

# SCHEEPSFOTORUILBEURS

Nieuwsbrief 93

8 maart 2003



## Sleepvaartnieuws

- ARIE 2313322 van Smit Maritime Contractors B.V., Rotterdam, 14-7-1971 te water gelaten bij Scheepswerf v.d. Sande, Breskens (128), opgeleverd als ARIE aan Rotterdamse Materiaal Mij. voor het Bergingsbedrijf N.V., Rotterdam (H. v.d. Graaf Bergings- en Transportbedrijf N.V.), 750 EPK, Deutz, 22-11-2002 verkocht aan Internautic Shipping S.a.r.l., Grevenmacher-Luxemburg, herdoopt SANDER SR.
- BUFFEL 5054812 die onlangs naar Spanje is verkocht nu eigendom is van Caladeros Mediterraneo S.L. uit Cartagena, dit bedrijf is ook eigenaar van de voormalige BRUINVISCH.
- E 3505, testponton, 1-2003 opgeleverd aan SMIT Transport Europe B.V., 66 x 23 x 4 m.
- HENDRIK P. GOEDKOOP 2005889 en PETRONELLA J. GOEDKOOP 2005863 van Wijsmuller Havensleepdiensten B.V., Amsterdam, 2-2003 verkocht aan Multraship B.V., Terneuzen.
- MÆRSK ARCHIEVER 9245902, bevoorradingsschip, 7-2-2003 bij Volkswerft Stralsund G.m.b.H., Stralsund (442) gedoopt MÆRSK ARCHIEVER door mevr. Ineke v.d. Berg (echtgenote van SPDC managing director van Shell Nigeria), 6.536 BRT, 23.000 EPK, 250 ton trekkraft. Bij die werf zijn nog 3 zusterschepen in aanbouw onder de bouwnummers 443 voor oplevering in 2003, 447 en 448 voor oplevering in 2004.



MULTRATUG 3 2006032 (NB-90) van Multraship B.V., Terneuzen, 10-12-2002 verkocht aan Zeebrugge Drydock N.V., Oostkamp-België.

SMIT BISON 9087001 (NB-92) ex D.H. ALPHA-'03, 1.174 EPK, 864 kW, Cummins, 3-2-2003 geregistreerd als SMIT BISON, eigenaar: Smit Singapore Pte. Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines, 11-2-2003 vertrokken van Maassluis om te werken bij de wrakopruijing in de Westerschelde.

SMIT JAMAICA 7368126, ex PIKU-'01, van Smit Dolphin Shipping Inc., Panama, beheer van Smit Americas Inc., Houston naar Smit Transport Europe B.V., Rotterdam.

SMIT HUNTER 7708986, commercieel beheer van Smit Americas Inc., Houston naar Smit Transport Europe B.V., Rotterdam.

SMIT-LLOYD 55 8517633, Seacor-Smit Offshore 1 B.V., Rotterdam, blijft varen vanuit Den Helder, in beheer bij SEACOR Aberdeen.

SMIT-LLOYD 57 8517645, door SEACOR overgeplaatst van Den Helder naar Onne Port, Nigeria.

SMIT-LLOYD SAFE 8201741 van Seacor-Smit Offshore 1 B.V., Rotterdam, vaart nu in beheer bij Total Marine Services Pty. Ltd., North Fremantle, Australië.

SMIT-LLOYD SOUND 8209585 van Nomis Shipping Ltd., Aberdeen, vlag: St. Vincent & the Grenadines, beheer: SEACOR Marine West Africa, Parijs, roepsein J8UK2, 7.994 EPK, 5.884 kW, 22-2-2003 gearriveerd te Singapore, 23-2-2003 nieuwe naam op geschilderd: DEA SOUND.

VIKINGBANK 8519605 van Balau N.V., Willemstad, vlag: Bahamas, commercieel beheer van Smit Americas Inc., Houston naar Smit Transport Europe B.V., Rotterdam.

ZWERVER II, de nieuwbouw multicat die voor Hans van Stee gebouwd wordt krijgt de naam ZWERVER II.

Kijk ook eens op <http://www.gillessupplyships.nl/nu/>

## SMIT Salvage en Semco LOF contract voor GAS ROMAN en SPRINGBOK



foto: Smit

Rotterdam 28 February, 2003

SMIT Salvage en Singapore's Semco hebben een LOF 2000 contract verkregen voor assistentie van de GAS ROMAN en de SPRINGBOK.

Deze 2 schepen kwamen gisteren (dinsdag 27-2-2003) om ongeveer 00:50 uur plaatselijke tijd op 16 mijl N.O. van Horsburgh Lighthouse (bij Singapore) met elkaar in aanvaring in de internationale scheepvaartroute. Beide schepen dreven samen weg in de richting van de Zuid-Chinese Zee. Sleepboten probeerden de schepen weg te houden van de scheepvaartroute in international water. De GAS ROMAN liep boegschade op terwijl de SPRINGBOK zware schade opliep aan het middenschip net voor de accommodatie. Bergingsexperts gingen aan boord van beide schepen en sleepboten van Smit en Semco kwamen ter plaatse.

De GAS ROMAN is een LPG carrier onder de vlag van Korea met een DWT van 55,000 ton. De lengte is 230 meter, de breedte 36.60 en gebouwd in 1990. De lading bestaat uit 44,000 ton LPG.

De Liberiaanse SPRINGBOK is een vrachtschip met een draagvermogen van 15,000 ton. Gebouwd in 1979 bij Austin & Pickersgil Ltd., Sunderland (1394), type SD14 en geladen met 3,165 ton hout. Eigenaar: Kudu Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij ASP Shipmanagement Singapore Pte. Ltd., Singapore. Opgeleverd als GOOD FAITH, 16-10-1998 herdoopt SECIL KIAAT, 29-3-1999 GOOD FAITH, 16-11-1999 REEDBUCK, 17-7-2002 herdoopt SPRINGBOK.

## **Europese regels dwingen Smit tot opdoeken van havensleepboten**

(070203) Smit Havensleepdiensten wacht een nieuwe reorganisatie, de vierde in enkele jaren. De vloot van negentien sleepboten wordt met vier tot zeven schepen teruggebracht. De personele gevolgen zijn nog onduidelijk.

De reorganisatie is ditmaal het gevolg van strengere Europese regels voor werk- en rusttijden. De werkroosters van Smit sluiten niet aan op dit nieuwe regiem. Door een betere inzet van personeel en schepen kan de sleepdienst echter efficiënter werken, waardoor de nieuwe richtlijnen wel gevolgd kunnen worden.

Bij Smit Havensleepdiensten werken op dit moment 250 mensen. Smit wil andere roosters voor de bemanningen, waardoor de schepen continue kunnen blijven varen. De reorganisatie moet nog voor de zomer zijn afgerond.

Vorig jaar zijn ook al 275 banen geschrapt. Daarbij ging het om 121 arbeidsplaatsen in Nederland. Het aantal gedwongen ontslagen is toen beperkt tot 21. De reorganisatie volgde op een interne heroriëntatie op de bedrijfsactiviteiten en tegenvallende resultaten.

In de loop van de jaren zijn er tal van reorganisaties geweest die allemaal arbeidsplaatsen hebben gekost. Deze zou echter geen arbeidsplaatsen gaan kosten. Maar of het personeel er op vooruit zal gaan?

Het is al langer de bedoeling van Smit om met minder sleepers het werk te gaan doen. Op dit moment varen er 18 sleepboten n.l. KWINTEBANK, SMIT CLYDE, SMIT DENEMARKEN, SMIT FINLAND, SMIT HUMBER, SMIT IERLAND, SMIT JAPAN, SMIT LOIRE, SMIT POLEN, SMIT PORTUGAL, SMIT RHÔNE, SMIT RUSLAND, SMIT ZWEDEN, TEXELBANK, THAMESBANK, VARNEBANK en de gecharterde FAIRPLAY-21 en FAIRPLAY-24.

Bij één van de 1<sup>e</sup> reorganisaties kwam al het stand-by erin; aan boord zitten zonder dat er voor betaald werd en alleen varen in geval van nood. Dat nood is later wel enigszins bijgesteld; als er werk is wordt er gevaren. Daarvoor staat een vergoeding van overuren op basis van doordeweekse daguren ongeacht wanneer er gevaren is. Later is deze regelen uitgebreid met 2 weken meer stand-by per jaar. Per dag zit de bemanning nu 10 uur aan boord zonder vergoeding, daarvan zijn 6 uur niet oproepbaar. In de overige uren kan er dus gevaren worden met daarbij vermelde vergoeding. Daarbij is het 1 week varen en 2 weken af (behalve voor ex N.R.S. mensen), dus al met al niet zo slecht maar gelet op de jarenlange financiële problemen in de havendienst van Smit is het loon er zeker niet beter op geworden. Sinds de 1<sup>e</sup> reorganisatie is er geen loonsverhoging meer geweest en het enige wat nog overeind bleef is de prijscompensatie maar ook deze stond jarenlang stil vanwege een reorganisatie. Dat systeem sluit vrij aardig aan bij de Europese regels voor rusttijden die binnenkort van kracht worden voor alle in Nederland varende havensleepboten. Smit wil het aantal sleepers verminderen met roosters van 12 uur voor de bemanning. Slecht enkele sleepers blijven een weekdienst varen. Het voordeel daarvan is dat de schepen 24 uur per dag kunnen varen terwijl ze nu een aantal uren uit de vaart zijn. Vroeger liep een gedeelte van de Smit bemanning ook een rooster van 12 uur, de N.R.S. daarentegen liep 1 week op 1 week af. Niet iedereen woont dus (nog) in de buurt van Rotterdam, bovendien is het personeel gewend aan de weekdienst zodat dat bij het personeel op het nodige verzet stuit. Daarbij komt dat Smit flexibele werkdagen wil gaan doorvoeren, als er werk is varen en anders thuis blijven. Vooral dat is een zeer onduidelijk punt. De huidige dienstroosters lopen tot 1-9-2003, daarna zouden de nieuwe, 12 uren roosters, moeten ingaan. Voorlopig

is er nog sprake van een impasse. Of het werk met minder sleepers uitgevoerd kan worden is zeer de vraag, het zal dan zeer zeker regelmatig gaan voorkomen dat er schepen moeten wachten. Het komt nu al regelmatig voor dat de Scheurhaven leeg is ondanks dat er schepen in de stand-by zijn.

### **Heerema verlegt zijn grenzen met bouw platform Kizomba-A**

(170203) Op duizend wielen is eind vorige week door zwaartransportsocialist Mammoet de eerste helft buiten gezet. Vandaag volgt de andere helft. Twee delen van de bovenbouw van het boor- en productieplatform Kizomba-A, elk bijna zesduizend ton zwaar. Binnenkort worden ze, samen met nog drie andere modules, in het Calandkanaal bij Rozenburg bovenop het 'onderstel' van het platform gemonteerd.

Het wordt een unieke klus. Voor het eerst wordt een olieplatform aan land, ook al is het dan op het water, in elkaar gezet. Vanuit bijna alle windstreken worden de 'puzzelstukjes' aangevoerd. Tesamen vormen zij Kizomba-A. Aan de onderzijde honderdtwintig meter lang en honderdtwintig meter breed. De opbouw meet tachtig meter in het vierkant. Van beneden tot boven honderddertig meter hoog. Totaal gewicht: 35.000 ton. Kizomba-A wordt gebouwd in opdracht van Esso Exploration Angola, een werkmaatschappij van de Amerikaanse oliemaatschappij ExxonMobile. De maatschappij leidt voor de exploitatie van het Kizomba-olieveld voor de kust van Angola een consortium waarin wordt samengewerkt met de oliemaatschappijen Agip (Italië), BP (Groot-Brittannië) en Statoil (Noorwegen).

De bouw van het platform is gegund aan de Nederlands/Amerikaanse combinatie Heerema- ABB. Zij hebben de drijvers voor het platform laten maken bij de werf van Daewoo in Zuid- Korea. Ze zijn eind vorige maand al in het Calandkanaal afgeleverd. Vijf modules, gemaakt in Zwijndrecht en op diverse plaatsen in de Amerikaanse staat Texas, moeten er de komende maanden worden opgebouwd.

Heerema heeft het afgelopen jaar in Zwijndrecht de twee hoofdmodules gebouwd. De één is het service deel, met controlekamers, de brandwaterpomp, eenheden voor de levering van stikstof en zuurstof en drie generatoren voor de energievoorziening met een totaal vermogen van tien megaWatt. De ander bevat de installaties om de opgepompte olie met de bijbehorende gassen te verwerken. In de twee modules zit 8.600 ton staal verwerkt, 28 kilometer pijpleiding en honderdtachtig kilometer bedrading.

De twee modules worden eind deze maand op speciale schepen over de Oude Maas naar Rozenburg gevaren, waar het Calandkanaal een grote openluchtfabriek wordt. Naast het onderstel ligt inmiddels Heerema's grootste werk- en kraaneiland Thialf, dat de modules op het onderstel zal plaatsen. Daar bovenop komt dan nog een verblijfsruimte voor tachtig personen, een module met alle benodigde boorinstallaties, een boortoren en twee zware kranen.

Na de zomer moet het complete platform met alle installaties werken. Dan wordt het platform naar de zogeheten offshoreput in het Calandkanaal gesleept om te worden geladen op het afzinkbare zwaartransportschip Mighty Servant 1. Dit schip brengt het platform in ongeveer twintig dagen naar het Kizomba-veld, voor de westkust van Angola.

Daar wordt dit voorjaar al begonnen met de voorbereidingen voor plaatsing. Het Kizomba-platform is een zogeheten 'tension leg' platform. Acht pijpdikke kabelbundels, op de zeebodem bevestigd aan heipalen met een diameter van twee meter, worden aan de vier hoeken van het dan iets afgezonken platform bevestigd. Door de ballasttanks daarna leeg te pompen trekt het platform zich zelf muurvast. Bijzonder is dat de zee voor de kust van Angola bijzonder diep is: twaalfhonderd meter. Vanaf Kizomba-A gaan 36 putten in het olieveld worden geboord. Als de olieproductie eenmaal op gang is wordt de gewonnen olie over een afstand van

ongeveer tweehonderd meter overgepompt in een omgebouwde supertanker die is uitgerust met een behandelingsinstallatie. Bij dit drijvende productie- en opslagsysteem (FPSO) komen kleinere tankers de olie vervolgens ophalen. Volgens directeur W.C.M. Matthijsen van Heerema Fabrication, het vroegere Grootint, zich zelf met de bouw van het complete platform overtroffen. Voor met de technisch geconpleerde modules die in Zwijndrecht zijn gemaakt is het bedrijf grensverleggend geweest. Uniek is ook de fabricage van modules op diverse plaatsen in de wereld en, straks, de assemblage in het Calandkanaal.

Voor die samenbouw heeft Heerema op pontons in het Calandkanaal kantoor- en verblijfsruimten voor maximaal achthonderd mensen gebouwd op twee grote pontons. Een deel van de tijdelijks kantoorruimte komt straks ook bovenop het platform.

De bouw en installatie van het platform kost opdrachtgever ExxonMobile ruim 650 miljoen dollar. De klus was goed voor bijna vierduizend manjaren werk. Een kwart daarvan is uitgevoerd in Zwijndrecht, deels bij Heerema zelf, deels bij diverse onderaannemers en toeleveranciers. *Bron: Rotterdams Dagblad*

### **Berging van Tricolor wordt een 'uitdagende' klus**

19 Feb 2003, Alexander Bakker

Rotterdam - De berging van het Noorse autoschip Tricolor wordt niet alleen in technische zin een hoogstandje, ook juridisch is het een ingewikkelde klus. 'Hoogst uitdagend' omschrijft de verzekeraar van de Tricolor de juridische complexiteit. Met de berging van het in december vorig jaar na een aanvaring gezonken schip wordt in het voorjaar begonnen. Eind augustus is het wrak weg uit het Nauw van Calais.

De juridische moeilijkheid begint al met de plek waar de Tricolor is gezonken. Het schip ligt, ongeveer vijftig kilometer ten oosten van het Engelse Ramsgate en dertig kilometer ten noorden van Duinkerken, in internationaal water, feitelijk niemandsland. Wel ligt het wrak binnen de Franse economische zone. Ook ligt het wrak in het gebied waar de Franse maritieme autoriteiten het voor het zeggen hebben voor wat betreft de begeleiding van de scheepvaart. Frankrijk, België en Groot-Brittannië hebben die zeggenschap verdeeld.

Een tweede complicatie is de status van de Tricolor. Het schip is 'total loss' verklaard. De Tricolor is daarmee niet langer een schip, maar een wrak. Het is ook zó zwaar beschadigd dat het alleen in stukjes kan worden weggehaald. Daarmee heeft het alleen nog maar een schrootwaarde. De Franse autoriteiten hebben de eigenaar opgedragen het wrak weg te halen van de plaats waar het nu ligt.

#### **Verantwoordelijkheid**

Die eis wordt door eigenaar Wallenius Wilhelmsen en zijn verzekeraar Gard Services gehonoreerd. Zij hadden er ook voor kunnen kiezen als het ware afstand te doen van de Tricolor. Dan hadden de Franse autoriteiten de berging moeten opdragen en de rekening er van als 'claim' bij Gard kunnen neerleggen. „Voor die weg hebben we nadrukkelijk niet gekozen,” zegt vice-president C. Guddal van Gard. „Wij nemen onze verantwoordelijkheid.”

Daarnaast speelt de schuldvraag. De Tricolor is gekapseisd en gezonken na een aanvaring met het Franse containerschip Kariba dat voer onder de vlag van de Bahama's. Beide schepen kwamen uit Belgische havens moesten met een zuidelijke bestemming invoegen in het noord-zuid-verkeer door het Kanaal. De Kariba heeft met zijn boeg de Tricolor midscheeps aan bakboord geramd. Hoe het ongeluk is gebeurd en wie er schuld aan heeft, wordt nog onderzocht door de Franse autoriteiten.

Na het vergaan is het wrak van de Tricolor nog tweemaal aangevaren. Twee dagen na de ramp is er het Duitse vrachtschip Nicola bovenop gevaren. In de nacht van Nieuwjaarsdag heeft de Turkse tanker Vicky het wrak geramd. Over en weer spelen nog juridische claims.

Dat juridische getouwtrek zal de bergingsbedrijven een zorg zijn. De berging van het wrak van de Tricolor is een mooie klus. Reder, verzekeraar en adviseur hullen zich in

een stilzwijgen voor wat betreft de bedrijven die lonken naar de bergingsopdracht. Ook over de kosten van de operatie doen zij geen mededelingen. Gelet op de moeilijkheid van de berging en de duur van de hele operatie, ongeveer vijf maanden, gaat het hier om een klus ter waarde van enkele tientallen miljoenen euro's.

### **Drie offertes**

Verzekeraar Gard heeft begin dit jaar tien internationale bergingsfirma's uitgenodigd een aanbieding te doen. Bij het sluiten van de markt, afgelopen maandag, lagen er drie offertes op tafel. Het zijn biedingen van, zo bevestigen woordvoerders, het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit, bergingsbedrijf SvitzerWijsmuller uit IJmuiden en Mammoet Van Oord, de combinatie van de Schiedamse takel- en zwaartransportspecialist Mammoet en het Gorkumse baggerbedrijf Van Oord. In deze combinatie spelen ook Hovago Cranes uit Spijkenisse, één van 's werelds toonaangevende kraanfirma's, en het Arnhemse hijsbedrijf Marine Construct mee. Mammoet Van Oord is vorig jaar opgericht voor het bouwen van windmolenparken in zee.

Daar waar er eerst nog de hoop was de Tricolor overeind te zetten en te lichten, daar is inmiddels duidelijk dat het wrak nimmer als één stuk van de zeebodem zal komen. De klap van de eerste aanvaring en de 'hits' van de Nicola en de Vicky hebben, in combinatie met het slechte weer van de afgelopen weken in het Kanaal, hebben de structuur van de honderdnegentig meter lange, 32 meter brede en dertig meter hoge Tricolor ernstig verzwakt. Vorige week hebben duikers al vastgesteld dat de scheepswand over een lengte van vijf meter deels in elkaar is geklapt.

Berger Smit is van plan de Tricolor in zeven stukken te zagen. De brokstukken zullen, inclusief de lading van 2.862 luxe auto's van het type BMW, Saab en Volvo ter waarde van 49 miljoen euro, één voor één worden opgetakeld en op een ponton worden geplaatst. Bron:Rotterdams Dagblad

### **Ongeveer 340 ton olie uit Tricolor 'vermist'**

Van onze verslaggever

Donderdag 20 februari 2003 - ZEEBRUGGE - Ongeveer 340 ton olie uit de tanks van de Tricolor is 'zoek'. Deze olie is vermoedelijk direct na de aanvaring met het vrachtschip Kariba (op 14 december vorig jaar) en de dagen daarna in zee gestroomd. Door het slechte weer in die dagen is naar alle waarschijnlijkheid de olie door de golven 'verpletterd'. In tanks van de Tricolor bevond zich op het moment van de ramp 2200 ton olie, zo hebben deskundigen van het adviesbureau London Offshore Consultants gereconstrueerd: 2000 ton brandstof en in tanks in de machinekamer ongeveer 200 ton aan verschillende oliesoorten.

Eind vorige maand heeft een bergingsschip in slecht weer een tijdelijke afsluiter die was aangebracht om bunkertanks leeg te pompen, kapot gevaren. Daardoor, en door een pas vorige week ontdekte scheur in de romp, is 200 ton olie in zee gestroomd. Bergers van Smit Salvage hebben in totaal 1400 ton olie uit de tanks van de Tricolor gepompt. Zo'n 200 ton olie moet nog in verschillende tanks zijn achtergebleven, plus 60 ton in tanks in de machinekamer. Bron:BN\De Stem