

Van de beherend vennoot

Geachte lezer,

Sinds het laatste LogBoek is er alweer ruim een half jaar verstreken. Het m.s. Frisian Lady heeft inmiddels een aantal bijzondere reizen gemaakt. Zo heeft ze de Noordkaap gerond en een aantal malen in het ijs gevaren. Andere reizen brachten het schip in de warme wateren van de Middellandse Zee. Je mag dus wel zeggen dat het schip onder de meest uiteenlopende omstandigheden opereert.

Onlangs is een maritieme regelgeving ingegaan die tot doel heeft de veiligheid te vergroten. Dit mede naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001. Ook het m.s. Frisian Lady treft in dit verband maatregelen, zoals u in dit LogBoek kunt lezen.

Er is weer voldoende nieuws om u op de hoogte te brengen met dit LogBoek.

Namens Beheermaatschappij
m.s. Frisian Lady B.V.

Waar was het m.s. Frisian Lady

In het vorige LogBoek berichtten wij u dat het m.s. Frisian Lady half maart met gezaagd hout onderweg was voor twee Noord Spaanse havens.

Tot begin november zijn de volgende reizen gedaan. Eind maart werd in ballast van Noord Spanje naar Muuga gevaren om peat-moss te laden voor Montoir. Van Montoir werd wederom in ballast naar de



Foto: Baai van Thisvi (nabij Corinthië)

Baltic gevaren. Nu om een lading hout te halen in Tolkkinen (Zuid Finland) voor Zaandam en Dordrecht. In Tolkkinen was nog steeds veel ijs. In Dordrecht kwam het beweegbare stuurhuis goed van pas omdat er gelost moest worden achter een brug.

Daarop volgde een reis langs de gehele Noorse kust, de Lofoten, de Noordkaap, door de Barents Zee en de Witte Zee. In Archangel werd hout geladen voor Zaandam.

Na lossing begin mei in Zaandam volgde een vergelijkbare reis. Van Kaskinen (Finland) met hout voor Zaandam. Uit een importer (groot zeeschip) werd in Rotterdam bijna 4400 ton magnesite geladen voor Koping. Vervolgens ging het naar Muuga waar peat-moss werd geladen voor Papenburg.

Na lossing in Papenburg werd in ballast naar Brake gevaren om 4400 ton soyapelllets te laden voor St. Petersburg. Dit

was één van de minder gelukkige reizen. In St. Petersburg duurde het lossen erg lang doordat bepaalde gezondheidscertificaten behorende bij de lading bij aankomst niet aanwezig waren. Al met al duurde dat bijna twee weken. Met de charteraar wordt er voor het lossen een bepaalde tijd afgesproken. Voor de extra tijd moet betaald worden (demurrage). Natuurlijk stuurde dit de planning behoorlijk in de war, want de volgende geplande lading werd geannuleerd. Het was lastig een volgende reis te plannen, omdat onduidelijk was wanneer de vereiste documenten boven water zouden komen en het m.s. Frisian Lady gelost zou worden. Uiteindelijk is er in St. Petersburg weer geladen (ruim 4200 ton staal) voor Raahe, boven in de Botnische Golf. Vervolgens ging de reis weer van Mantyluoto naar Amsterdam en Zaandam met hout.

Begin juni werd er in Hull tarwe geladen voor Lisabon. Vervolgens is er in het Brussels kanaal 4000 ton glas geladen voor Savona. Aansluitend is er in Corinthië staal geladen voor IJmuiden om daarna in Parnu peat-moss te laden voor Amsterdam.

Begin september is er in Rotterdam 4100 ton glas geladen voor Marsala (Sicilië). In Marsala gold op de losplaats een diepgangsbepijking van 5,50 meter. Ideaal dus voor het m.s. Frisian Lady. Op Sicilië (Milazzo) werd een soort gips geladen voor Southampton. Om weer in positie te komen in de Baltic werd er in Teesport staal geladen voor Raahe om gelijk daarna hout te laden voor drie Noord Spaanse havens. In Noord Spanje werd ook weer geladen voor Vlissingen. Na lossing voer het m.s. Frisian Lady wederom naar de Baltic.





Foto: In het ijs in de Poolzee

Frisian Lady in het ijs

Uit het reisoverzicht in deze en de vorige nieuwsbrief blijkt dat het m.s. Frisian Lady diverse malen in dik ijs heeft gezeten. Het m.s. Frisian Lady heeft de ijsklasse 1A. De kans op schade is in ijs over het algemeen iets groter dan in "normale" vaart. Het m.s. Frisian Lady heeft gelukkig geen krimp gegeven.

De Finse autoriteiten geven op basis van de klasse notatie en een bezoek aan boord een eigen ijscertificaat uit. Met dit certificaat mag in de winterperiode in de Finse wateren worden gevaren en verleent men hulp als die gewenst is. Het m.s. Frisian Lady heeft zo'n certificaat.

Bulbsteven

Het m.s. Frisian Lady is uitgerust met een bulbsteven. Door de bulb stroomt het water met zo weinig mogelijk weerstand langs het schip en kan een hogere snelheid worden bereikt. Daarnaast levert het ook een brandbesparing op. Soms is de bulb een mooi speeltje voor dolfijnen (zie foto).

Exploitatie

De zomerperiode is voor de zeescheepvaart gewoonlijk een wat mindere tijd. Ook dit jaar waren de maanden juli en augustus niet goed. Er is natuurlijk in de exploitatie rekening gehouden met een minder goede zomer. Desondanks vielen de opbrengsten nog tegen. Gevolg is dat de mooie gemiddelde vrachtopbrengst lager is geworden. Daarbij zijn de olieprijsen vanaf het begin van dit jaar aanhoudend hoog. Het eind daarvan lijkt nog niet in zicht. Desondanks verwachten we nog steeds rond de begroting uit te komen. Immers het najaar

ligt nog in het verschiet en de vrachtopbrengsten zijn over het algemeen in deze periode hoger dan gemiddeld.

De dollar is de afgelopen weken sterk aan het dalen. Omdat momenteel de meeste reizen in Euro's worden afgesloten is het dollar risico voor het m.s. Frisian Lady beperkt.

De onderhoudskosten zullen wel boven de begroting uitstijgen, doordat er onder andere door de barre omstandigheden van afgelopen winter extra dekonderhoud (met name verf) nodig was. Daarnaast zijn ook de personeelskosten en verzekeringskosten toegenomen. Zoals al eerder gemeld staat daar een lagere rente tegenover.

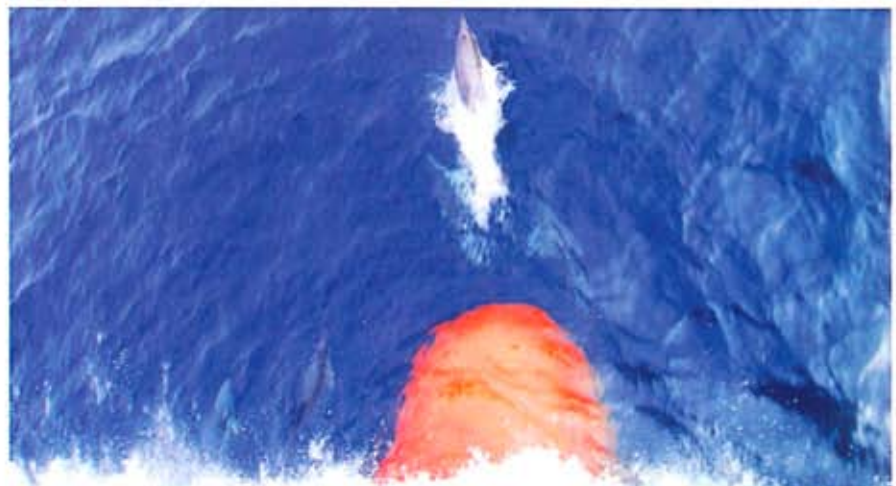
gebruikt worden als wapen zoals de aanslag op het World Trade Center van 11 september 2001 heeft laten zien.

Na deze aanslag is er binnen het IMO (International Maritime Organization) regelgeving uitgevaardigd waar alle havens en schepen aan moeten voldoen.

Doel is om het beperkte risico verder te minimaliseren (de mate van risico hangt samen met het vaargebied en soort lading). Gelijktijdig moet er een bewustwordingsproces op gang komen. De regelgeving, de uitleg ervan en de wijze van toetsing is recentelijk kenbaar gemaakt.

Alle havens en schepen moeten voor 1 juli 2004 een Security Plan hebben opgesteld en, indien vereist, enkele fysieke aanpassingen doen. In ieder geval moet het unieke scheepsidentificatienummer duidelijk worden aangebracht op het schip en moet een Automatic Identification System worden geïnstalleerd. Dit laatste zendt signalen uit ter identificatie.

Omdat het gegunde tijdspad erg kort is zijn wij voor het m.s. Frisian Lady inmiddels begonnen met het opstellen van een Ship Security Plan, zodat wij tijdig aan de gestelde eisen kunnen voldoen.



ISPS

(International Ship & Port Facility Security Code)

In het verleden was terrorisme met name politiek gericht. Sinds de jaren 90 zijn naast politieke motieven ook religieuze motieven naar voren gekomen. Transportmiddelen worden niet slechts gekaapt om ze te gebruiken als drukmiddel maar kunnen

Beheermaatschappij m.s. Frisian Lady B.V.

Postbus 369
8600 AJ Sneek
T 0515-411627
F 0515-431148
E info@boomsmashipping.nl
W www.boomsmashipping.nl