddellijk kunnen reageren als de situatie daarom vraagt."

Even buitengaats bij Vlissingen zijn we donderdagmiddag aan boord van het Algerijnse schip geklommen. Een containerschip dat pendelt tussen Antwerpen en Algerije. Met een voornamelijk Frans sprekende bemanning die de gedetailleerde kaarten van de Westerschelde keurig hebben uitgespreid. Ze kennen de Westerschelde. Maar op eigen houtje de rivier opvaren, is er niet bij. "We hebben hem zeker nodig", zegt kapitein Ahrikancirh Bachir, wijzend naar Kuipers. "Soms varen we op Duitse rivieren want we moeten ook wel eens naar Hamburg of Bremen. Daar is het veel gemakkelijker. Deze rivier is echt gevaarlijk."

Kuipers: "Zeeschepen van tachtig meter en langer en alle schepen met gevaarlijke stoffen móeten een loods aan boord nemen. Al komen ze hier bij wijze van spreken iedere dag. De kapiteins kunnen vaak

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115

de communicatie tussen de boten en de verkeersdiensten niet goed volgen. Als er een bericht komt dat er afvaart is, weten ze niet waar het over gaat en kunnen niet anticiperen."

Afvaart? Dat is scheepvaartverkeer richting zee. Of schepen die uit een sluis komen. Kuipers: "Als zo een sluis bij Terneuzen of Hansweert leegloopt, kan het behoorlijk hectisch zijn. Dan maak je meestal afspraken. Iets langzamer, ga jij maar voor, stuurboord of bakboord passeren."

We varen met een snelheid van ruim tien knopen (rond de negentien kilometer) de Westerschelde op en Kuipers fronst meteen de wenkbrauwen. Een schip kruist voor de **IBN Sina 2**. Het levert absoluut geen gevaarlijke situatie op, maar het hoort niet. "De Westerschelde kent zijn eigen reglement. Het is anders dan het zeereglement."

Kuipers, zes jaar werkzaam als loods, dirigeert het schip de hoofdvaartroute op: de Honte. "Je kunt met dit schip dat nu een diepgang heeft van vierenhalve meter ook de andere route langs de Schaar van Spijkerplaat nemen, maar ik prefereer de hoofdroute. Ook al omdat het zicht wat minder is door al die hefbomen van de los- en laadinstallaties voor ons."

Het is rustig weer. Zuidwestenwindje, stevig maar niet meer dan vier. Af en toe een zonnetje dat het water vrolijk doet glinsteren. Kalm reisje, maar het gevaar ligt altijd op de loer. Kuipers heeft dan al lang ontdekt dat het kompas niet zo precies is. "Hij stuurt tien graden minder dan-ie aangeeft. Moet je dus ook rekening meehouden."

Zoals ook rekening gehouden moet worden met de stroom en wind. "Die staat nu dwars op die boeien. Ieder schip heeft last van de stroming en wind. Hoe groot en zwaar dat schip ook is. Moet je incalculeren. Iedere keer is dat anders. Dat maakt het zo boeiend en afwisselend." Kuipers praat honderduit over strekkingen (de vaarrichting tussen de boeien die in graden wordt uitgedrukt), scheidingstonnen, drempels en wandelende zandbanken. "Bij die borden met een K, liggen kabels. Moet je wel weten waar die borden staan als je bijvoorbeeld plotseling moet uitwijken. Waar kan ik



naar toe, waar kan ik probleemloos voor anker gaan?"

Loods Fred Kuipers tuurt over het water.

Terneuzen en DOW liggen voor ons en achter ons nadert een groot containerschip, de **MSC Boston** uit Monrovia. Kuipers had het blauwe gevaarte al lang gezien. "Die laten we keurig passeren. Plek genoeg. Als het moet kunnen we nog veel dichter bij de kant

varen." Het water trekt zich terug. Links en rechts vallen de zandplaten droog. Zoals de Hooge Platen, Hooge en Lage Springer, Suikerplaat, Middelpmaat en de Rug van Baarland. Kuipers: "Zandbanken brokkelen wel eens af en dat komt dan terecht in de vaargeulen. Dat kan wel eens voor verrassingen zorgen."

Kuipers heeft vanaf de IBN Sina 2 regelmatig contact met de Nederlandse en Vlaamse verkeersdiensten. "Die samenwerking is uitstekend. Ik laat nu weten dat we vaart minderen zodat de MSC Boston ons sneller kan passeren. Doe ik dat niet, dan duurt dat passeren veel te lang en kunnen er problemen komen met de afvaart."

Zeker bij het Nauw van Bath. Zolang de Pelican daar ligt, geldt er eenrichtingsverkeer. De waarschuwing van de centrale uit Zandvliet is voor Kuipers dan ook geen verrassing. Er is afvaart en vermoedelijk komt de Boston op hetzelfde tijdstip bij Bath aan.

Kuipers: "Wij gaan tegenstrooms en moeten altijd voorrang verlenen aan voorstrooms. Tegenstrooms kun je gemakkelijker afremmen. Door nu al te anticiperen, kan straks alles rustig blijven varen en ontstaan er geen problemen."

Inmiddels weten we dat de **IBN Sina 2** naar de Boudewijnslus in de Antwerpse haven moet. Daar zouden we rond kwart voor zes arriveren, maar bij het Nauw van Bath moet de snelheid aanzienlijk terug. Voorzichtig langs de Marlemonsche Plaat waar een oud wrak van de bodem wordt gehaald. Even verderop ligt de 205 meter lange **Pelican**.

De bocht die genomen moet worden, is scherp. Kuipers: "Die moet je op precies het juiste moment inzetten. Je moet weten hoe breed de vaargeul is. Het is redelijk rustig nu. Daarom kunnen we ongeveer in het midden varen. Maar we kunnen nog veel meer opschuiven. Een kapitein durft dat nauwelijks, die is gewend aan de open zee."

Bij de sleepdienst bestelt Kuipers een 'bootje'. "Als we straks de sluis invaren, hangen we die achter de boot. Om dit schip in de sluis snel stil te leggen. Soms heb je meer bootjes nodig. Gebeurt allemaal in overleg met de kapitein. Hij beslist."

De **MSC Boston** gaat linksaf de Zandvlietslus in. Kuipers passeert stuurboord. "Niet gebruikelijk, maar dat is in deze situatie het handigst. De Boston en de verkeersdienst waarschuwt ik dan en we hebben geen last van elkaar."

Van de zeilscheepjes die links en rechts voorbij dobberen meestal ook niet. "Als ze maar uit het vaarwater blijven, is er niets aan de hand. Soms gebeurt het wel eens dat ze een verkeerde manoeuvre maken, maar ik moet eerlijk zeggen dat er weinig gevaarlijke situaties ontstaan." Eigenlijk gebeuren er niet zoveel ongelukken op die toch gevaarlijke rivier, vindt Kuipers. "Ondanks die geweldige drukte. Vroeger lag de rede van Vlissingen vol met schepen die bij mist voor anker gingen. Was er vrijwel geen vaart. Nu vaart alles door en zorgt de apparatuur voor de veiligheid."

Plus de oplettendheid van de loods. "Je moet de hele reis alert zijn, ruim dertig zeemijl lang. Iedere keer weer. We mogen niet langer dan twaalf uur in touw zijn. Daarna hebben we negen uur rust. Dat doen we een week lang. Van maandag acht uur tot de volgende maandag acht uur. Vervolgens een weekje vrij."

Als we Doel en de kerncentrale gepasseerd zijn, komt de sluis in zicht. De sleepboot wordt vastgemaakt aan de achterkant van de **IBN Sina 2** en het manoeuvreren kan beginnen. De bevelen van Kuipers volgen elkaar in snel tempo op. Tot het schip keurig aan de kant ligt. Het is kwart voor zeven. Einde van de reis. Een dokloods brengt het schip naar de toegewezen ligplaats in de Antwerpse haven en Kuipers mag anderhalf uur rusten. Om half negen moet hij aan boord van de **Atlantic** zijn. In de Zandvlietslus. Terug naar Vlissingen over de op het eerste gezicht uiterst kalme Westerschelde. Kuipers: "Maar dat kan ineens veranderen."

Jubileumviering Holland Amerika Lijn

In Rotterdam wordt het 130-jarig bestaan van de Holland Amerika Lijn gevierd. Hoogtepunt dinsdagmiddag was de doop van het nieuwste cruiseschip de MS Oosterdam door prinses Margriet. Het in Italië vervaardigde schip weegt 82.000 ton, is 290 meter lang en kan 1800 passagiers vervoeren met een bemanning van 800 personen. Aan boord bevindt zich onder meer een bioscoop, een sanatorium, een concertzaal en een grote kunstcollectie waaronder schilderijen van Andy Warhol en enkele Hollandse meesters. Duizenden mensen waren naar de Wilhelminakade gekomen om de doop te bezichtigen, onder wie veel oud-personeel van de transatlantische maatschappij.

Denmark to re-open Scan Star probe

THE Danish government is to re-open the investigation into the sinking of the ferry **Scandinavian Star** after it emerged that not all of those thought to have been responsible have been brought to justice. The ship caught fire off the Danish coast early in 1990 and 158 lives were lost. An inquiry found, inter alia, that many of the crew on board were unable to communicate because of language problems. Svend Erik Hovmand, minister of taxation in the Danish coalition, has asked the Attorney General to investigate "who owned what and if all the right persons have been brought to justice", a ministry spokesman told Fairplay. The Attorney General will decide whether further prosecutions will

start after a new investigation into the matter has been completed, although the spokesman said this is likely to take some time. There could be further manslaughter charges if the probe uncovers others responsible for the tragedy, he added.

CASUALTY REPORTING

Tasman Spirit: help declined

KARACHI Port Trust has declined to call in the Maritime Security Agency (MSA) to contain crude oil leaking from the grounded Panamax tanker Tasman Spirit, preventing the activation of contingency plans. "Since we are responsible for keeping the port area clean, we don't need their assistance," an official of KPT's conservatory department told Fairplay. His comments followed the last week's demonstration of MSA's oil spill contingency plan, attended by environment minister Tahir Iqbal. Insiders said KPT and charterer PNSC had conceded there was nothing they could do in the present heavy weather conditions. The focus has instead shifted to a lighterage operation scheduled for Thursday. But traffic officials expressed fears that the lightering vessel could also be grounded by seasonal swells. "Deploying the other vessel would itself be a problem, because the Tasman Spirit is stuck at the mouth of the channel," said an official concerned at the prospect of a disruption to operations.

SHIPYARD NEWS

Italian yards are 'drowning'

THE head of the association of private Italian shipyards, Stefano Silvestroni, has warned that the yards are 'drowning'. "The situation is more serious than ever," he told ANCANAP members at last week's annual general meeting. Besides the usual suspects – alleged unfair competition from South Korea, the consequences of the September 11, 2001 attacks in the US and the downturn caused by terrorist activity and wars – Silvestroni accused the European Commission of apparently seeking to weaken Europe's yards to the benefit of Far Eastern rivals. He described his compatriot Mario Monti, who heads up the competition commission, as "the real enemy of European shipbuilding". The share of the world shipbuilding market has fallen from 19 per cent in 2000 to 13 per cent in 2001 and just seven per cent in 2002, despite a growth in the world orderbook, he said. The association president revealed that member yards would have no ships on order from January 2004. Silvestroni called on the current Italian EU presidency to put into effect measures to save the sector.

Maaskant Shipyards ziet opdrachten teruglopen

door Inge Heuff

Maaskant Shipyards in Stellendam draagt op 2 augustus de nieuwe viskotter GO-5 over aan de opdrachtgever Zeevisserijbedrijf H. Tanis uit Goedereede. Direct na de bouwvak zal de werf in Stellendam aan een nieuw vissersschip beginnen, waarvan het casco momenteel in Polen gemaakt wordt. Naar verwachting is dat schip nog voor 2004 klaar.

Vissers laten nog steeds viskotters bouwen maar het worden er wel steeds minder. Kon Maaskant Shipyards, met vestigingen in Stellendam en Bruinisse, vroeger tien tot twaalf nieuwbouw kotters afleveren, dit jaar zijn het er in Stellendam twee. Ook in Bruinisse zitten twee Duitse mosselschepen in portefeuille.

De beide scheepswerven voor vissers- en mosselschepen hebben zo ook de taken verdeeld: in Bruinisse worden de mosselschepen gebouwd en gerepareerd, in Stellendam de viskotters. Maar onlangs is daar ook, voor het eerst, een kustvaarder voorzien van een nieuwe motor.

„Het is al jaren krap in de scheepswerven, maar het begint wel nijpend te worden``, vindt Jaap van

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115

Heest, bedrijfsleider in Stellendam. „Steeds meer werven verdwijnen. Zo is er, denk ik, nog maar een Nederlands bedrijf dat een casco kan maken en het is de vraag hoe lang die het uit kan houden.``

Polen

Bij Maaskant Shipyards komen de casco`s al dertig jaar uit Polen, waar het arbeidsloon aanzienlijk lager ligt. Zo kan het bedrijf, onderdeel van de Damen Shipyards Group, met concurrerende nieuwbouwprijzen komen. Momenteel wordt in Polen het casco gebouwd voor de nieuwe Arnemuiden 20. Van Heest verwacht dit schip eind dit jaar af te kunnen leveren.

Maar eerst wordt op 2 augustus de viskotter **GO-5 Ora et Labora** overgedragen. Zeevisserijbedrijf H. Tanis uit Goedereede is opdrachtgever tot de bouw van de nieuwe GO-5. Het nieuwe schip gaat de oude GO-5, die vorig jaar gesaneerd is, en de GO-11, die verkocht is, vervangen. Het zeevisserijbedrijf vist op tong en schol en heeft door de inkrimping van de schepen voldoende contingent voor deze vangsten.

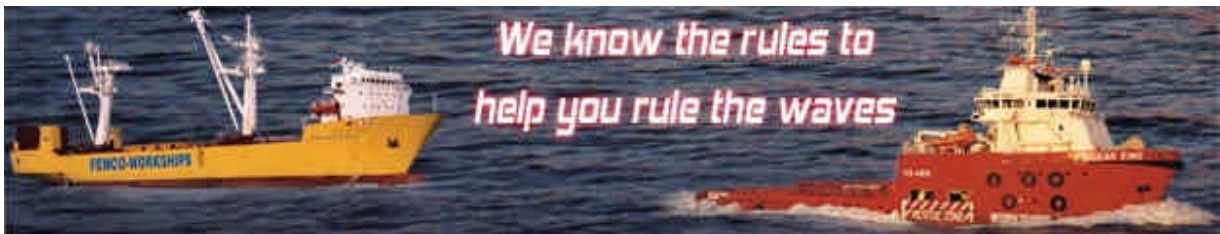
De **Ora et Labora** meet ruim 42 meter, is 8,5 meter breed, heeft een Deutz MWM hoofdmotor van 2000 pk en biedt plaats aan maximaal acht personen. Dat is twee plaatsen meer dan normaal. „De viskotters zijn zo ver ontwikkeld dat er, op enkele details na, weinig nieuwe snufjes meer bijkomen``, weet Van Heest.

„Door de visquota zijn wel de ruimen in de loop van de jaren steeds kleiner geworden. Er hoeft gewoon niet zo veel meer in.`` De GO-5 voldoet aan alle moderne eisen en is gecertificeerd voor Vaargebied 2. Dat houdt grofweg gezegd in dat het schip op de Noordzee en aangrenzende wateren mag varen en dat de bemanning aan bepaalde bevoegdheden gehouden is.

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

Royal Caribbean steady but wary

DISCOUNTING and poorer than expected passenger numbers have cut into the profit margin at cruise company Royal Caribbean Cruises Ltd. The company, saw 2Q03 net profit fall to \$55.7M compared to \$66.7M during the same quarter last year. But RCCL boosted revenue more than ten per cent for the same comparative period by increasing capacity and squeezing more out of shipboard sales. "We are pleased that the post war recovery is turning out to be better than we originally anticipated," said Richard Fain, chairman and CEO. "While we will continue to feel the effects for the rest of this year, we remain focused on building our brands and look forward to recovering net yields lost from the unfortunate events of the past two years." RCCL is also getting a bump out of the US's near-zero

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115

interest rates. The company says: "assuming interest rates remain at their historically low levels for the remainder of the year, the company now estimates that interest expense for 2003 will be in the range of \$265M-\$275M." While bookings and pricing levels are beginning to strengthen, it remains difficult to forecast net yield because bookings continue to come closer to the sailing dates.

Giant OOCL ship makes first Long Beach call

ORIENT Overseas Container Line's **OOCL Long Beach**, one of the world's two largest container ships with a capacity of more than 8,000 TEU, has made its maiden call at the Port of Long Beach.

The ship docked at Long Beach Container Terminal, a Pier F facility leased by an OOCL subsidiary.

The OOCL Long Beach is among a new generation of 8,000 TEU vessels that have leap-frogged a generation of 6,600 TEU ships that made their first calls to Long Beach only four years ago.

The OOCL Long Beach is deployed on OOCL's transpacific service

NAVY NEWS



The **HMS ALBION (L 14)** departed from Rotterdam Tuesday morning – photo's : **Piet Sinke ©**





Sailors "man the rails" as the guided missile destroyer **USS O Kane (DDG 77)** returns to her homeport of Pearl Harbor July 28th. O Kane is returning from deployment in support of Operation Iraqi Freedom.



The Los Angeles class attack submarine **USS Key West (SSN 722)** pulls into its homeport in Pearl Harbor, Hawaii July 24th. Key West is returning from deployment in support of Operation Iraqi Freedom

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>

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115



The **VARNEBANK** after assisting the **HMS ALBION** at departure
Photo : Piet Sinke ©



The **IPSWICH WAY** – Photo : Rob de Visser ©



The **OOSTERDAM** seen here departing from Rotterdam – photo : Jas Louwen ©

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 115



The **UNION 5** departs with the **RAMBIZ** from Flushing bound for Zeebrugge
Photo : Peter Andriessen ©



**** Goodbye – farewell ****

The **ROTTERDAM** departed from her homeport Wednesday evening enroute New York
Photo : Piet Sinke ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Schiphol langzaam uit dal

Het passagiersvervoer op Schiphol lijkt voorzichtig uit het dal te kruipen. Afgelopen maand was volgens de luchthaven beter dan de voorgaande twee maanden. Dat neemt niet weg dat het aantal reizigers nog onder het niveau van afgelopen jaar ligt. Vorige maand was de daling 3,4 procent vergeleken met juni vorig jaar. Vooral het aantal passagiers op doorreis blijft volgens Schiphol nog sterk achter.

.... PHOTO OF THE DAY



The **ROTTERDAM** moored at the Wilhelminakade in Rotterdam .

Photo : Piet Sinke ©

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

