

Nor Lines breidt wekelijkse lijndienst op Eemshaven uit

De Noorse rederij Nor Lines AS, die in samenwerking met de in de Eemshaven gevestigde Sealane Coldstorage BV vanuit Noord-Groeningen een lijndienst onderhoudt op Noorwegen, heeft 10 augustus een derde schip ingezet.

Dit schip, de drie jaar oude Nordkinn, lost vis in de Eemshaven waarna ze met onder meer bitumineuze dakbedekking, staalproducten en plastic- en kartonnen verpakkingen afwaarts weer richting Noorwegen vertrekt. De 2737 dwt metende Nordkinn is geschilderd voor zowel droge- als geconditioneerde ladingen. De Noorse rederij begon eind 2006 met een wekelijkse lijndienst van Noorwegen naar de Eemshaven, waar bevroren vis wordt gelost bij Sealane Coldstorage. Dit bedrijf kocht recentelijk de voormalige AG Ems-locatie voor uitbreiding

van hun op- en overslagactiviteiten. De Nordkinn is ingezet in de zogenaamde lijndienst A-3. Samen met de Nordjart en Nordvaer vaart het schip in een wekelijkse dienst, waarbij het zo'n dertig havens langs de Oslofjord en de gehele westkust aandoet. Deze side-door schepen zijn uitgerust met zware dekkranen, die geschikt zijn voor het laden en lossen van grote containers als stukgoederen en projectlading. Sealane Coldstorage fungeert als boekingsagent voor Nor Lines. (HZ)

* De Nordkinn is sinds 10 augustus een regelmatig bezoeker van de Eemshaven. (Foto Marcel Coster)



Kleine schepen gaan profiteren van opleving containermarkt

De huren en vrachten voor de capesizers zitten weer in de lift na een periode van dalingen. Dit type schip is sterk afhankelijk van de Chinese importen van ijzererts en kolen. De situatie in China is nogal verwarrend. De import van vooral ijzererts gaat met schokken, bovendien is de werkelijke behoefte van China aan ijzererts duister. Waarnemers beweren dat de Chinese staalindustrie op last van de overheid volop produceert om grote werkloosheid te voorkomen. Maar de productie is hoger dan de binnenlandse vraag en China moet dus exporteren. De Europese landen, Japan en de Verenigde Staten hebben al genog problemen met hun eigen staalindustrieën en letten dus niet op dat er geen dumping plaatsvindt. De vrachtprijs voor ijzererts van Tubaroo naar Qindong steeg iets tot \$ 30 per ton. De Cape Stork (171.039 dwt, 1996) werd gecharterd oplevering Bayuguan, via Australië, teruglevering China voor \$ 48.000 per dag. Voor de panamaxen in het Verre Oosten werd het ook iets beter, al is het nog niet geweldig. De Ioannis Zafiris (73.305 dwt, 2004) werd gecharterd oplevering Jintang teruglevering Singapore/Japan voor \$ 18.000 per dag. Op de Atlantische routes is het nauwelijks beter voor

VRACHTENMARKT

de panamaxen. De Full Comfort (70.181 dwt, 1994) werd gecharterd oplevering US Gulf, teruglevering Capes Passero voor \$ 18.500 per dag plus een ballastbonus van \$ 400.000. Voor de handsizers en de wat grotere supramaxen stabiliseerde de markt na een daling van de huren en vrachten. Geweldig is het nog lang niet, vooral niet in het Verre Oosten. De Medi Lisbon (58.500 dwt, 2006) werd gecharterd oplevering Rishao teruglevering India voor \$ 15.000 per dag. Op de Atlantische routes is het wat beter. De Delphi Ranger (53.800 dwt, 2009) werd gecharterd oplevering Santos, teruglevering Muskat/Singapore voor \$ 25.500 per dag plus een ballastbonus van \$ 500.000.

In de containermarkt wordt steeds duidelijker dat voor de kleinere schepen, tot 2000/2500 teu, veel snelle en verbetering zal plaatsvinden dan voor de heel grote schepen, waarvan er duidelijk teveel zijn besteld. Volgens berekeningen is er nu al een overcapaciteit in de containervloot van rond twee miljoen teu. De komende drie jaar komen nieuwe schepen in de markt met een capaciteit van circa vijf miljoen teu. Een balans tussen ladingaanbod en beschikbare scheepscapaciteit kan dus nog vele jaren op zich laten wachten. Er gaan wel containerschepen naar de slopers, maar dat zijn meestal oude schepen met een geringe capaciteit en dat helpt niet echt om de overcapaciteit weg te werken.

De tankmarkt bleef slecht. De vrachten voor enkelvandeige suzmaxen zijn nu zo laag dat steeds meer schepen worden opgelegd. Als de huren van vrachten al iets verbeterden, dan worden de brandstofkosten weer hoger, waardoor de situatie eerder slechter dan beter wordt. De suzmaxen verdienen nu rond \$ 5000 per dag voor reizen van de Westkust van Afrika naar de Verenigde Staten, voor reizen in de Noordzee krap \$ 3000 per dag. Voor de vlees' is het niet beter. Voor reizen vanuit het Golfgebied naar het Verre Oosten liggen de vrachten tussen wereldscale 30 en 40, nauwelijks boven het break-even-punt. Het aantal schepen dat voor opslag wordt gebruikt nam weer af, wat extra druk op de vrachten gaf.

Lange celstraffen voor zeerovers

PARAMARIBO

Zes mannen uit het Zuid-Amerikaanse Guyana zijn door een rechter in het buurland Suriname veroordeeld tot gevangenisstraffen van twaalf tot veertien jaar. Ze zijn schuldig bevonden aan de beroving op volle zee van een tennisstoel met twee tennisballen.

Het zesal werd eerder dit jaar aangehouden na een plezierjacht voor de Surinaamse kust te hebben geënterd en de acht opvarenden te hebben mishandeld en bedreigd. De straffen zijn extreem zwaar in een land waar in veel gevallen zelfs de meest geweldadige moorden na tien jaar of minder krijgen. Maar de rechter zei bij het vaststellen van de strafmaat een voorbeeld te willen stellen richting andere zeerovers.

Voor de Surinaamse kust zijn in de afgelopen jaren tientallen vaartuigen beroofd door piraten, die het veelal hebben voorzien op de dure apparatuur aan boord van vissersboten. De meeste daders zijn tot nu toe niet door justitie in de kraag gevat. (AS)

Bemanning in gevangenis, schip met lading onderweg naar Noworossysk

'Niets opvallends aan boord Arctic Sea'

Er is niets opvallends aangetroffen aan boord van de op de Oostzee 'gekapte' Arctic Sea, dat vorige week door de Russische marine werd aangehouden bij de Kaapverdische Eilanden. Dat heeft de Russische afgezag bij de NAVO, Dmitry Rogozin verklaard. Op vier na zijn alle betrokkenen overgebracht naar de voormalige KGB-gevangenis Lefortowo in Moskou.

Volgens de Russische ambassadeur op de Kaapverdische Eilanden, Alexander Karpuskin, verkert de bemanning in goede gezondheid. Onderzocht wordt nu of de acht kapitein en twee bemanningsleden hebben gekregen. De Russische krant mensant schrijft dat het bij de piraten om mannen tussen 29 en 43 jaar gaat. Drie komen uit Nederland, Leifland en Estland. De ander vijf zijn staalsteels en leefden in Estland. De geheime dienst schijnt de bemanning te hebben geïsoleerd en te verbinden dat ze contact opnemen met hun families. Die vragen zich intussen af waarom de bevrijde zeelieden worden behandeld als criminelen. De Russische vakbond voor zeevaarders heeft de regering gevraagd de mannen na hun wekelange gedwongen zwerftocht eindelijk vrij te laten. Volgens Rogozin betreft het echter een standaardprocedure. Hij verwacht dat de verhoorden spoedig kunnen worden afgevoerd, waarna de bemanning naar huis kan.

Opvallend is dat de Arctic Sea vanuit de Kaapverdische Eilanden niet naar haar oorspronkelijke bestemming in Algerije wordt gebracht om haar la-

ding Fins hout te lossen. De kapitein en drie bemanningsleden waren het schip momenteel naar Noworossysk aan de Zwarte Zee. **Geheime diensten** Bij de operatie rond de Arctic Sea schijnen geheime diensten van twintig landen betrokken te zijn. Michael Bojko van het maritieme veld Novofort gelooft intussen niet in een kaping, maar vermoedt een door de

ding Fins hout te lossen. De kapitein en drie bemanningsleden waren het schip momenteel naar Noworossysk aan de Zwarte Zee.

Geheime diensten Bij de operatie rond de Arctic Sea schijnen geheime diensten van twintig landen betrokken te zijn. Michael Bojko van het maritieme veld Novofort gelooft intussen niet in een kaping, maar vermoedt een door de

Hoog 'James Bondgehalte'

Russische overheid gevoerde actie. Hij staat hierin niet alleen. Volgens de Estische EU-vertegenwoordiger voor piraterij Tarmo Kouts kan de merkwaardige geschiedenis van het met hout geladen schip eigenlijk alleen maar met illegale wapenhandel te maken hebben. Deze gedachte wordt ook ondersteund door Anatoli Zyanok, leider van het Russische centrum voor militaire planning. Ook hij vermoedt dat wapens in het

in nood waren geraakt en door de bemanning van de Arctic Sea waren gered. De vermoede piraten wijzen beschuldigingen van de hand dat ze de overval hadden gepland. Een van hen verklaarde dat de groep helemaal niet over wapens beschikte. Enkele zeelieden zouden echter duidelijk kunnen rond hun posen hebben, die striemen er op wijzen dat ze vastgebonden zijn geweest en dat wel degelijk zijn overmeesterd. (MP)



Naar 's-Gravendeel

ROTTERDAM

De resten van wat eens het achterschip van de MSC Napoli was, zijn op de ponton Saity No 8 in Rotterdam aangekomen. Aan de tros van de sleep Mustang is de ponton van de bergingslocatie in het Zuid-Engelse Lyme Bay naar Rotterdam gesleept. Hier hebben de sleepers Smit Polen en Smit Denemarken de drijvende 'junkyard' overgenomen en naar Scheepswerfij Nederland in 's-Gravendeel gebracht. (Foto PAS Publicaties)

de sleep Mustang is de ponton van de bergingslocatie in het Zuid-Engelse Lyme Bay naar Rotterdam gesleept. Hier hebben de sleepers Smit Polen en Smit Denemarken de drijvende 'junkyard' overgenomen en naar Scheepswerfij Nederland in 's-Gravendeel gebracht. (Foto PAS Publicaties)

Singapore lijkt op weg naar boven

SINGAPORE

Singapore heeft in juli 5,9 procent meer containers behandeld dan in juni, maar dat was alijdig nog 18,6 procent minder dan in dezelfde periode in 2008. Dat blijkt uit cijfers van de Maritime and Port Authority.

ritime Trust in Singapore meldde een 43 procent lagere winst over het tweede kwartaal (5,3 miljoen dollar) vergeleken met de 9,2 miljoen dollar in hetzelfde kwartaal vorig jaar. Het bedrijf, waarin de Duitse Rickmers-Elite een minderheidsbelang heeft, had in het tweede kwartaal een karakteristiek van 37,5 miljoen dollar,

Hoewel de grote hoeveelheid nieuwbouw tot overcapaciteit en druk op de tarieven zal leiden, kan sloop en het intrekken of vertragen van nieuwbouwers die overcapaciteit mogelijk grotendeels wegnemen.

Rotterdam Rotterdam zag de containeroverslag

twaalf procent uitkomen. In 2010 kan Rotterdam dan aansluiten bij de voorspelde bescheiden toename van de wereldhandel. Ondanks de malaise groeit ons marktaandeel overigens. Op de Maasvlakte kan de containersector kosten drukken door schaalvergroting en concentratie. Het Havenbedrijf blijft dan

IFSMA kwaad over behandeling officieren Finneagle in Finland

NÄNDAL

The International Federation of Ship Masters' Associations gaat bij de Fins regering bezwaar maken tegen de behandeling van de kapitein en hulk van de Finneagle na een oliemorsing. Dat verklaarde IFSMA-voorzitter Christ Lindvall tegenover het blad ShipGasPants.

Op 29 maart verloor het onder Zweedse vlag varende Ropax-schip Finneagle circa 5000 liter brandstof onderweg van Kapellskär in Zweden naar Nädal in Finland. Dooe een fout liep een dagtank over en een ontwerpfout leidde ertoe, dat de olie via het hoofddek door een - volgens de voorschriften - geopende goot in zee kon lopen. De olie werd niet geruimd en loste na verloop van tijd op.

De kapitein bracht de autoriteiten op de hoogte, waarna in Nädal een aantal gevopende kustwachters, douaniers, politieagenten en een lid van de douane aan boord kwamen. Volgens de kapitein werd hij en de hulk in een afgesloten gevangenisbusje met getraliede vensters naar de politiehoofkwartier overgebracht. Na verhoor mocht de hulk terug naar boord, maar de Zweedse kapitein

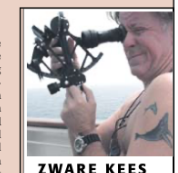
werd vastgehouden, nadat hij had geweigerd een in het Fins gesteld verslag van de ondervraging te ondertekenen. Hij zat drie dagen vast en mocht geen afweer regelen. "Dit is een duidelijk geval van onrecht en gaat in tegen alle internationale regels voor behandeling van zeelieden in zulke situaties", stelt IFSMA-voorman Lindvall. "Dit laten we niet over onze kant gaan." Hij vreest dat gevallen als dit, vergelijkbaar met wat officieren van de Hebei Spirit, Coral Sea en Danica White overkwam, het imago van het vak schaden en jongeren zullen afschrikken. "Dit geval is nog schrijnender dan andere, want dit gebeurt in een stabiel en democratisch land als Finland." (SK)

Aankoop/verkoop Zeeschepen
 DSM shipbrokers
 Tel 0646-222111
 www.shiptrade.nl

Vliegen naar je schip

Soms moet je als zeeman de halve wereld over om aan boord van je schip te komen. Een jaar of dertig geleden was dat tamelijk bijzonder, tegenwoordig neemt Jan en alleman een vliegtuig als het een taxi is. En hoewel het standaard tijdschrift in de stoelzak anders wil doen geloven is vliegen helemaal niet meer omgeven met glitter en glamour. Werf je vroeger nog met egrams behandeld, nu zijn er maatschappijen die vijf euro voor een minuscuul bijske bier durven te vragen.

Om maar niet te spreken over de behandeling die je als passagier moet laten welgevallen. Op een Australische luchthaven werden wij, passagiers uit Europa, eerst in het vliegtuig bijna vergast door insecticidenspuitend cabinepersoneel en daarna opgelijnd in de ontvangshal. "Handbaggage plaatsen in tassen en de camera's blijven", beet een gigantische dame ons toe. We waagden het niet te protesteren. Terwijl we ons af stonden te vragen wat er ging gebeuren, stoven er plotseling bijlegger honden op ons af, begeleid door nors kijkende douanebeambten. Ongegeneerd wroetten de honden in tassen en zakken, terwijl sommige de sinitie af misbruikten door af en toe het kruis van een verbouwerde passagier te besnuffelen. Drugscontrole, tenslotte kwamen we uit Emsterdäm Airport... Pas toen ik een klein bijske op het schermje van één van de camera's viel het kwartje. Er werd hier geen foto genomen. Ne, hier werd je lichaamstemperatuur door middel van infrarood gemeten. Is die te hoog, dan kom je het land niet in. Efficiënt, maar met één ding had men geen rekening gehouden: de dame die het apparaat bediende bleekte daartoe, waardoor haar uniform rook om een paar zeer appetijtelijke billen spande. Ik wendde schielijk mijn ogen af: voor je weet het stijgt je temperatuur en word je in quarantaine gehouden...



ZWARE KEES

aids, Sars en om andere overdraagbare aandoening. Dit jaar was het Mexicaanse grip. Ik had al een aantal passagiers schielijk een mondkapje zien worden, maar daar zocht ik niets achter. Pas bij de paspoortcontrole kreeg ik argwaan. Het was drukker dan normaal. In lange opgepakte rijen klomk gemor. Nadat ik wat was opgeschoten in de rij zag ik de roden van de verfraging: iedere passagier moest op de foto. Ach, in Amerika willen ze 'fingerprints', hier een pasfoto, waarom niet? Maar ja, twee fototoestellen voor honderden passagiers? Pas toen ik een klein bijske op het schermje van één van de camera's viel het kwartje. Er werd hier geen foto genomen. Ne, hier werd je lichaamstemperatuur door middel van infrarood gemeten. Is die te hoog, dan kom je het land niet in. Efficiënt, maar met één ding had men geen rekening gehouden: de dame die het apparaat bediende bleekte daartoe, waardoor haar uniform rook om een paar zeer appetijtelijke billen spande. Ik wendde schielijk mijn ogen af: voor je weet het stijgt je temperatuur en word je in quarantaine gehouden...

Deel zeevaartlanden neigt naar bewapening van koopvaardij

2008 zestig à zeventig miljoen dollar en is in haar werkgebied sprake van een groei van misdaad op ze.

Wetsaanpassingen Ondertussen overwegen landen als België, Frankrijk en de VS hun

gebruik van geweld om een vaartuig te beschermen tegen piraterij' is gevestigd van vervolgving voor een Amerikaanse rechtbank. Frankrijk heeft volgens berichten militaire meegestuur met berijmde vissers, die opereren op de Indische

dan oefenen in wapengebruik. Ook zijn er nog onopgeloste aansprakelijkheidsvesties. Sommigen vinden dat de IMO hierin het voortouw moet nemen. Sommige reders hebben hun schepen al bevarend van laten gewapend personeel meevaren in risicogebieden. Zo sloeg de bemanning van de MSC Melody een piratenaanval af met hulp van oud-leden van de Amerikaanse veiligheidsdienst. De NAVO meldde recent in de Golf