

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234



Number 234 * COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS *** Saturday 13-10-2007**

News reports received from readers and Internet News articles taken from various news sites.

THIS NEWSLETTER IS BROUGHT TO YOU BY :



VLIERODAM WIRE ROPES Ltd.

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

Nijverheidsweg 21 3161 GJ RHOON The Netherlands

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

Fax : (+31)105013843

Internet & E-mail

www.vlierodam.nl

info@vlierodam.nl



The BOURBON RHESOS seen in La Pallice

Photo : Renier van de Bichelear ©

SVITZER
OCEAN TOWAGE



PARTNERS IN POWER

SVITZER OCEAN TOWAGE

Jupiterstraat 33
2132 HC Hoofddorp
The Netherlands

Telephone : + 31 2555 627 11
Telefax : + 31 2355 718 96
E-mail: smitwijs.sales@svitzerwijsmuller.com

**DO YOU HAVE PICTURES OR OTHER SHIPPING RELATED INFORMATION FOR THE
NEWS CLIPPINGS ?? PLEASE SEND THIS TO :**

newsclippings@gmail.com

EVENTS, INCIDENTS & OPERATIONS



The **DOURO CHEMIST** seen passing Hoek van Holland outward bound
Photo : Cees de Bijl ©

Boete voor olielozing op Aruba

De Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba heeft gisteren 9 oktober een melding gekregen van een grote olievlek bij de monding van Barcadera (Aruba).

Op 9 oktober om omstreeks 23.00 uur kwam er een melding binnen bij de Kustwacht van een grote olievlek die dreef bij de monding van Barcadera. Meteen is er een SuperRhif uitgevaren om poolshoogte te nemen. Bij aankomst kon de bemanning al van een afstand ruiken dat het om dieselolie ging. Bij nader onderzoek bleek de olie afkomstig te zijn

van de 'Norma H', een Venezolaanse barkje. Het vaartuig lag al 18 dagen aan de steiger en de machinekamer lag vol met een mengsel van diesel en water. Ongeveer 100 liter van dit mengsel werd dagelijks geloosd. Bij nadere controle word ook een slang aangetroffen gekoppeld aan een lenspomp waarmee de dieselolie werd weggepompt.

Een transactie boete van 5.000,- Arubaanse guldens wordt opgelegd en aan dit bedrag moet worden voldaan voordat het barkje het eiland verlaat. De Kustwacht voor de Nederlandse Antillen en Aruba heeft naast drugsbestrijding, ook toezichthoudende en dienstverlenende taken.

Kirkcudbright's new lifeboat to be named Sheila Stenhouse

Kirkcudbright's new Atlantic 85 lifeboat will be officially named on Saturday 13 October at 12pm.

Carol Richmond will name the lifeboat **Sheila Stenhouse**, in memory of her late aunt, whose bequest has funded the lifeboat. Ms Stenhouse's generous bequest has also helped fund a number of other projects in the past few years, including the new lifeboat station established at Macduff in 1999.

Kirkcudbright RNLI Helmsman Robert Murphy says: 'The new Atlantic 85 more than lives up to the sea going requirements of an inshore rescue vessel and the crew are delighted with it.'

The Atlantic 85 is faster than its predecessor, with a top speed of 35 knots. She is fitted with a radar system and radio direction finding equipment. There is more space to accommodate a fourth crew member, or to make survivors more comfortable. **Source : BYM Marine & Maritime News**



The **FAIRMOUNT EXPEDITION** (Capt. Jan Kleywegt) seen anchored off Singapore awaiting the departure of the **SEDCO 702** seen anchored in the background

Photo : Dave Hangoor ©

Oud pontje krijgt job als toeristische duikattractie

door : Maartje Huijben

Ooit stonden rijen met auto's bij Zijpe en Anna Jacobapolder op haar te wachten. Op een drukke zomerse dag meldde Hilversum zelfs: 'De wachttijd voor het veer Zijpe-Anna Jacobapolder bedraagt vier uur'.

Nu ligt ze sinds 1988 werkeloos te verroesten in de haven van Antwerpen. Toch wacht veerpont **De Zijpe** een nieuwe job. De Nederlandse Onderwatersportbond (NOB) wil de pont tot zinken brengen in de Oosterschelde, vlakbij de Bergse Diepsluis. Op tien meter diepte. Een operatie die volgens de watersporters uniek is voor Nederland.



Foto : Piet Sinke ©

"Nergens ligt in de Hollandse wateren zo'n groot scheepswrak als toeristische duikattractie", zegt Desmond van Santen van de NOB opgewekt. "Als het allemaal lukt, wordt dit iets heel bijzonders. Voorwerpen worden wel vaker tot zinken gebracht, maar die zijn vaak vrij klein. Uitzondering is een Cockpit van een oude Boeing 707. Die ligt sinds deze zomer in recreatieplas De Beldert bij Tiel. De veerpont is aanzienlijk groter. In de romp komen extra gaten, zodat de duikers ook binnen een kijkje kunnen nemen. Het zou anders ook veel te gevaarlijk worden. Duikers mogen niet vast komen te zitten."

Eén van de belangrijkste drijfveren om de pont bij de Bergse Diepsluis te krijgen, is behoud van cultureel erfgoed en de verspreiding van de duikers. "Op sommige plekken is het ontzettend druk", zegt Van Santen. "Bijvoorbeeld bij de Zeelandbrug. Door het beter te spreiden, wordt de druk op het onderwaterleven kleiner."

Het laten zinken van het oude schip, gaat niet zonder slag of stoot. Een flink aantal klippen moet de NOB omzeilen. De Vlamingen die eigenaar zijn, zijn één punt. Het rond breien van de financiën is een belangrijke tweede. "Vlaanderen heeft in principe interesse om het voor een symbolisch bedrag aan ons over te dragen, maar de overeenkomst laat nog altijd op zich wachten."

Klein struikelblok is de hoge oud-ijzer prijs. Inmiddels zijn er daardoor meer kapers op de kust. "De veerpont weegt nogal wat", verzekert Van Santen. "De Vlamingen kunnen er dus geld voor vangen. Ook het financiële plaatje hebben we nog niet rond. Het geld moet voornamelijk uit subsidies en van sponsors komen. De kosten zijn behoorlijk. Verslepen, schoonmaken en vervolgens laten zinken. Hoeveel het kost, hebben we nog niet in beeld."

Net als Rijkswaterstaat, verantwoordelijk voor de Oosterschelde, is ook de Zeeuwse Milieufederatie, zij het onder strikte voorwaarden, om. "Als het goed gebeurt, is het niet schadelijk voor het leven onder water", denkt Gijs van Zonneveld van de natuurorganisatie. "Sterker nog. Het kan juist de natuur een handje helpen. Op de wanden van het wrak kunnen algen zich nestelen. Dat trekt vissen en kreeften aan. Die kunnen op hun beurt in de veerpont schuilen. Ik verwacht dat het wrak binnen een paar jaar begroeid is. Uiteraard moet het wrak schoon zijn. Eventuele asbest en olieresten moet de watersportbond verwijderen. Wij zijn positief over het plan. Het bevordert de beleving van de onderwaterwereld."

De NOB hoopt volgend jaar zomer het wrak te laten zinken. "Lukt het, dan zoeken we naar een ander voorwerp om in de Oosterschelde tot zinken te brengen."



The **COSMIC JEWEL** seen arriving in Rotterdam-Europoort for loading at ETT terminal

Photo : Rik van Marle ©

Zeeland-expositie in sleepvaartmuseum verlengd.

Het bestuur van het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis heeft besloten de succesvolle tentoonstelling "**Slepen op de Schelde**"(II), die op 14 oktober zou eindigen, met twee maanden te verlengen.

Gebleken is dat de sleepvaart, zoals die in Zeeland wordt uitgeoefend leeft bij vele Nederlanders, niet alleen in de provincie waar de expositie over gaat. Bemanningsleden uit vroeger tijden zijn uitgewaaierd over het hele land, niet zelden ook naar België. Niet alleen vaderlandse slepers hebben zich met name op de Westerschelde gemanifesteerd. Ook de Belgen hebben daar een reputatie opgebouwd die eigenlijk niet onder doet voor die van de Nederlanders. Met name de **Unie van Redding en Sleepdienst (URS)**, gevestigd te Antwerpen doet met regelmaat van zich spreken.

Het bedrijf is bovendien voor de helft van Smit Internationale, thans kortweg Smit, en heeft dus een duidelijke link met Hollands Glorie.

Wie slepen er nog meer op de (Wester)Schelde? Vroeger waren het de sleepdienst **Willem Muller**, de slepers van de werf de **Koninklijke Maatschappij De Schelde**, de Belgische firma **Letzer** en een aantal vaak kleinere particuliere



ondernemingen. Ze zijn thans bijna allemaal verdwenen of in een groter geheel opgegaan. In enkele decennia is echter het sleep-, bergings- en transportbedrijf **Multraship** in de sector omhoog geschoten. De familie **Muller** uit Terneuzen houdt zich al vanaf begin vorige eeuw met de sleepvaart aldaar bezig. Toen hun bedrijf in de jaren tachtig werd overgenomen, kroop het bloed toch weer waar het niet gaan kon. **Kees Muller** richtte met hulp van zijn vrouw een nieuwe onderneming op: **Multraship**, dat thans vanuit Terneuzen op sleepvaartgebied een klinkende naam heeft, terwijl het bedrijf van zijn voorvaders inmiddels is opgegaan in de eerder genoemde **URS**.

Is er veel gebeurd wat betreft de sleepvaart op de Westerschelde? De zeearm is een gevaarlijk vaargebied waar regelmatig strandingen plaatsvinden. Soms loopt een groot schip door technische oorzaken uit het roer en komt aan de grond te zitten. Aanvaringen behoren

helaas ook niet tot de zeldzaamheden. Een complete vloot van slepers vaart dan uit om het eventuele gevaar te keren en het betrokken schip weer in de vaargeul of naar een werf te slepen. De **Koninklijke Maatschappij De Schelde** te Vlissingen, thans behorend tot Damen Shipyards, heeft in de loop der jaren menige varende en tijdelijk vastgelopen pechvogel opgevangen.

Speciaal ten behoeve van de verlengde expositie-periode heeft de Zeeuwse modelbouwer Ruud Hoogesteger tijdelijk zijn fraaie model van de sleepboot **Fighter** in het museum gestationeerd. De Belgische sleper zal over niet al te lange tijd worden vervangen door een nieuw te bouwen sleepboot. Wat betreft uiterlijk en lijnenspel is ze echter eigenlijk onvervangbaar.

Maritieme liefhebbers en belangstellenden die wel eens wat meer willen weten over de sleepvaart in het Schelde-gebied zijn nog van harte welkom in het Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis tot en met 16 december a.s. Foto's met onderschriften, curiosa en fraaie scheepsmodellen vertellen de geschiedenis van een tak van sleepvaart die zeker in Zeeland veel meer is dan het assisteren van vrachtschepen in de Zeeuwse en Belgische havens. Het museum aan de Hoogstraat 1-3 is iedere dag geopend van 14.00 tot 17.00 uur, behalve op maandagen.

Ship rescued after typhoon

Chinese rescuers have tugged a bulk carrier to safety three days after Typhoon Krosa broke down its engine and blew it further offshore, Xinhua News Agency reported.

All the 33 crew members - 25 from Sri Lanka and eight from India - were safe and the Saint Vincent-registered "**Tianjin**" was expected to reach Taiwan's Hualian port late on Wednesday for repair.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

The vessel, carrying 30,000 tonnes of stone material, suffered a sudden engine breakdown 40 nautical miles east of Taiwan's Yilan city on Sunday when Typhoon Krosa swept through the area, Xinhua said. The storm drove the powerless ship further offshore before it was found by the rescue team.

"The bulker was in danger of sinking or hitting the rocks," Song Jiahui, head of the rescue team, was quoted as saying.

On Tuesday Hong Kong-registered **Aladdin Dream** was tugged safely back to an east China port days after being caught in the same typhoon. Typhoon Krosa killed five in Taiwan as it lashed the island with heavy rain and high winds before landing on the Chinese coast on Sunday, where it weakened into a tropical storm.

Doris accident public inquiry next Friday

A public inquiry after the fatal accident involving the Utkilen chemical tanker **Doris** and a 33 foot fishing vessel **Skarbak** is still not found and the search has been stopped. Meanwhile all personnel on watch onboard Doris has been breathalized and cleared by police. There has also been a call for Automatic Identification System (AIS) to be installed on small fishing vessels. The system would have warned of the collision. From January 1, 2008 all vessels of over 24 metres must carry AIS equipment. Managing director of Utkilen says that it should be possible to reconstruct the time before the accident. **Doris** is on her way to Holland, but part of the crew, including the captain, has been relieved.



The **KOEGELWIECK** seen departing from Terschelling bound for Harlingen

Photo : Helen Hoogendijk ©

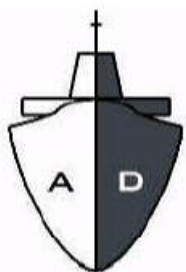
CASUALTY REPORTING

MULTRASHIP
TOWAGE & SALVAGE
Tel: +31 115 645000 - www.multraship.com

NAVY NEWS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :

ANGLO DUTCH SHIPBROKERS bvba



Waterstraat 16
2970 SCHILDE
BELGIUM
Tel : + 32 3 464 26 09
Fax : + 32 3 297 20 70
e-mail : anglodutch@pandora.be

Opwerkfase Hr. Ms. Van Galen



Op 17 september 2007 is **Hr. Ms. Van Galen** samen met het vlaggenschip **Hr. Ms. Tromp** en **Hr. Ms. Zuiderkruis** vanuit Den Helder vertrokken als maritieme taakgroep. Deze taakgroep nam onder leiding van de commandant van NLMARFOR deel aan de zes weken durende NLMARFOR (Netherlands Maritime Force) inzet 'Ancient Archer 07' in de Middellandse Zee. Tijdens deze inzet heeft **Hr. Ms. Van Galen** op 6 oktober 2007 een NATO Sea Sparrow Missile (NSSM) gelanceerd op de range van NAMFI te Kreta.

Gedurende de eerste twee weken van deze inzet kreeg **Hr. Ms. Van Galen** een belangrijke laatste gelegenheid

om zich onder leiding van COMNLSEATRIN (Commander Netherlands Seatraining) tussentijds op te werken voor haar toekomstige taken als stationsschip in het Caribische gebied. Hierbij werd in een relatief korte periode een goed beeld verkregen van de stand van zaken aan boord. Verder werd op basis van dit beeld twee weken intensief geoefend. Hierbij lag de nadruk onder andere op het beoefenen van het uitvoeren van boardings en Counter Drugs (CD)-operaties ter voorbereiding van het onderscheppen van schepen die van drugsmokkel worden verdacht. Daarnaast werd ook het bestrijden van calamiteiten beoefend, zoals brandbestrijding en schadeherstel bij averij.

Hr. Ms. Van Galen zal het huidige stationsschip **Hr. Ms. Van Nes** eind januari 2008 aflossen. Hierbij wordt zij bemand volgens het concept van de Gereduceerde Vulling Bemanningslijst (GVBL). Dit concept is onder leiding van COMNLSEATRIN gedurende de opwerkperiode getest en heeft geleid tot een verbeterd inzicht in de consequenties

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

voor de bedrijfsvoering. Dit inzicht stelt **Hr. Ms. Van Galen** in staat de nog resterende tijd te gebruiken om zich in samenwerking met de walorganisaties goed voor te bereiden op haar taken als stationsschip in het Caribische gebied.

SHIPYARD NEWS

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



- Marine emergency response
- Wreck removal and salvage
- Diving services
- Underwater civil engineering
- Welding and cutting services



info@disamaritime.com
www.disamaritime.com

Ketelaarstraat 5c
B-2340 Beerse
Belgium

Tel : + 32 (0) 14 62 04 11
Fax : + 32 (0) 14 61 16 88



info@disacivil.com
www.disacivil.com

ROUTE, PORTS & SERVICES

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



TOTAL VESSEL MANAGEMENT

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

Telephone : (31) 10 - 453 03 77
Fax : (31) 10 - 453 05 24
E-mail : mail@workships.nl
Website : www.workships.nl



The **VOLENDAM** & **NOORDAM** seen moored in Huatulco, Mexico on October 8th.

Photo : Jako Terstal - Chief Officer m.s. Volendam ©

Sea Pike delivered to Deep Sea Supply

Deep Sea Supply has taken delivery of the fourth of eight PSV newbuildings at Cochin Shipyard in India.

The vessel, **Sea Pike**, is a UT 755L and will go directly to Congo for a three (plus one) year time charter with ENI Congo (on a contract previously announced for **Sea Trout**, which is not yet released by Shell Pakistan). **Sea Pike** is the eighth newbuilding delivered to Deep Sea Supply this year. Source : Offshore shipping online

Green Pin®				www.vanbeest.nl
Standard & Polar are DNV 2.7-1 Type approved!			VAN BEEST	



The **VOLCAN TINDAYA** seen at Lanzarote

Photo : Peter Ros ©

SAECS adds seventh vessel to service

With port delays both in Europe and South Africa disrupting schedule integrity, the four shipping lines (Safmarine, MOL, DAL and Maersk Line) in the SAECS vessel-sharing agreement in the trade between Europe and Southern Africa have agreed to add a seventh vessel to the 'SAECS Core Service'.

The statement issued yesterday by Safmarine says that the addition of a seventh vessel comes in response to continued operational challenges at the ports of call and is aimed at meeting the levels of service expected by exporters and importers.

According to Safmarine's SA Trades Executive, Alex de Bruyn, "The partner lines in the Europe-South Africa trade have made a substantial investment in acquiring an additional vessel in order to ensure all our customers – including fruit exporters - receive a more reliable service during the peak season."

The current schedule (port rotation) will remain unchanged as the addition of the seventh vessel is aimed at ensuring schedule reliability, thereby illustrating the commitment from the shipping lines concerned to provide a best-in-class service for the trade.

The additional vessel, **LICA MAERSK**, has the same specifications as the remaining specialised reefer tonnage on the service and it will join the 'SAECS Core Service' on 11 November, 2007.

SAECS (South Africa Europe Container Service) consists of the four independent shipping lines that share vessels on two services catering to the markets in Southern Africa and Europe. The two services are the SAECS Core Service and the SAECS Intermediate Service.

The current port rotation for the SAECS Core Service is Tilbury – Rotterdam – Bremerhaven - Las Palmas - Cape Town - Port Elizabeth – Durban - Cape Town - Las Palmas - Tilbury. **Source : ports.co.za**

Panama Canal breaks 2006 figures

The Panama Canal has already passed the 296.1-million tonnes mark achieved in 2006 by surpassing 300-mt by end-September this year, according to Panama Canal Authority figures.

The authority also said that on September 19 the canal broke its daily record for the transit of Panamax vessels to 25, surpassing the 24 vessels that transited in July 2003.

The canal also tied its record for transiting so-called "super-ships" - vessels measuring more than 91-foot abeam.

Source : cargoinfo.co.za

HMC completes flowline, riser installation for Atlantis project

Heerema Marine Contractors (HMC) reports that, at the beginning of last month, the P3 flow line was landed in its receptacle porch on the Atlantis PQ (production quarters). This followed the handover of the P3 steel catenary riser (SCR) from HMC's **Balder** to the PQ chain jack.

By reaching this milestone **Balder** completed an extensive flowlines and risers installation programme which started back in April 2006.

The installation of the six in-field Atlantis lines has been a tremendous challenge, noted HMC.



The **BALDER** seen together with the **THIAF** in the Gulf of Mexico – Photo : Heerema ©

HMC Project Manager Wendell Freeman said: "The Atlantis Pipe-in-Pipe (PiP) Flowline Project (AtFL) was the most challenging project I have worked on."

"The work was planned, engineered, and executed to the last detail; notwithstanding, there were setbacks and unforeseen problems. The best known problem was the Balder flooding incident. As disruptive as the incident was, the

recovery of the Balder, in record time while continuing to perform installation activities, shows the character of HMC both onshore and offshore."

"The success of the Atlantis Flowline project and the groundwork it laid for future projects was a result of the close working co-operation between HMC and BP and both parties' commitment to safety, quality, production, and attention to details."

Project Manager Bas Zoon said: "Since this was HMC's first Pipe-in-Pipe job, a lot of new equipment had to be designed and fabricated. Three years of study and engineering and onshore fabrication were required to prepare all equipment and procedures and complete all tests, to be able to install the 16in by 10in PiP system in over 2,000m of water. Most systems on board were loaded to their maximum capacity during installation of these heavy pipelines, especially during the transfer of the riser system to the platform."

All Atlantis subsea activities have been completed and Balder has moved on to its next project

Grindrod's biggest ship to date delivers in the wake of record high shipping markets

Grindrod, the JSE listed shipping and logistics business, this week celebrated the delivery of the largest vessel built for the group to date.

The new 180,000 deadweight ton (dwt) Cape Size vessel, named the **IVS CABERNET** (reflects her South African "flavour") is 289 metres long and 45 metres wide which is almost the length of 3 rugby fields and almost the width of one.

The ship built by Namura shipyard in Japan has a maximum draught of less than 18 metres and is designed to carry coal and iron-ore, making her ideally suited to complement the Island View Shipping fleet (Island View Shipping is a 100 percent owned subsidiary of Grindrod Limited). The demand for commodities such as coal and iron-ore has continued to rise contributing to the demand for this type of vessel. The shortage of newbuildings and the high level of confidence in the market's long term sustainability have impacted on new and second hand ship prices, pushing them to all time highs.

Grindrod concluded the long term charter deal with G-ACE Pte Limited in 2004, at rates determined by the market value at that time. Though the specific amount is not disclosed, three years ago the long term rates were around



US\$20,000 per day. They are currently almost double this amount.

"The strategy of ordering ships when markets have indicated a future shortage of a particular class of ship, has served us well," said Alan Olivier, CEO Grindrod Limited. "We now have a modern, diversified fleet which will grow to 56 ships by the end of 2011." Mr Olivier went on to say that Grindrod will continue to look for opportunities to grow the fleet.

He also indicated that although a portion of the fleet is positioned to take advantage of high spot rates in the market, much of Grindrod's fleet (89 percent in 2007, 58 percent for 2008 and 32 percent for 2009) has been contracted. This means that a

good portion of Grindrod's income and therefore profits are locked-in and will not be affected by fluctuations in the shipping markets.

In August this year Grindrod reported its capital commitments of R2.2 billion on ship expenditure over the next few years. To date for 2007, the group has spent in the region of R800 million on ships.

"We wish the **IVS Cabernet** well as she sets sail on her maiden voyage, carrying iron-ore from Cape Lambert in Australia to Redcar in the United Kingdom" concluded Olivier. **Source : ports.co.za**

MSC eyes 11,000-13,500-TEU ship loops for 2012, say analysts

MSC plans to have three series of eight or nine 12,500- to 13,500-TEU ships, and a series of nine 11,000-TEU class on order for delivery from 2008 to 2011, according to AXS-Alphaliner News.

Swiss-based MSC, the world's second largest container carrier, will be in a position to offer five high-volume weekly loops on the Asia-Med-North Europe sector by 2011-2012, said the French analytical newsletter. These four loops would offer an annual capacity of 3.2 million TEU, it said.

If MSC maintains three more loops with its current 8,000- to 9,600-TEU ships, its capacity would reach 4.6 million TEU, nearly twice its current total on its existing six Far East-Med-North Europe loops.

MSC has increased its capacity 30 per cent in six months on this route, according to a recent AXS-Alphaliner assessment.

"A doubling in volume raises the question of the terminal capacity, at least on the western side of the loops to cope with these huge volumes," say AXS Alphaliner analysts. **Source : schednet**

RAN Torres Strait Survey Contract

Fugro Survey Pty Ltd has been awarded a contract for hydrographic surveying services for the Royal Australian Navy Australian Hydrographic Office. The contract value is UAD11 million (US\$9.93 million).

Due to the remote nature of the survey area, the relatively shallow waters and the technically demanding specifications, Fugro Survey plans to operate an airborne hydrographic LIDAR system to complete the survey. Field operations are expected to commence later this year and continue in 2008.

The survey is in support of the Fisheries Protection Survey and Charting Project (FPSCP). This phase of the FPSCP will be conducted in the southern portion of the Torres Strait. The survey provides the Royal Australian Navy with detailed mapping of this area, which will enhance the capacity of maritime enforcement vessels to protect and secure Australian waters from incursion by illegal foreign fishing vessels. **Source : hydro-international**

The Revolutionary Ship Docking Module (SDM™)

First introduced in 1997, the **SDM©** represents a major breakthrough in tractor tug technology. It is the first vessel of its kind that can generate full power in any direction - forward, backward or sideways. It has a maximum speed ahead and astern of 12.5 knots and, in the transverse mode, of six knots, coupled with an ABS-certified bollard pull of 120,000 lbs. in any direction. Powered by twin 360-azimuthing Z-drives set fore and aft and generating 4,200 horsepower, the **SDM©** has exceptional versatility and power, giving it the ability to safely manoeuvre ultra-large vessels within narrow channels and environmentally sensitive waterways.

Seabulk Towing currently operates four SDM's - the **New River**, **St. Johns**, **Escambia** and **Suwannee River** which together have docked thousands of commercial and military vessels in Port Everglades and Tampa, Florida, and Mobile, Alabama.



Seabulk's SDM© tug **ESCAMBIA** is operating in the port Mobile (Alabama)
Photo : Willem van der Harst ©

With a fleet of 155 vessels, **Seabulk International** is a leading provider of marine support and transportation services, primarily to the energy and chemical industries. We strive to be the preferred provider of benchmark quality service to our customers based on innovative technology, the highest safety standards, modern and efficient equipment, and dedicated, professional employees. <http://www.seabulkinternational.com>.

Blue Lady brings work to many, along with serious health hazard

After more than a year of protests by environmentalists, poor workers in western India have happily begun dismantling a controversial cruise liner, ignoring potentially serious risks to their health.

The breaking of the 46,000-tonne **Blue Lady** was given the go-ahead by India's Supreme Court last month after a long-running legal battle led by environmentalists, who said the Norwegian ship contained 900 tonnes of toxic waste like asbestos. Every day, hundreds of ship breakers at the Alang shipyard in Gujarat state climb up and down the ladders stretching up to the towering 16-storey Blue Lady, bringing down tables, chairs and chandeliers.

Later, they will break down the entire ship. Despite warnings on the risks involved, the workers have welcomed the **Blue Lady**, saying their health is secondary to the need to earn enough money to feed themselves. 'Forget toxic fumes and chemicals, I might die due to poverty,' said Rafiq Sheikh, a 33-year-old migrant labourer and father of four who settled in Alang in 1993.

He lives in one of Alang's congested slums, sharing a single room with eight men, with no running water and electricity. When there are no ships to break down, life is hard for the workers - eating in the open kitchens of the shipyard and collecting scraps of strewn garbage to sell for their evening meals.

While the legal battle over the **Blue Lady** was being fought in India's top court in New Delhi for over a year, many workers were forced to take on other jobs in nearby factories or running tea stalls, praying they would be given the go-ahead to dismantle the ship.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

The Supreme Court allowed the ship to be scrapped provided strict guidelines were followed to ensure worker safety. This includes decontamination before dismantling and proper disposal of toxic waste. But Greenpeace says the yard does not have the technology to safely dismantle the ship. A report by the group in 2005 said thousands of workers in the ship-breaking industry in countries such as India, China and Pakistan may have died over the past two decades due to exposure to toxic waste or in accidents.

Colourful posters with safety instructions for workers have been put up across the town, but mock drills and safety workshops which are supposed to be conducted by the government and shipyard owners take place very rarely, officials admit privately. Workers - most of whom suffer from chronic respiratory ailments - are poorly equipped for the job and have no health insurance, officials admit.

But according to the Ship Recycling Industries Association, the 1,400- room **Blue Lady** will eventually provide work to 4,000 labourers, and its machinery, furniture and antiques will give a welcome boost to Alang. Activists, however, say the benefits brought by the ship come at a serious cost to the workers. 'Ships like the Blue Lady are hazardous - but fires, falling from heights, explosions and asphyxiation while working in enclosed area are not the only hazards,' said Dhayay Triveni, an environmentalist. 'Asbestos is also a silent killer at Alang.'

Source : **businesstimes**



Above seen the **Koranui** (Built 1997 as **Seatow 25**- 2206 bhp) seen towing the **Seatow 80** loaded with two shore cranes bound for Port Kembla. The repositioning of the cranes is due to the closure of the general cargo berths at Darling Harbour in Sydney. In the near future all cargo vessels except a couple of coastal bulk carriers and tankers will be the only commercial shipping in Port Jackson. All other cargo movements will be diverted to Port Botany or Port Kembla. Pax ships will continue to utilize Port Jackson. **Koranui** and tow will return to Sydney later in the week to pick up the third shore crane for repositioning to Port Kembla.

Photo : **Ian Edwards – Sydney ©**

Chinese Shipping Giant To Build \$5 Billion Logistics Hub In The Philippines

A Chinese shipping giant will proceed with its plans to put up a logistics and shipping hub in the Philippines, but this time in a more cautious manner. China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO), proponent of the \$5 billion hub in the

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

Philippines, is wary after the cancellation of the bribe-tainted national broadband project with a China's ZTE Corp. that has since been canceled by the Philippine government, Francis Chua, Philippine special envoy on trade and investments, said on Tuesday. COSCO is "reconfiguring" the project and may break up the plan, separating the shipyard from the logistics hub, he told Malaya newspaper.

This is because the original choices of Subic and Sangley Point, both deepwater ports on Luzon Island, cannot provide the required contiguous land, Chua pointed out.

COSCO would require a few hundred hectares to accommodate the industrial zone and integrate it with the shipbuilding site, he added. Other areas being considered are Bataan and Quezon provinces in Luzon and a small island in the south. Headquartered in Beijing, COSCO is a \$17 billion corporation and is the world's second largest shipping company in terms of carriage

COSCO has 770 vessels with a combined tonnage of 47 million dead-weight tons. Founded in 1961, COSCO is a \$17 billion international giant specializing in shipping and modern logistics, serving as a shipping agency and providing with services in freight forwarding, shipbuilding, ship repairing, terminal operation, trade, financing, real estate and Information Technology.

Subsidiaries in Guangzhou, Shanghai, Tianjin, Qingdao, Dalian, Xiamen and Hong Kong operate container ships, bulk carriers, oil tankers and specialized carriers serving 1,300 ports in more than 160 countries.

COSCO is represented in the country by COSCO Philippines Shipping Inc., a joint venture between COSCO Freight Agency Investment Ltd. under COSCO (Hong Kong) Group Ltd. and Bantayog Ocean Shipping, Inc.

Source : allheadlinenews



The **FAR SERVICE** seen moored in Aberdeen – Photo : Jan Groot Bramel ©

MOVEMENTS



The **AMUSEMENT WORLD** seen in Malaysian waters – Photo : Bob van Baarle ©

AIRCRAFT / AIRPORT NEWS

Vrouw bevalt in vliegtuig op weg naar Brussel

Afgelopen nacht is er een baby geboren aan boord van een vliegtuig van Brussels Airlines dat van Kinshasa naar Brussel vloog. Toevallig waren twee artsen aan boord die alles, samen met de bemanning, in goede banen konden leiden. Moeder en dochter Daniëlla stellen het goed, zo meldt Brussels Airlines.

Een 31-jarige zwangere Congolese vrouw vloog mee aan boord van de vlucht SN 352 Kinshasa-Douala-Brussel. 'Zwangere vrouwen mogen vliegen tot 28 weken in de zwangerschap', zegt Geert Sciot, woordvoerder van Brussels Airlines.

'Na die 28 weken mogen ze nog altijd vliegen, mits een doktersattest'. De vrouw had een attest van een Congolese dokter bij zich waarin stond dat ze 26 weken ver was.

Tijdens de vlucht begon de vrouw te klagen over buikkrampen en later ook rugpijn. Twee artsen die toevallig meevlogen, zagen evenwel al snel dat de vrouw op het punt stond te bevallen.

'De bevalling vond plaats in de 'galley', zegt Sciot. 'Dat is de achterste keuken waar de karretjes van de bemanning staan. Die ruimte is een paar vierkante meter groot'. De bemanningsleden, die tijdens hun opleiding een basiscursus

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

krijgen voor bevallingen aan boord, verzamelde onmiddellijk alle dekens en EHBO-kits aan boord en zorgde voor warm water en ander materiaal.

Het kind werd geboren omstreeks 04.00 uur Belgische tijd boven de uitgestrekte Sahara. 'Uitwijken naar een nabijgelegen luchthaven was geen optie', zegt Sciot.

Tussen de boorddocumenten van een vliegtuig zit standaard ook een geboortedocument, dat dienst doet als geboorteakte. 'Dat document moet ingevuld worden door de boordcommandant en ondertekend worden door twee getuigen. Een van die getuigen was de copilote. Het meisje werd naar haar genoemd', zegt Sciot nog. Baby Daniëlla is volgens het geboortedocument op Belgisch grondgebied geboren. Meteen na de landing is het document aan de Belgische autoriteiten overgemaakt.

Moeder en dochter werden na de landing ook meteen naar het ziekenhuis overgebracht en stellen het goed. 'We stellen ons toch vragen bij het doktersattest', merkt Sciot nog op. 'De artsen die Daniëlla ter wereld brachten, vonden niet dat het kind eruit zag als een 26 weken oude baby'.

Vlucht SN 352 had bij het vertrek 233 passagiers aan boord en bij de aankomst in Brussel dus 234. 'De andere passagiers hebben al bij al weinig gemerkt van de bevalling', aldus nog de woordvoerder. 'De maaltijdsdienst was net achter de rug en vele passagiers sliepen'.

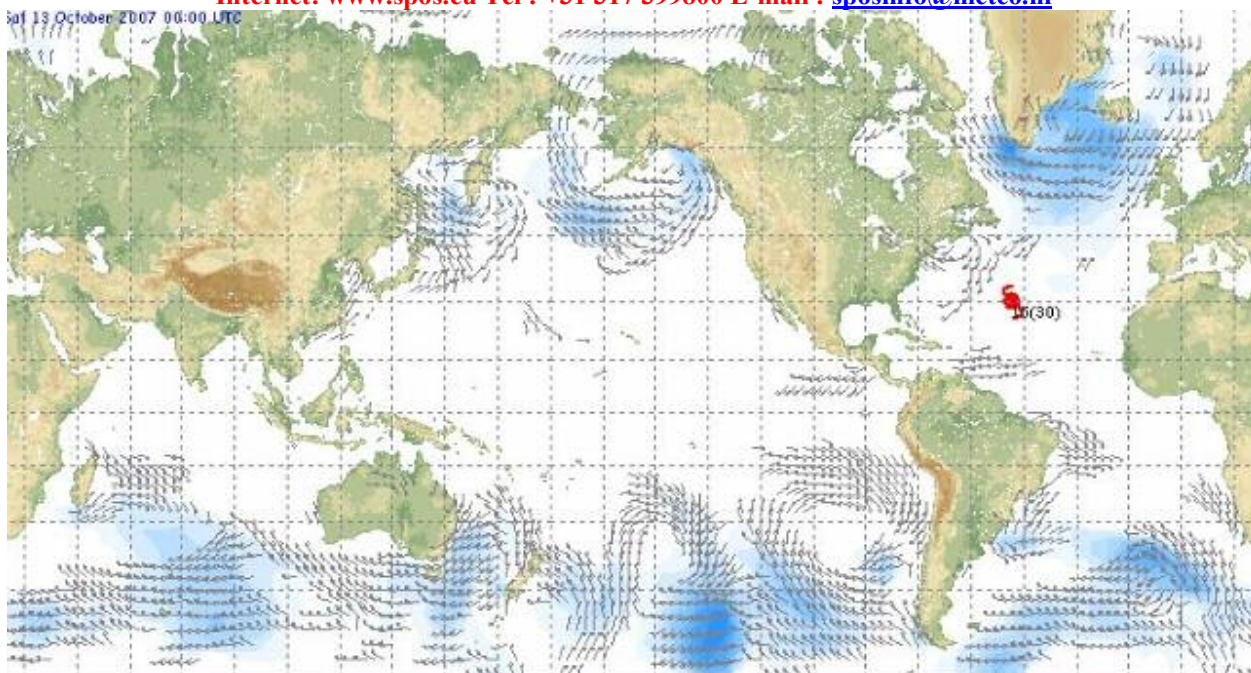
Een bevalling aan boord van een vliegtuig komt zelden voor. **Source : Nieuwsblad.be**

MARINE WEATHER

THIS SECTION IS BROUGHT TO YOU BY :



Internet: www.spos.eu Tel : +31 317 399800 E-mail : sposinfo@meteo.nl



Today's wind (+6Bft) and wave (+3m) chart. Created with SPOS, the onboard weather information & voyage optimisation system, used on over 1000 vessels today.

.... PHOTO OF THE DAY



The super detailed and beautiful model of the **NOORDHOEK SINGAPORE** built by the **Joris family** from Belgium, seen during the model exhibition in Genk (Belgium), the Joris family won the 2nd price with this model.

Photo : Stefaan Joris ©

Ingezonden bericht

Olielozingen opsporen met satellietbeelden.

Het Europese agentschap voor veiligheid op zee (EMSA) maakte deze week indruk in Brussel met gegevens over het opsporen van olielozende vaartuigen met behulp van satellieten.

Ik hoop maar dat de verzamelde pers de woorden van EMSA niet goed begrepen heeft, want anders zijn er nogal een paar nuanceringen aan te brengen.

Een satelliet ziet geen oliesporen. Vergelijk het systeem met de detectiepoortjes op Schiphol. Piept het ding als u erdoor heen loopt dan zal een persoon u controleren en pas als u de zakken leeghaalt, zal het voorwerp ontdekt worden wat het poortje deed piepen.

Sinds april 2007 levert EMSA de beelden aan de lidstaten, maar vanaf 1993 maakt Nederland al gebruik van de satellietbeelden. De frequentie van overkomst van de satellieten is echter laag. Er wordt ongeveer 1 keer per twee etmalen een beeld van het Nederlandse zeegebied ontvangen.

Indien er in het plaatje een bijzonderheid gezien wordt, een spoor waarvan vermoed wordt dat het een lozing betreft door een schip, dan zal het Kustwachtvliegtuig moeten uitrukken om het spoor te bekijken en vast te stellen of het olie is.

DAILY COLLECTION OF MARITIME PRESS CLIPPINGS 2007 – 234

De satelliet ziet geen oliespoor, maar geeft een alarmering dat er mogelijk iets is en soms is dat het geval. Met de beelden van de satelliet en het gps signaal, waarnaar verwezen wordt door de heer De Ruiter, heb je nog geen bewijs dat een schip geloosd heeft.

De samenwerking tussen de Europese lidstaten (rond de Oostzee, de Noordzee en de Middellandse Zee) leidt tot meer inzicht in de lozingen en het is met name de intensieve toezichtsvluchten boven de Noordzee die geleid hebben tot het terugdringen van de lozingen. Echter, de vervolging kan verbeterd worden door eenduidige wetgeving te krijgen in Europese lidstaten.

Bovendien is het gehele systeem nog steeds gericht op repressie, dus betrappen en beboeten. Preventie zou veel meer resultaat opleveren en zal vermoedelijk voor de lidstaten besparingen opleveren. Immers als ieder schip altijd al het afval aan boord in de haven moet afgeven voordat het vertrekt, is er niets op zee te lozen. Mocht er toch nog een onverlaat gezien worden (door het menselijk oog en dus niet door een satelliet) dan moet de scheepseigenaar een forse boete krijgen. Ook daarin zijn de lidstaten niet in harmonie.

De belangrijkste nuancering in het verhaal van de heer De Ruiter is dat de combinatie van satellietbeeld, vliegtuig, waarneming door het menselijk oog en onderzoek aan boord van het verdachte schip kan leiden tot een veroordeling. Satellietbeelden hebben de keten dus versterkt, maar niet verbeterd.

J. Huisman

Rampen- en Incidentenbestrijding
Naaldwijk

The compiler of the news clippings disclaim all liability for any loss, damage or expense however caused, arising from the sending, receipt, or use of this e-mail communication and on any reliance placed upon the information provided through this free service and does not guarantee the completeness or accuracy of the information. If you want to no longer receive this bulletin kindly reply with the word "unsubscribe" in the subject line.