

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241



Number 241 ****DAILY SHIPPING NEWSLETTER**Sunday 14-12-2003



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 **IEVOLI GREEN** operating for **SMIT** from Port Gentil (Gabon) – **photo : Oddgeir Refvik ©**

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



Thousands of ferry workers on Canada's Pacific coast ended an illegal strike on Friday that had stranded passengers and brought labor relations in British Columbia to a boil. The last British Columbia ferry headed for Bowen Island leaves almost empty from Vancouver's Horse Shoe Bay December 10, 2003

Allseas en Stolt gaan 1200 km pijpleiding leggen in Noordzee

Het Nederlandse Allseas Marine Contractors en Stolt Offshore in Noorwegen gaan een van de grootste offshorepijpleidingprojecten ooit uitvoeren. Het betreft een leidingstelsel waarmee gas uit het Noorse Ormen Lange-veld naar Engeland zal worden geëxporteerd.

De Noorse maatschappijen Norsk Hydro en Statoil en een aantal kleinere partners, waaronder Shell, willen vanaf 2007 grote hoeveelheden gas gaan winnen en exporteren uit het Ormen Lange-veld, dat zo'n 120 kilometer uit de kust van Midden-Noorwegen ligt. Vanaf dit in diep water gelegen veld worden twee gasleidingen, met een diameter van dertig duim, naar de Noorse plaats Nyhamna aangelegd. Hier wordt het gas behandeld op een nieuw gasstation. Het grootste deel van het Ormen Lange-gas wordt hierna naar Easington in Oost-Engeland verpompt. Hiervoor is een gasexportleiding nodig met een totale lengte van 1200 kilometer, ofwel de langste offshoregastransportleiding die ooit ter wereld is aangelegd. De leiding, met deels een diameter van 42 duim en deels van 44 duim, gaat via het Sleipnerplatform lopen en krijgt de naam Britpipe. De aanleg begint in 2005. Operator van de pijp wordt de Noorse maatschappij Gassco. Via de Britpipe zal op termijn twintig procent van de complete Noorse gasexport plaatsvinden.

Aanleg

De pijpstukken van het project zijn besteld bij de Duitse leidingproducent Europipe en bij een samenwerkingsverband van Mitsui en Sumitomo. Deze bedrijven gaan samen een miljoen ton aan stalen leidingen leveren. Europipe heeft hiervoor een leveringscontract met een waarde van 434 miljoen dollar in de wacht gesleept en Mitsui/Sumitomo een contract met een waarde van 265 miljoen dollar.

De aanleg is in handen van Allseas Marine Contractors en **Stolt Offshore**. Eerstgenoemde pijpenlegfirma gaat zich voornamelijk bezighouden met de aanleg van de leidingen tussen het veld en Nyhamna en het eerste stuk bij deze plaats van de Britpipe. Stolt Offshore neemt de aanleg van het grootste deel van de Britpipe voor haar rekening. In eerste instantie zal met de pijpenlegger LB 200 een stuk van 540 kilometer van deze gasexportleiding in de Noordzee worden aangelegd. De opdrachtgevers hebben daarnaast een optie om **Stolt Offshore** met de **LB 200** nog eens 362 kilometer van deze leiding te laten aanleggen. Ook bij Allseas zijn opties uitgezet voor meerwerk. Het contract met Allseas heeft een waarde van 214 miljoen dollar en dat met Stolt van 280 miljoen dollar. De winbare reserves van Ormen Lange worden geschat op 400 miljard kubieke meter gas en ongeveer 24 miljoen kubieke meter condensaat. Voor de winning hiervan wordt een groot drijvend productieplatform in het veld gestationeerd.

Spanje wil olietanker Prestige leegpompen

MADRID - De Spaanse regering heeft vrijdag een plan bekendgemaakt om de vorig jaar voor de kust van Noordoost-Spanje gezonken olietanker Prestige leeg te pompen. Er bevindt zich in de ruimen van het schip nog ongeveer 13.000 ton olie.

De opruimingswerkzaamheden zullen worden uitgevoerd door het Spaanse oliebedrijf Repsol-YPF en volgend voorjaar beginnen. De operatie zal naar verwachting september volgend jaar zijn voltooid.

De Spaanse regering wilde de olie aanvankelijk op de zeebodem laten liggen maar na aanhoudende kritiek op dat besluit van deskundigen en milieugroeperingen is nu toch besloten de tanker leeg te pompen.

Het Wereldnatuurfonds (WWF) stelde begin vorige maand dat Spanje de gevolgen van de ramp met de Prestige bagatelliseert en dat de schade aan het milieu en de visstand veel ernstiger zijn dan Spanje toegeeft. Ook zijn de schoonmaakoperaties aan de Spaanse kust zijn veel minder effectief dan Madrid beweert, aldus het WWF. De regering van premier José Maria Aznar wijst de kritiek van de hand en stelt dat al het mogelijke is gedaan om de schade door de olie uit de Prestige te beperken. De olieramp zal volgens de Spaanse regering niet tot blijvende schade aan het milieu leiden en ook de visstand zou zich binnen afzienbare tijd weer herstellen. Het WWF bestrijdt dat.

Na het zinken van de Prestige kwam ongeveer 64.000 ton olie in zee terecht, tweemaal zoveel als bij de ramp met de Exxon Valdez in Alaska in 1989. Ongeveer 300.000 zeevogels gingen dood na te zijn besmeurd met olie. Zo'n 750 stranden aan de Spaanse kust raakten in de weken en maanden na de ramp met olie vervuild. Volgens Spaanse visserij-organisaties is de visvangst in een groot gebied rond de Prestige sterk teruggelopen.

Spanje heeft voor het bestrijden van de gevolgen van de olieramp en het schadeloos stellen van benadeelden ongeveer 12,5 miljard euro uitgetrokken.

12 Asian nations agree to protect the seas

The countries vow to cooperate better on, among other things, protecting oceans from pollution

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

KUALA LUMPUR - Twelve Asian countries pledged yesterday to cooperate better to protect ocean and coastal resources in their region, and to ensure that the fishing grounds that feed their peoples are not over-harvested.

At the end of a one-day meeting in Malaysia, ministers responsible for ocean transportation and environmental issues adopted an agreement on sustainable development and protection of the seas.

'The vast resources in our coastal waters and oceans are a priceless and unique feature of our region,' the ministers from Malaysia, Brunei, Cambodia, the Philippines, China, both Koreas, Singapore, Thailand, Indonesia, Vietnam and Japan said in a joint statement.

'Unfortunately, the quality of this natural heritage continues to be eroded, as indicated by the ongoing degradation and destruction of habitats, diminishing fisheries, pollution of coastal waters...and general loss of biodiversity.'

Because marine life does not recognise national boundaries, and pollution in one country's territory can affect resources in other nations, greater international cooperation is needed to safeguard sea species, coastlines and fish stocks, they said.

The ministers agreed to a four-point plan with the goals of:

- ? Enhancing maritime safety and protecting oceans from pollution from ships;
- ? Protecting seas and coastlines from land-based pollution;
- ? Reducing the loss of marine biodiversity; and
- ? Ensuring that fish stocks are maintained or restored at sustainable levels.

The plan would be a 'platform for cooperation at regional, subregional, national and local levels', the ministers said.

But the plan is non-binding and any decision on action would be subject to individual government policies and the circumstances of each of the signatory countries, the ministers said.

'While the role of national policies and development strategies is of paramount importance to facilitate sustainable development, it is recognised that domestic economies are now interwoven with regional and global economic systems,' the ministers said.

'Therefore, national policies for sustainable coastal and marine uses should...be aligned to the global efforts, where appropriate, with due regard for national policy objectives.'

Asked if the overlapping claims of the Spratly Islands in the South China Sea hinder joint action, Mr Li Haiqing, director-general of China's state oceanic administration, said China was prepared to cooperate with all the claimants.

'Scheepsbouw hoeft niet op extra subsidies te rekenen'

René Otterloo

Een scheepsbouwdebat tussen de Tweede Kamer en de staatssecretaris van economische zaken moet volgende week duidelijkheid scheppen over de nabije toekomst van - onder meer - de scheepsbouwindustrie langs het Winschoterdiep.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

' Op extra subsidies hoeft de bedrijfstak in elk geval niet te rekenen", zo betoogde gisteravond CDA-parlementariër Roland Kortenhorst uit Joure, " want dat geld is er niet." Kortenhorst is namens de grootste fractie in de Tweede Kamer woordvoerder voor de scheepsbouw. Hij sprak tijdens een partijbijeenkomst in Westerbroek.

Kortenhorst ziet maar één mogelijkheid om de scheepsbouw van dienst te zijn: er moeten faciliteiten komen voor de sector om het probleem van de voorfinanciering te tackelen.

Uit het slop

Sinds de grote internationale banken onderling afspraken om voorfinanciering in de scheepsbouw af te schaffen, zitten vele werven met serieuze problemen. En in ons omringende landen worden tussen allerlei EG-afspraken door regelingen bedacht om de scheepsbouw een handje te helpen.

Kortenhorst: " In Spanje wordt bijvoorbeeld 29 procent van de kostprijs van een schip gesubsidieerd. Dat is bijna de hele loonkostenpost. Maar Nederland geeft geen rugdekking." Consequentie: een verslechterende concurrentiepositie op de internationale markt.

Volgens het CDA-kamerlid is er zo'n 14 tot 15 miljoen euro per jaar nodig om de scheepsbouw uit het slop te trekken. " En dat geld moet het kabinet toch kunnen vinden op de begroting van Economische Zaken. Desnoods laat men de bedrijven die hier een beroep op willen doen een klein beetje rente betalen."

Dreigen met een motie naar de staatssecretaris heeft volgens Kortenhorst geen zin. " Want als er dan écht nergens geld gevonden wordt, dan zijn wij uitgepraat en is het dossier gesloten."

CASUALTY REPORTING

Fourth Day Ends With No Recoveries



For the fourth day, divers were back in the frigid waters at the Port of Albany. There were 31 dives on Friday as divers searched for the bodies of the three missing crewmen. The search will continue on Saturday. Coast Guard investigators are looking into whether the ship's ballast was managed properly to handle any shift in weight of its load. Two more crew members have been allowed to leave the city. They say Albany's hospitality has been wonderful, but they are anxious to go home with their families. On Thursday, nine of the **Stellamare** crewmen returned to Russia.

Mayor Jerry Jennings is now calling the scene at the Port of Albany a "recovery and salvage operation."

SHIPYARD NEWS

Philippine yard plans to double capacity

THE Philippine's largest shipbuilder, Tsuneishi Heavy Industries Inc, reported that it was investing an additional US\$170 million for the construction of a second slipway at its Balamban yard in the central Philippine island of Cebu.

Prospects of Cochin Shipyard bright

The public sector Cochin Shipyard Limited (CSL), the largest ship-building yard in the country, has a good scope of getting international orders in the near future, going by the prevailing trend, Union Shipping Secretary D T Joseph has said.

Major international ship-building yards in Korea, Japan and China were flooded with orders for the next five to seven years and they would not be able to entertain anymore orders for a while. The spill over could be lapped up by the CSL, provided it was able to make good use of its infrastructure and execute orders in quick succession at a comparable cost, Mr Joseph told newsmen here.

He revealed that the CSL was presently making serious marketing efforts in the Middle East and even in some European countries for orders. It had already succeeded in securing orders for construction of nine tugs for the Jeddah Port in Saudi Arabia and construction of three of them were progressing in the yard, Mr Joseph said.

Volharding wil vier schepen uit China halen

Bouke Nielsen

De Volharding Group (Waterhuizen, Foxhol, Eemshaven en Harlingen) heeft een offerte aangevraagd voor de bouw van vier containerschepen bij een werf in China. Het gaat om complete schepen van 900 teu.

Er wordt in dit geval dus helemaal niets meer zelf gebouwd door Volharding en daarmee ontstaat meer en meer de situatie dat de noordelijke scheepsbouw wordt ontmanteld terwijl het bedrijf zelf, dat steeds meer een ontwikkel- en makelaarsfunctie krijgt, redelijke cijfers kan tonen. Bodewes: "Het gaat allemaal in een heel rap tempo. En dat heeft alles te maken met de dollar die in een jaar 30 procent in waarde is gedaald."

De internationale valuta-markt heeft een grote invloed op de scheepsprijzen. Zeer nadelig is het als een schip met euro-prijzen moet worden vervaardigd en in dollars wordt betaald. Bodewes: "In een schip zit aan kosten ongeveer voor eenderde aan dollars en tweederde aan euro's."

Geert-Jan Bodewes, directeur van de Volharding Group, heeft een paar weken geleden China bezocht. "We moesten wel", zegt hij, "want er zijn al heel wat Duitse reders die tegenwoordig in China winkelen. We kunnen geen kant op, als we tenminste wat grotere schepen willen blijven leveren."

Supermarkt

Volharding is de laatste jaren steeds meer een supermarkt voor reders geworden. Reders kunnen daar een scheepstype bestellen, waarna Volharding kijkt waar het schip het voordeligst kan worden

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

gebouwd. Nog zelden gebeurt dat in Nederland, in Foxhol om precies te zijn, maar dat werk is fors afgenomen waardoor op de locatie in Foxhol de perspectieven ook minder zijn geworden.

Volharding laat tegenwoordig vooral casco's in Roemenië bouwen, waarna ze worden afgebouwd in Harlingen (voor de grotere types) of in de Eemshaven. De looncomponenent in de staalbouw van een schip is groot en daarom is het voor werven aantrekkelijk dat deel uit te besteden aan een lage-lonenland; hoe groter het schip, des te aantrekkelijker wordt die handelswijze.

Met de order voor vier schepen in China gaat Bodewes nu nog een stap verder. "We gaan steeds meer naar een situatie toe dat de coördinatie in Nederland gebeurt. Productiewerk doen we hier steeds minder. Ja, natuurlijk verdwijnt er kennis. Maar het is kennis waaraan we kennelijk niet hechten."

China concurrent lage-lonenlanden

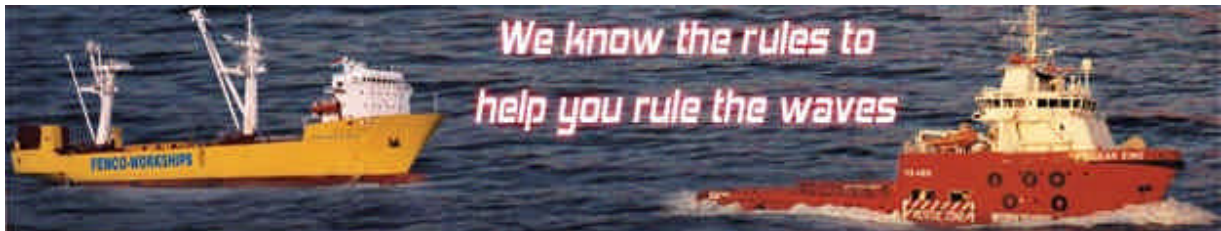
Er zit veel beweging in de scheepsbouwmarkt. De grotere schepen, met veel staalbouw, kunnen in Nederland niet meer tegen concurrerende prijzen worden gemaakt. Daarom worden ze steeds vaker uitbesteed aan lage-lonenlanden als Roemenië en Oekraïne, maar ook die landen beginnen nu de concurrentie te voelen van China.

Er zijn in Noord-Nederland niettemin nog een paar werven die erin slagen series van, vooral kleinere, schepen helemaal zelf te bouwen.

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

Westerscheldeloodsen krijgen moederschap als uitvalsbasis

door Harmen van der Werf

VLISSINGEN - Het Nederlands en Vlaams loodswezen willen gaan samenwerken en de beloodsingsvloot fors moderniseren. Nieuwe schepen van het swath-type, vergelijkbaar met de nieuwe catamaran-achtige veerscheppen voor Vlissingen-Breskens, moeten eind 2007 in dienst komen. De Schelde in Vlissingen is in beeld als bouwer van de swaths.

Vijf schepen willen de loodsdiensten bestellen, die onder meer de oude loodsvaartuigen op de loodsposten op zee moeten vervangen. De loodsdiensten werken nu nog met twee loodsposten waarvandaan loodsen naar zeeschepen worden gebracht met jollen, kleine vaartuigen. Dat gaat drastisch veranderen. Uiteindelijk, eind 2007, blijft er slechts één centrale loodspost over met een swath-moederschip. Zeeloodsen verblijven daar en worden in de toekomst met twee 25 meter lange swath-vaartuigen naar zeeschepen vervoerd. Een derde swath van 25 meter moet als reserve gaan dienen. En één swath gaat functioneren als bevoorradingschip en als pendelschip voor de zeeloodsen die uit een haven naar het swath-moederschip moeten.

Met de investering in de vloot is ongeveer tachtig miljoen euro gemoeid. Voorzitter G. van Rooij van het Nederlands Loodswezen in Vlissingen verwacht dat in de tweede helft van volgend jaar de bestelling kan worden geplaatst. Vlaamse en Nederlandse loodsen zijn al bij De Schelde in Vlissingen geweest om de swath-veerboot te bekijken. „Maar``, zegt Van Rooij, „wij hebben ook contact met onder meer Duitse werven.``

De nieuwe opzet van de beloodsing, met één loodspost, moet de veiligheid en de doelmatigheid ten goede komen. De loodsdiensten verwachten op jaarbasis 12,4 miljoen euro te kunnen besparen. Zo zijn er al met al 24 loodsen minder nodig. Via natuurlijk verloop valt dit op te vangen tot eind 2007. In het hele Westerschelde-gebied en voor de Vlaamse kust kan worden volstaan met 445 loodsen, van wie ongeveer 150 Nederlandse.

De Nederlandse en Vlaamse autoriteiten moeten nog hun goedkeuring verlenen aan de samenwerking en het moderniseringsplan.

MOL inks three VLCC contracts with Japanese yards

MITSUI OSK Lines continued tanker upgrade to double hulls gathers pace with the announcement it will acquire three more double hulled very large crude carriers in Japan.

The three 300,000 dwt ships will be built, one a piece, at Mitsui Engineering and Shipbuilding, Kawasaki Shipbuilding Corporation and Mitsubishi Heavy Industries.

No price was given for the ships that will all be delivered between June and October 2006, though it is estimated they cost in excess of \$70m each.

MOL ordered six similar ships in May this year split between the same yards. MOL now plans to replace all VLCCs with double-hull vessels by 2006, two years earlier than its initial target year of 2008.

OOCL returns to Samsung for boxship duo

AS EXPECTED Orient Overseas (International) Ltd, the listed parent of Orient Overseas Container Line, has signed with its regular mega boxship builder, Samsung Heavy Industries for two more 8,063 teu ships.

The \$161m pair, first mentioned in Lloyd's List on November 28, will be delivered in 2007.

The Hong Kong liner said it was arranging financing for about 80% of the deal with the remainder of the cash coming internally.

These are not options, it appears, as OOCL is forking out an extra \$10m per ship compared to the two options exercised at the same yard in July this year for a combined \$141m, showing just how much ship prices with 2007 delivery tags are going up in price.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

OOCL and Samsung became the first companies to own and build the first declared 8,000 teu ships in spring this year.

The second in the series, the **OOCL Long Beach** , was delivered in June, with four more to come in 2004 and the remaining two due in 2005.

In addition, a long-term charter contract was signed in September with Shoei Kisen, owner of Imabari Shipbuilding, for four 5,888 nominal teu ships. The ships will be deployed within the Grand Alliance on the transpacific.

NAVY NEWS

FSL gears up for Royal Navy deal

FLEET Support Ltd is overhauling its production systems in preparation for its latest 10-year contract from the Ministry of Defence to provide shiprepair services for the Royal Navy.

The latest Royal Navy deal has enabled the BAE Systems and Vosper Thornycroft joint venture repair company to award a £3.7m (\$6.2m) contract to web and portal technology specialist IFS Applications, to develop an integrated business solution for engineering, project delivery, maintenance, manufacturing, financial services, and human resources.

The new system, which will also benefit commercial shiprepair at FSL's Portsmouth facilities, will supersede its disparate software and is seen as pivotal in the company's efforts to meet growth and performance objectives.

It will support all major business processes, including tendering, project establishment and planning, design, material management, engineering, project control, manufacturing, subcontracting and document management.

Ian Booth, managing director of FSL, said: "The challenge in today's marketplace is not only to provide the services a customer needs when they need them, but also to bring that customer close to your organisation to work in a collaborative environment."

MOVEMENTS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



MULTRASHIP Towage & Salvage

Scheldekade 48

4531 EH Terneuzen

The Netherlands

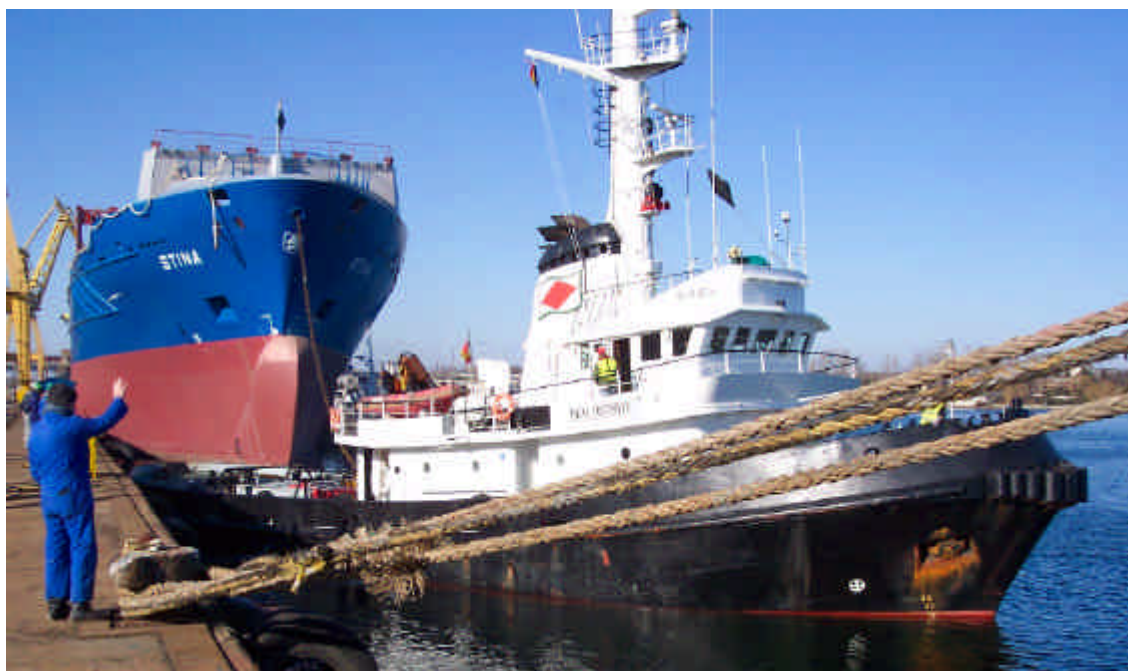
Tel : + 31 – 115 645 000

Fax : + 31 – 115 645 001

Internet

commercial@multraship.nl

<http://www.multraship.nl>



The tug **FACAL DIECISIETE** departed with the newbuilding hull of the **STINA** from Mangalia (Romania) bound for Hamburg in Germany.

**Photo's : BUREAU VOGTSCHMIDT b.v
Marine Surveyors and Consultants**



The SD-14 **STURDY FALCON** was seen in Cape Town

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

No data available of this ship, like former names, if somebody knows the history of this vessel please pass this on to Ian Schiffmann (e-mail : snai@worldonline.co.za)

Photo : Ian Schiffmann ©



The passenger / cargo **MV DOULOS**, the OLDEST passenger ship in the world !

MV **DOULOS**, IMO 5119105, Built in 1914, (2 years after the Titanic), Maltese registry, 6804 gross tonnage, radio callsign 9HKF. The ship is owned by a mercy non profit organization, she has 300 crew all volunteers. as seen on December 13th 2003 at Piraeus harbour in Greece.

Photo : George Grekos ©



Top : The **ASSEDO** moored at this file photo in Kusadasi (Turkey) – photo : Hans Hoffmann ©

Assedo arrived at Alang

M. passenger ship **Assedo** arrived at Alang on November 28th to be broken up. She left Ilchvesk after destoring on November 3rd and passed the Suez Canal on November 18th
She was built at the Mathias Thesen Werfft, Wismar in 1968 as **Shota Rustavelli** and renamed **Assedo** ("Odessa" spelled backwards) in 2000.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

On November 30th **S. Ocean** (ex Stella Oceanis) arrived at Alang and on December 4th both **New Orleans** (ex Enchanted Isle) and **Apollo** (ex Apollon) arrived to be broken up. Still underway are ex **Stella Solaris** and **Seawind Crown**.



Mapleglen tow departing Montreal with the **Seaways 2** on the bow and the McKeil tug **Progress** on the stern.

Mapleglen reaches Alang, India

After a 82 day trip across many bodies of water and sometimes severe weather the tug **Seaways 2** with the **Mapleglen** in tow arrived at Alang, India on December 4. The tow started from Montreal on Sept. 13. Crews have all ready begun scrapping her, the former **Carol Lake** and **Algocape** built in 1960 was a classic carrier which served four different companies over a span of 42 years.

Saltie Renamed

The Cyprus flagged tanker **Jakov Sverdlov** arrived at Dow Chemical in Sarnia,ON. to unload. Since her arrival she has been renamed **Lake Eva**. When unloading is completed, she will head down to Hamilton,ON. It's unknown at this time if the Lake Eva has been sold or chartered, or if she still flies the Cypriot flag.

Reported by: Barry Hiscocks



The **ALSTERSTERN** as seen by **Henk de Winde** ©

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241



Coaster oil products tanker **FIANDRA**.

Greek registry, built in 1963, callsign SW8201, 704 gross tonnage.

Photos taken on December 12th 2003 while ship crossing Corinth canal in Greece.

Photo : George Grekos ©

The **FIANDRA** was built as the **TERKOL** during 1963 at the Kroger werft in Rendsburg- Germany under yard number 1195, in 1975 the vessel was renamed in **ESSO RHONE**, in 1977 in **BELLAN FIRE**, in 1980 **MARK XIV** and again in 1980 **MARIO** followed by **FIANDRA** in 1989



The **Neptune Aigl** as seen in the Sloehaven (Flushing East) – **Photo : Henk de Winde ©**



Despite the heavy rainfall and the strong Southwesterly winds the tugs **SMIT FINLAND, SMIT RUSLAND, SMIT ZWEDEN, SMIT POLEN** and pusher tug **MAAS** transported Saturday morning early the 14th (and last) element of the 2 newbuilding HSL Tunnels from the building site in Barendrecht to the construction site near 's Gravendeel

Photo : Piet Sinke ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Malaysian Airlines parent finalises aircraft deal

Penerbangan Malaysia Berhad (PMB), the holding company of Malaysia Airlines (MAS), has signed a purchase agreement with Airbus for the acquisition of six Airbus A380 aircraft.

The six planes scheduled for delivery in 2007, will be leased to Malaysia Airlines in accordance with the Corporate and Contractual Governance Code 2002 which defines the roles of PMB and Malaysia Airlines as the asset owner and asset operator respectively.

Dato' Gumuri Hussain, the managing director and chief executive officer of PMB said: "The deal is the culmination of negotiations between PMB and Airbus after the MOU for this deal was signed earlier this year."

New Airbus takes to the sky

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

THE world's first regularly scheduled flight of the new, long-range Airbus A340-500 took place on December 1 when Emirates flight 412 took off from Dubai International Airport on its maiden non-stop service to Sydney.

The aircraft can carry nearly 14 tonnes of cargo, the carrier said. After reaching Sydney, the new aircraft was demonstrated to a total of 250 selected Emirates guests in a series of one-hour flights, first in Canberra and then in Sydney. Tim Clark, president Emirates Airline, said: "We chose Canberra so we could introduce this extraordinary new aircraft to the [Australian] Federal Government and to our friends in the nation's capital. "The choice of Australia as the first destination for our A340-500 makes a clear statement about our commitment to this country and our desire to offer our customers here the highest standard of service," he said.

RIJNMOND WEATHER

OBSERVATION LOCATION : HOEK VAN HOLLAND – Saturday 13-12 17:00 hrs

PRESENT WIND DIRECTION / FORCE	:	WSW 20 – 25 KNOTS
MAX WIND DIRECTION / FORCE LAST 24 HRS	:	SW-ly 19 KNOTS
PRESENT BAROMETER READING	:	1003.5 hPa
MIN TEMP LAST 24 HRS	:	6.2 °C
MAX TEMP LAST 24 HRS	:	11.2 °C
OUTDOOR HUMIDITY	:	93 %
DEWPOINT	:	9.6 °C
WINDCHILL	:	4.1 °C

Vooruitzichten van zaterdag t/m dinsdag:

EERST VEEL WIND!

Morgen veel regen en op zondag enkele buien. Het gehele weekend staat er veel wind.
Maandag en dinsdag af en toe zon en een afnemende kans op een bui.
Middagtemperatuur dalend naar 6 graden.

© Ed Aldus 2003	ZA-13	ZO-14	MA-15	DI-16
Maximumtemperatuur:	12	9	7	6
Minimumtemperatuur:	6	7	6	4
Zonnekans in %:	10	20	30	30
Neerslagkans in %:	90	70	40	20
Windrichting kracht:	ZW-5-7	NW-5-8	NW-4-6	Z-3-4

.... STORY OF THE DAY

Bron: Weekblad Schuttevaer.

Landfall profiteert van import scheepsrompen

Landfall Transport & Towage BV in Slidrecht heeft zich gespecialiseerd in het vervoer van casco's naar scheepswerven in Nederland en Noorwegen. Meestal betreft het coasters en binnenschepen uit Oost-Europa. Vaak voor de Groninger werven. Soms ook alternatieve vaartuigen uit andere oorden, zoals de Noord-Nederland voor Rederij Doeksen uit Australië, de Jumbo 6 voor Prins Bernhard uit Italië of de loodsbootjes uit Nigeria die bij K. Damen in Hardinxveld werden opgeknapt. Daarnaast doet Landfall ook veel transporten voor de andere Damen in Gorinchem.

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

Alleen als het weer meezit, verdien je wat '

Het is een heel gedoe zo'n cascotransport te organiseren. Je moet voor de vergunningen zorgen, bemanning, bevoorrading. Scheepswerven vinden dat teveel werk en besteden dat liever uit. Voor mij is het de kunst er wat aan over te houden door op de heenreis bijvoorbeeld ook een sleepie te bemachtigen', zegt directeur Joop Keesmaat van Landfall. De concurrentie zit vooral in het buitenland en daardoor staan de prijzen onder druk. Maar ik ga er vanuit dat er werk voor ons blijft. Elke scheepswerf die in ons land wil overleven laat zijn casco's uit Oost-Europa of elders komen. '

Keesmaat begon in 1992 voor zichzelf. Na de middelbare school ging hij bij de Klop (nu IHC) aan de slag en werkte vervolgens twintig jaar bij Damen Shipyards in Gorinchem. Samen met Kees Wagenaar richtte hij Transport and Offshore Service op, nu actief onder de naam TOS in Rotterdam. Tot 2000 opereerden ze gezamenlijk, daarna kregen ze elk een andere visie over de toekomst van het bedrijf. Ik vond het bedrijf te groot worden en te druk. Op een gegeven moment hadden we 200 man aan het werk. Als je de leiding hebt, krijg je de shit op je bord en daar had ik geen zin meer in. We gingen uit elkaar voordat we ruzie kregen. En we werken nog regelmatig samen, waarbij TOS personeel levert en ik materieel. Transport van schepen vond en vind ik nog steeds het leukste om te doen. '

Zusterschepen

Keesmaat heeft twee schepen voor de helft in eigendom: de **Thomas de Gauwdief** en de **Soliman Reys**, genoemd naar twee piraten die ooit de Middellandse Zee onveilig maakten. Het zijn zusterschepen (555 ton, 54 bij elf meter van Duitse makelij uit begin jaren zeventig) met alleen verschillende trekkracht, de eerste 44 ton en de tweede dertig ton. De laatste is eigenlijk te groot voor zijn trekkracht. Het is een te dure boot voor simpele trektochtjes. Gelukkig kan ik hem ongeveer een half jaar uitbesteden aan Gaz de France voor onderhoud aan boortorens. Daarnaast heb ik als voordeel dat ik, door de regie over de eigen schepen, gemakkelijk contracten kan afspreken. Ik kan dan desnoods andere schepen inhuren als het weer tegenzit bijvoorbeeld. '

Landfall heeft circa twintig man in dienst. TOS doet daarvoor de personeelsadministratie. De meeste bemanningsleden zijn Nederlands. Dat werkt in zijn voordeel, vindt Keesmaat. Opdrachtgevers komen vaak bij me terug. Dat is niet alleen een kwestie van prijs. Ook van onze benadering en service. De schepen hebben een grote bunkercapaciteit, zo kunnen we zonder tussenstop naar Brazilië en verder hebben we een goeie ploeg mensen aan boord. En het pluspunt dat ze onder Nederlandse vlag met Nederlandse kapiteins varen. Ze staan soms met z'n zessen in de rij voor Thomas de Gauwdief. Maar het allerbelangrijkste is: de waarheid vertellen. Als er drie of vier pagina's zijn met kleine lettertjes, dan moet je die goed uitleggen aan je klant, wil je geloofwaardig blijven. '

Zes Polen

Landfall profileert zich in de middenmoot van de sleepsector. Er zijn wel wat kleinere en grotere bedrijven, dat wil zeggen met schepen tot twintig of vanaf vijftig ton trekkracht opereren. Concurrentie is volgens Keesmaat het meest te vrezen van Polen, waar zes soortgelijke bedrijven zitten. Maar het meest heeft hij te duchten van het weer. Als dat meezit, verdien je wat. Maar als het slecht weer is, of als de boot daardoor wat meer verbruikt, leg je er op toe. Belangrijk is te zorgen dat je een ander transport heen of terug in de wacht sleept om het verlies te compenseren. We doen daarnaast ook bijzondere transporten, zoals het varen op eigen kracht en heavy lift transporten. Zo hadden we een keer een transport van rubberen slangen van 500 meter vanuit Noorwegen naar Brazilië, of dat van de Taxiarchis, een 285 meter lange bulkcarrier, vanuit een marinebasis in Amerika naar Griekenland. De kunst van het slepen is het slechte weer uit de buurt te blijven. Geen onnodige risico's nemen. Je moet niet met windkracht 8 of hoger in het Engels Kanaal komen, zoals dat vorige winter met het Wagenborg casco Vermontborg op Guernsey gebeurde. '

Russisch avontuur

Dat laatste mag waar zijn, essentieel is ook onbetrouwbare zakenlui te mijden. Keesmaat kreeg er recent mee te maken. Ik had een transport aangenomen van een Russisch schip van Moermansk naar

DAILY SHIPPING NEWSLETTER 2003 – 241

Malta. De **Iskatel II**, waarvan men dacht dat het als spionageschip had gediend. De Russische verkoper wilde eerst geld zien, maar de Maltese koper wilde pas de laatste termijn betalen als het schip uit de Russische wateren was. Dat duurde maar en duurde maar, zodat het me aardig wat geld begon te kosten. Ik dacht toen een briljant idee te hebben. Ik heb het geld voorgeschooten, zodat het transport doorgang kon vinden. Een bedrag van 75.000 dollar. Daarna werd het steeds stiller vanuit Malta. Het bleek een lege BV te zijn, die via via uiteindelijk in Lichtenstein bleek te zitten. Ik moest een dure Engelse advocaat inschakelen om orde op zaken te stellen. Toen bleek dat de advocaat van de tegenpartij er met hun geld vandoor ging. Ik zat met het schip opgescheept en had nog steeds een flink bedrag tegoed. Het heeft hier lange tijd bij IHC in de haven gelegen. Opnieuw mijn advocaat erbij. Er ging meer dan een jaar overheen voordat de koper opnieuw met geld voor de dag kwam. Uiteindelijk ben ik er nog aardig uitgekomen. '

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



KEIKO HAS DIED



Keiko is shown in the waters off the coast of Vestmannaeyjar, Iceland, July 10, 2002.

Keiko the killer whale, star of the '**Free Willy**' movies, has died at 27, officials said Dec. 13, 2003. Margrete Seter, mayor of Halså municipality in western Norway which has been the home of the giant orca since he surprisingly turned up in Norway last year, said Keiko had been found floating on the sea surface late Friday.



'Free Willy' overleden

OSLO (ANP) - De orka Keiko, ster uit de film 'Free Willy', is vrijdag bezweken aan een plotseling opgekomen longonsteking. Dit hebben zijn verzorgers zaterdag meegedeeld, zo meldde de Noorse krant Dagbladet. Keiko, die sinds ruim een jaar in de Noorse Taknesfjord leefde, is 27 jaar geworden. Keiko's verzorgers zeiden dat het dier niet meer te redden was omdat de ziekte zo plotseling optrad en de toestand van het dier snel verslechterde. Uren nadat de verzorgers hadden opgemerkt dat Keiko lusteloos leek en geen trek in voer had, stierf hij.

Keiko, die anderhalf jaar geleden na een lange periode van gevangenschap begon aan een leven in het wild, was de ster in drie 'Free Willy'-films, waarin een jongetje vriendschap sluit met een orka en hem aanmoedigt over de muur van een aquarium te springen en van de vrijheid in de oceaan te genieten. Keiko werd bij IJsland gevangen genomen toen hij twee jaar was.

Hij vertoonde bijna twintig jaar kunstjes in amusementsparken in Canada en Mexico. In 1998 werd hij bevrijd uit zijn benarde omstandigheden in Mexico en naar IJsland teruggebracht, nadat mensen die hem in de film 'Free Willy' uit 1993 hadden gezien, een campagne voor zijn vrijlating waren begonnen. Keiko is sinds 1998 aan de kust van IJsland getraind om weer in het wild te kunnen leven. Hij moest leren zelf vis te vangen. De vrijlating en de gewenningsperiode kostten in totaal bijna 20 miljoen dollar. In juli vorig jaar was het zover: Keiko koos het ruime sop en verbleef korte tijd in het gezelschap van enkele soortgenoten. Toch trokken de mensen hem kennelijk meer, want hij dook uiteindelijk op in de Skaalvikfjord in Noorwegen. Daar liet hij zien dat hij toch nog een beetje filmster was. Hij speelde met kinderen en liet hen op zijn rug liet zitten. Zes weken later werd hij overgebracht naar de ijsvrije Taknesfjord. Enige tijd vreesden de fans van Keiko voor diens leven. Noorse deskundigen hadden tegen kranten gezegd dat de orka zo'n gevaar was voor zoonbidders en zalmteelt dat hij afgemaakt zou moeten worden. Anderen zeiden dat de autoriteiten hem moesten laten inslapen omdat hij de winterse koude in een fjord niet zou kunnen overleven.

Het ministerie van Visserij in Oslo haastte zich echter om de gemoederen te bedaren. Het Scandinavische land heeft toch al een slechte naam doordat het de jacht op dwergvinvissen toestaat, en had weinig behoefte aan gruwelijke beelden en teksten over het doden van Keiko.

Wat er met de dode Keiko gaat gebeuren, is nog niet bekend. Directeur David Phillips van de Free Willy-Keiko Foundation in Groot-Brittannië zei tegen de BBC dat hij er de voorkeur aan geeft dat het dier wordt begraven. Er is geen eenduidige wetenschappelijk informatie over hoe oud orca's kunnen worden. De dieren, die in alle oceanen voorkomen, worden pas sinds de jaren zeventig echt intensief gevolgd. Van orca's die in het wild leven voor de kust van de Amerikaanse staat Washington en voor de kust van de Canadese provincie British Columbia is bekend dat vrouwtjes er vaak tussen 50 tot 80 jaar oud zijn. Er zwemmen ook vrouwtjes-orca's die ouder zijn dan 90 jaar. Mannetjes leven waarschijnlijk aanmerkelijk korter, tussen de 30 en 50 jaar.