



## NIEUWSBRIEF-315

13 april 2024

ALINDA, IMO 9969431 (NB-314), General Cargo Ship, GS Eco Freighter 3700, 2.545 GT, 3.700 DWT, 3-2022 in aanbouw onder bouwnummer GS YARD 235, 31-12-2022 geplande oplevering niet gehaald, 14-2-2023 om 14:00 uur te water gelaten met assistentie van de sleepboten GYAS en ANNA 6, 22-2-2024 van Waterhuizen naar de Eemshaven met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 26-2-2024 proefvaart, 3-2024 geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming Alinda B.V., Heerenveen, 13-3-2024 opgeleverd aan Alinda B.V., Heerenveen (PFWL), in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V. 2.544 GT, 1.216 NT, 3.718 DWT. 10 kn. 749 kW, Mitsubishi S12R. 1-4-2024 van de Eemshaven naar Gent. 2-4-2024 te Gent. (Foto: Holwerda).

ALLERDIEP, IMO 9472012 (NB-284), 6-12-2007 kiel gelegd, 3-11-2008 te water gelaten, 19-1-2009 opgeleverd door Rong Cheng Shipbuilding Industry Co. Ltd., Shidao (RC17) als ALLERDIEP aan Zomala Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd., Limassol, roepsein 5BMF2. 2.984 GT, 1.769 NT, 4.181 DWT. 89,93 (84,97) x 15,20 x 6,60 x 5,100 meter. 1.800 kW, Yanmar 6EY26, Yanmar Co. Ltd. NE-08. 2014 verkocht aan MarShip Minibulker Flotte G.m.b.H & Co. K.G., Limassol-Cyprus, in beheer bij MarShip Management G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 10-2-2014 (GL) herdoopt ALTAMAR. 18-2-2014 t.h.v. Maassluis, aan de Rozenburgse kant, uit z'n roer gelopen en ten anker gegaan, RPA 12 ter plaatse, 20 minuten later kwam de Kooren sleepboot ZP CHALONE die op het achterschip van de ALTAMAR vastmaakte en gaande hield tot de LIMBURGIA, die weer 10 minuten later arriveerde, voorop vast maakte, daarna het anker thuis gedraaid en vertrok het transport naar Waalhaven Pier1 te Rotterdam voor reparatie. 21-2-2014 vertrokken naar Vlissingen. 12-9-2015 te Swinoujscie in aanvaring gekomen met de bunkertanker PALICA, deze lag afgemeerd langs zij de ferry BALTIVIA, beide schepen liepen schade op. 9-2017 herdoopt ALSTERTAL. 26-9-2019 verkocht aan Faversham Ships Ltd., Isle of Man (MGCU4), herdoopt VITALITY. 22-8-2021 om 04:10 uur tijdens een reis van Hull naar Bayonne met 7 opvarenden en 3.850 ton schroot, trad lekkage op in positie 50.24.18 NB. en 000.41.50 WL. op 25 mijl ZO van St. Catherines Point, Isle of Wight, ten anker gegaan om de storing te repareren. 26-8-2021 te Bayonne. 28-3-2024 van Immingham naar Gent. 29-3-2024 om circa 15:00 uur op het Kanaal van Gent naar Terneuzen bij Westdorpe aan de grond gelopen, de sleepboten HENDRIK 7 en HENDRIK 8 waren snel te plaatse, even later gevolgd door de MULTRATUG 22 en MULTRATUG 33, om circa 16:50 uur vlot gebracht door de HENDRIK 7, HENDRIK 8 en MULTRATUG 22, na inspectie vertrokken naar Gent. 29-3-2024 circa 19:00 uur te Gent, Sifferdok.



ANJA, IMO 9116187 (NB-157), 24-6-1994 kiel gelegd, 2-5-1995 te water gelaten, 5-1995 opgeleverd als NYLAND door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1113) aan M.S. "Helene" Jens & Waller K.G., Hamburg-Duitsland (DHWL), in beheer bij Reederei Jens & Waller G.m.b.H. & Co. K.G., 2.996 GT, 326 TEU. 4-2007 verkocht aan Barebo Verwaltungen G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland. 5-2008 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Anja II", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 15-5-2008 thuishaven: Heerenveen, roepsein PBMV, 18-8-2009 herdoopt ANJA. 26-2-2024 op de Waalhaven. 6-3-2024 verkocht aan Hohewind UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Antigua & Barbuda (V2HX3), in beheer bij Rass-Schiffahrt-Gesellschaft m.b.H., Bramstedt, 6-3-2024 in de Prins Johan Friso haven, Rotterdam herdoopt HOHEWIND. 7-3-2024 vertrokken van Rotterdam naar Gdansk, 11-3-2024 te Gdansk. (Foto: Reinier van de Wetering, 07-03-2024, afvarend Maassluis-West).

ARKLOW GRACE, IMO 9874117 (NB-314), General Cargo Ship, TrollMax, 14-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 457, 7-2024 geplande oplevering, 26-1-2024 om 10:00 uur te water gelaten met assistentie van o.a. de sleepboot GRUNO IV, 26-2-2024 van Ferus Smit te Foxhol naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 27-2-2024 proefvaart, 28-2-2024 proefvaart, 1-3-2024 opgeleverd als ARKLOW GRACE aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam (PGWK). 2.999 GT, 1.692 NT, 5.150 DWT. 87,40 (84,99) x 14,99 x . x 6,260 meter. 12 kn. 2.174 EPK, 1.600 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 720 rpm., vertraagd naar 148 rpm., MaK 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China NE-2022. 2-3-2024 vertrokken naar Rostock om kunstmest te laden voor Westdorpe.

ARKLOW GUARD, IMO 9874129 (NB-304), General Cargo Ship, TrollMax, 2.999 GT, 5.085 DWT. 14-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 458, 11-2024 geplande oplevering als ARKLOW GUARD aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam (Arklow Shipping ULC, Wicklow). 12-4-2024 te water gelaten met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GRUNO III.

ASPHALT SONATA, IMO 9986831, Bitumen Tanker, 27-2-2024 opgeleverd door Chengxi Shipyard Co. Ltd. (CX5409) als ASPHALT SONATA aan Asphalt Sonata Pte. Ltd., Singapore, vlag: Marshall Islands (V7A7550), in beheer bij Vitol International Shipping Pte. Ltd., Singapore voor Vitol Group, Rotterdam. 26.192 GT, 7.857 NT, 36.704 DWT. 179,90 (176,90) x 30,60 x 16,80 x 10,400 meter. 8.696 EPK, 6.400 kW, 5 cyl, 2 tew, 500 x 2050, 99 rpm., type 02807CHN23, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd., Shanghai NE-2023.

AVANCE CASTOR, IMO 9937062 (NB-291), LPG tanker, 21-4-2021 besteld onder bouwnummer DAEWOO 2367, 28-8-2023 geplande oplevering als AVANCE CASTOR aan Avance Gas Ltd., Oslo, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen Gas B.V., Rotterdam, 18-3-2024 opgeleverd als PERTAMINA GAS CASPIA aan Pertamina International Shipping, Panama (3E5189), in beheer bij Pertamina International Shipping, Jakarta en Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd., Singapore. 53.573 GT, 62.500 DWT.

BEGONIA, IMO 7325629 (NB-191), 2-1974 opgeleverd door Kristiansand Mekaniske Verksted A/S (220) als FERNHILL aan Fearnley & Eger, Noorwegen, ro-ro, 1.889 BRT. 2-1974 verkocht aan N.V. Stoomvaart



Maatschappij "Oostzee", Willemstad-N.A., herdoopt BEGONIA, roepsein PJTW. 1982 in beheer bij Bermuda Express Service, Willemstad. 1984 in beheer bij Holland Navigation B.V., Amsterdam. 1985 verkocht aan Abrasco Navigation B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Holland Navigation B.V. voor N.M.B., Ned. Scheepshypotheekbank en Nationale Investeringsbank, t.b.n. RORO B. 1986 verkocht aan Explorer Starship Ltd., Bahamas, in beheer bij Fearnley & Eger.



1986 bij Lloyd Werft Bremerhaven G.m.b.H. te Bremerhaven verbouwd tot passagiersschip, 226 passagiers, 8.282 BRT, 1986 herdoopt EXPLORER STARSHIP. 1989 verkocht aan Seven Seas Bahamas Ltd., Bahamas, in beheer bij Norwegian Shipmanagement AS, herdoopt SONG OF FLOWER. 2-1990 in beheer bij Kosmos Shipmanagement AS, Sandefjord. 9-1990 verkocht aan Seven Seas Nassau Ltd., Bahamas, in beheer bij Kosmos Shipmanagement AS, Sandefjord. 1992 in beheer bij S & C Marine AS, Sandefjord. 1996 verkocht aan Top Co. Ltd., Noorwegen, in beheer bij Color Line Marine AS. 1996 verkocht aan Radison Worldwide Inc., Noorwegen, in beheer bij Color Line Marine AS. 1997 in beheer bij Barber Ship Management AS. 1997 verkocht aan Radisson Seven Seas Cruises Inc., Bahamas, in beheer bij Shipping Management S.A.M. (V Ships). 2003 in beheer bij Celtic Pacific U.K. Ltd. 2003 verkocht aan Compagnie des Iles du Diamant, Mata-Utu, vlag: Wallis & Futuna, in beheer bij Compagnie des Iles du Ponant, herdoopt LE DIAMANT. 2004 in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line. 2007 verkocht aan Le Diamant SNC, Frankrijk, in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line. 5-1-2009 (e) in beheer bij Cie. Ponant S.A., Marseille en CMA CGM S.A. The French Line. 11-2011 verkocht aan Diamont Partner Ltd., Bahamas voor overdracht 12-2011, 15-12-2011 (m) vlag: Bahamas, roepsein C6ZR5, 22-12-2011 (e) in beheer bij Fleetpro Ocean Inc., Miami FL., 25-9-2012 (m) herdoopt OCEAN DIAMOND. 28-4-2016 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. en Cruise Management International Inc., Miami FL. 1-2-2022 (e) verkocht aan Diamond Cruise Partners., Madeira-Portugal (Madeira) (CQEJ8), in beheer bij Sunstone Ships Inc., Miami FL en Cruise Management International Inc., Miami FL. 27-2-2024 verkocht aan Bridgemans Small Vessels Fleet Holding Ltd., Vancouver BC, vlag: Portugal (International Shipping Register of Madeira) (CQEJ8), in beheer bij Tschudi Ship Management AS voor Bridgeman Services Group, Vancouver, BC, 4-2024 (RI) herdoopt DIAMOND XI. (Foto: Hans Kraijenbosch, 1986, Bremerhaven).

### **OCEAN DIAMOND als floatel**

De Bridgeman Services Group heeft de OCEAN DIAMOND, die sinds 18 maart 2024, na aankomst uit Las Palmas, in Gibraltar ligt aangekocht om als floatel te dienen. Het schip is bedoeld om huisvesting te bieden aan werknemers, waarvan de vraag de laatste tijd is toegenomen in sectoren als LNG, mijnbouw en hernieuwbare energie.

Na de overname zou het schip binnenkort de naam DIAMOND XI krijgen. Het schip zal ook worden opgeknapt en zal dan zijn uitgerust met 350 bedden in 150 hutten, catering en entertainment. Het schip zal een capaciteit hebben van 200 zitplaatsen, auditorium, fitnessfaciliteiten, kantoren en circa 45 werkplekken met de mogelijkheid om op maat te worden gemaakt voor specifieke klantopdrachten. Het schip zal binnen enkele maanden waar ook ter wereld kunnen worden gecharterd.

Het bedrijf heeft in juli 2023 ook de ro-pax-veerboot 'Isabelle' gekocht van de veerbootmaatschappij Tallink, die nu is omgedoopt tot 'Isabelle X' en momenteel is gestationeerd in British Columbia en accommodatiediensten levert aan Woodfibre.

BG BLUE, IMO 9964625 (NB-314), Container Feeder, 18.292 GT, 7.524 NT, 20.110 DWT. 15-6-2022 eerste staal gesneden onder bouwnummer Penglai Zhongbai Jinglu J10284(C), 11-5-2023 kiel gelegd, 29-8-2023 te water gelaten, 29-1-2024 t/m 31-1-2024 proefvaart, 29-2-2024 opgeleverd door Penglai

Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd. als BG BLUE aan Great Purus Two Ltd., Portugal (Madeira) (CQSH), in beheer bij Nordic Hamburg Shipping NHS G.m.b.H. & Co. K.G. Hamburg en BG Freight Line B.V., Rotterdam. 1400 TEU. 169,95 (160,96) x 26,90 x 14,85 x 9,600 meter.



BITLAND, IMO 9133599 (NB-249), 30-10-1995 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch-Dordrecht" B.V., Dordrecht (867) als TASCO II aan Tipco Asphalt Public Co. Ltd., Panama, in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd. 4.025 GT, 4.450 DWT, 4.277 m<sup>3</sup>, 4.187 EPK, 3.080 kW, M.A.N. 7L32/40, 14 kn. 1994 verkocht aan Delta Shipping Co. Ltd., Bangkok-Thailand, in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd., herdoopt TASCO 2. 1997 verkocht aan Tarbit Shipping AB, Skärhamn-Zweden, herdoopt BITLAND. 2007 verkocht aan Theodora Tankers Services B.V., Dordrecht, 24-5-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, ingebracht bij Carnisse B.V., thuishaven: Dordrecht, roepsein PBHJ. 23-10-2017 afgemeerd te Falkenberg en opgelegd. 30-8-2018 te Reykjavik. 9-2018 te Rönnäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 12-9-2018 (e) verkocht aan Prime Tankers LLC, Dubai, United Arab Emirates, 17-9-2018 vlag: Panama (HPFA), in beheer bij Prime Tankers LLC, Dubai, te Rönnäng herdoopt GLOBAL PRINCESS. 19-9-2018 vertrokken naar Gibraltar, 27-9-2018 ETA te Gibraltar. 2-9-2018 van Ceuta naar Port Said, 7-10-2018 ETA te Port Said. 20-- verkocht aan Global Princess Shipping Lines Inc., Panama (HPFA), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India. 2-2024 herdoopt PRINCE IX. (Foto: Peter Andriessen, 4-5-2012, Maasmond).

CAST SALMON, IMO 9052006 (NB-314), te water gelaten als NEVSKIY 36 bij Nevskiy Shipyard, Petrokrepost (36), 9-1992 opgeleverd door Stocznia Remontowa Nauta, Gdynia als CAST SALMON aan Marine Delta Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 2.691 GT. 2004 verkocht aan AKN World Trade Pte. Ltd., Cyprus, in beheer bij Navispec Marine Service LLC, Dubai, 7-3-2005 overgedragen en in de Maashaven te Rotterdam herdoopt AKN PRIDE, roepsein P3OQ4, 13-3-2005 vertrokken van Rotterdam naar Hartlepool, 2005 verkocht aan PWTM 1 Investments Ltd., Valletta-Malta, 2006 verkocht aan PPMC One Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 16-7-2007 herdoopt LA ROCHELLE. 4-2009 (e) verkocht aan Rochel Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, 18-11-2009 (e) verkocht aan Riversdale Management Ltd., in beheer bij Bell Chartering AS, Tallinn, 5-6-2010 (e) in beheer bij Riversdale Management Ltd., Belize City, 2010 (e) vlag: Litouwen, 7-2010 verkocht aan Copanu S.A., Asuncion, Paraguay (vroeger een dochtermaatschappij van Nievelt, Goudriaan & Co.), (ZPEK) herdoopt DONA VERONICA. 26-9-2022 verkocht aan Livan Maritime S.A., Istanbul, vlag Kameroen (TJM0078), in beheer bij Fana Shipping & Trade Co Ltd., Istanbul, herdoopt LIVANA. 17-1-2023 vertrokken van Mindelo, Cape Verde. 18-12-2023 tijdens een reis van Fortaleza, Brazilië naar Tripoli, Libië in slecht weer bij Marina Smir, Marokko op het strand verdaagd en verloren gegaan. Van de bemanning zijn acht opvarenden gered, één man kwam daarbij om het leven. (Met dank aan dhr. B. Risseeuw).

CAP CROISSETTE, IMO 7708883, 27-5-1977 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Verschure (IHC) (CO887) als CAP CROISSETTE aan Union Maritime de Dragage, Frankrijk. Slijtbak. 940 BRT, 1.541 DWT. 1982 verbouwd tot hopperzuiger. 1994 verkocht aan G.I.E. Dragages-Ports, Frankrijk. 2002 verkocht aan Dragages-Ports, Frankrijk. 1998 nieuwe motoren 1.214 EPK, 894 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 159 x 159, 1.800 rpm, Cummins, Cummins Diesel S.A. (Marine & Onan), Nantes, Saint Herblain NE-9-1998. 8-2005 verkocht aan Occitanie La Region, Frankrijk. 10-2023 verkocht aan Eagle Rental & Services B.V., Rotterdam. 19-10-2023 te Papendrecht. 2023 verhaald naar Capelle a/d IJssel om verbouwd te worden.





EEMS SERVANT, IMO 9559602 (NB-232), 20-5-2010 (BV) opgeleverd door 189 Ship Yard, Hai Phong City, Vietnam (2006-3) als EEMS SERVANT aan C.V. Eems Servant, Delfzijl, in beheer bij Chr. Kornet & Zn. B.V., in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PBTI, 1.862 GT, 920 NT, 2.620 DWT, 87,27 (83,20) x 11,42 x 5,85 x 4,260 meter, 1.500 EPK, 1.104 kW, Anglo Belgian Corp., Antwerpen NE-09, 11 kn., 24-5-2010 vertrokken van Ha Phong met bestemming Singapore. 20-12-2016 (BV) verkocht aan Servant B.V., Delfzijl, in beheer bij Rederij Chr. Kornet & Zonen B.V., Werkendam. 29-2-2024 van Santander naar Sharpness. 4-3-2024 bij Sharpness op een zandbank gelopen, 7-3-2024 vlot gebracht en gearriveerd te Sharpness. 21-3-2024 van Sharpness naar Harlingen. (Foto: BBC, 3-2024, Sharpness).

EEMS STAR, IMO 9421659, 5-11-2008 opgeleverd door Hong Ha Shipyard Ltd., Hai Phong, Vietnam (5) aan Amko Shipping C.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor Chr. Kornet & Zn. B.V., roepsein PHMP. 15-3-2009 tijdens een reis van Rotterdam naar Kiel met vijf personen aan boord, op circa 11 mijl ten noorden van Terschelling in de problemen geraakt en dreigde om te kapseizen nadat de lading ging schuiven, maakte 20 tot 30 graden slagzij, later die dag met de sleepboot VLIELAND veilig in de haven van Harlingen aangekomen. 5-4-2011 kreeg bij het aanlopen van de haven van IJmuiden tussen de pieren motorstoring, vastgemaakt door de sleepboten HERCULES en SIRIUS, daarna naar Buitenkade 3 in de Hoogovenhaven gebracht. 7-6-2017 (e) verkocht aan Star B.V., Delfzijl, in beheer bij Eems Werken B.V. en Amasus Support B.V. 5-2021 verkocht aan Eems Star B.V., Delfzijl, in beheer bij Eems Werken B.V. en Amasus Support B.V. 18-3-2024 gearriveerd in de haven van Antwerpen. 19-3-2024 (v) herdoopt H&S PATIENCE.

ELANDRA TERN, IMO 9945318, Crude Oil Tanker, 16-8-2023 kiel gelegd, 4-3-2024 opgeleverd door Hyundai H.I., Vietnam SB (S512) als ELANDRA TERN aan Elandra Tern Shipping Ltd., Liberia (5LEQ2), in beheer bij Vitol International Shipping Pte. Ltd., Singapore en LSC SIA, Riga voor Vitol Group, Rotterdam. 62.373 GT, 32.784 NT, 109.999 DWT. 249,97 (242,02) x 42,45 x 21,50 x 14,700 meter.

HELGA, IMO 9456719 (NB-284), 25-1-2008 kiel gelegd, 12-11-2008 te water gelaten bij Damen Shipyards te Yichang, China onder bouwnummer 567404, afgebouwd te Shanghai, 27-4-2009 opgeleverd als HELGA aan C.V. Scheepvaartonderneming "Helga", Westerbork, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Rederij Van Dijk te Westerbork (Hanno en Janny van Dijk). 8.999 GT, roepsein PBRT. 28-4-2009 vertrokken van Shanghai op de 1e reis. 3-5-2010 herdoopt KENT ATLAS. 17-4-2012 (e) herdoopt HELGA. 28-2-2013 te Rotterdam herdoopt CLIPPER AVALON. 24-2-2014 te Tampa herdoopt THORCO TRIBUTE. 14-4-2015 te Amsterdam herdoopt HELGA. 20-9-2017 verkocht aan M.S. Helga B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Rederij Van Dijk te Westerbork. 9-2019 verkocht aan IJborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 17-11-2019 gearriveerd te Porsgrunn, Noorwegen, 18-11-2019 (vt) te Porsgrunn herdoopt IJBORG. 4-8-2021 (e) verkocht aan Oberron LLC, Murmansk-Rusland, in beheer bij Mpat Ship Management Ltd., roepsein UBOW2, 8-2021 herdoopt OBERON. 6-6-2023 (e) verkocht aan Yastreb LLC, Rusland, in beheer bij JSC 'Aurora Logistics', Moermansk. 2-2024 herdoopt YASTREB.





HUIBERTJE JACOBA, IMO 8411671 (NB-300), 26-9-1985 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (239) als HUIBERTJE JACOBA. 1987 herdoopt DEO JUVANTE. 1995 verkocht aan V.o.F. Njord, Delfzijl (D. Visser & H. Veerink), herdoopt NJORD. 17-4-2002 verkocht aan Barrack Shipping, Limassol-Cyprus, in beheer bij Fieldsea B.V., 22-4-2002 (e) herdoopt SCOTT. 30-9-2002 (e) verkocht aan Ocean Premiun Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Fieldsea B.V. 12-5-2003 (e) in beheer bij Adriana Shipping & Trading B.V., Oostvoorne. 2006 verkocht aan Coaster Trading Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, Litouwen, 20-11-2006 (e) te Lipaja herdoopt MARE. 27-11-2014 (e) verkocht aan Mare Shipping & Trading Co. Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Fener Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 13-1-2015 tijdens een reis van Lanarka naar Bizerte, met 1.200 ton lading, bij Kolymbari, Kreta in windkracht 9 in de problemen gekomen en een noodsein uitgezonden, de bemanning bestond uit 3 Turken, 1 Georgiër en 2 man uit Azerbeidzjan, later die dag verklaarde dat alles onder controle was, aan het eind van de middag vroeg hij toch de bemanning in veiligheid te brengen, een Sikorsky helikopter van de Griekse marine haalde de bemanning van boord, het schip lag verlaten ten anker op circa 0,5 mijl van Kolymbari met 3 sleepboten in de buurt. 13-1-2015 (e) in reparatie. 16-1-2015 te Bizerte. 5-2-2016 (e) verkocht aan Efe Shipping & Trading Co. Ltd. (Efe Gemi İşletmeciliği Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul, vlag: Vanuatu, roepsein YJUA3. 27-5-2022 van Tusla Anchorage naar Almeria, Spanje, 4-6-2022 ETA te Almeria. 29-5-2022 door onbekende reden in aanvaring gekomen met m.s. AREL 4 (IMO 8202757, ex VIKING), die afgemeerd lag op Kartal Anchorage, Istanbul in positie 40.52.62 NB. en 029.17.09 OL., de schade bleef beperkt. 27-6-2022 verkocht aan Gerda Shipping & Trading Co., Vanuatu, in beheer bij Efe Shipping & Trading Co. Ltd., 27-6-2022 herdoopt RUBY. 23-9-2022 verkocht aan Sea Turtle Shipping Ltd., 9-2022 vlag: Comoros (D6A304), in beheer bij Northolt Navigation Ltd. en Derin Gemi Acenteliği Ve Gemi İşletmeciliği San. Tic. Ltd. Şti., Istanbul, 9-2022 herdoopt SEA TURTLE. 22-10-2022 in beheer bij Derin Gemi Acenteliği Ve Gemi İşletmeciliği San. Tic. Ltd. Şti., Istanbul. 29-3-2024 van Kartal Anchorage naar Sulina. 29/30-3-2024 tijdens de doortocht door de Bosporus vóór Kandilli roerstoring opgelopen, met de sleepboot KURTARMA 8 (IMO 9598610) en de loodsboot BAYRAK 1 (MMSI 271043763) afgemeerd op de ankerplaats Türkeli onder coördinatie van het İGTH Center. 31-3-2024 de reis vervolgd, 2-4-2024 ETA te Sulina. (Foto: Frits Olinga, 9-3-1995).

MAASVLIET, IMO 9996915 (NB-311), General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer bij INSTALHO 12022-0362, 16-10-2023 kiel gelegd, 11-1-2024 te water gelaten te China, 7-2-2024 vertrokken van Nantong a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938), 10-4-2024 te Rotterdam a/b m.s. ZHONG REN 121, wordt afgebouwd bij Holland Shipyards Group Yard te Werkendam, 7-2024 geplande oplevering onder Nederlandse vlag als MAASVLIET aan Maasvliet C.V., Rhoon, in beheer bij Amaq B.V., Alkmaar en Hudig & Veder Chartering.

MB CLYDE. IMO 8914283 (NB-115), 18-3-1991 kiel gelegd, 20-3-1992 te water, 1-5-1992 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (284) als MB CLYDE aan Sprante Shipping B.V., Rotterdam (PFXE). 2.373 GT, 1.434 NT, 4.245 DWT, 96 TEU. 1992 vlag: Antigua & Barbuda (), in beheer bij Christian F. Ahrenkiel G.m.b.H. & Co. K.G. 1992 verkocht aan C.F. Ahrenkiel (IOM) Ltd., Monrovia-Liberia (ELOZ6), in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd. 1997 verkocht aan Amoy Enterprises Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 17-5-1997 herdoopt ARKLOW FREEDOM. 2004 verkocht aan Invermore Shipping Ltd., Dublin-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd. 2005 verkocht aan Misje Bulk AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Misje Rederi AS, 28-2-2005 (e) herdoopt ANMI. 3-2024 verkocht aan Trio Firat Shipping Corp., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Tunch Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt TRIO FIRAT.





MONIKA, IMO 9815317 (NB-245), 11-10-2017 te water gelaten bij Zhejiang Zengzhou Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer ZZ071, 6-2-2018 (BV) opgeleverd als PORTHOS aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Aries", thuishaven Scheemda, vlag Nederland, roepsein PBTN, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda. De 1e in een serie van 4 schepen gebouwd voor Briese Shipping B.V. 3.415 GT, 1.768 NT, 4.938 DWT. 89,90 (84,99) x 14,80 x 8,45 x 6,650 meter. 10,5 kn. 2.174 EPK, 1.600 kW, 8 cyl, 4 tew, 200 x 300, 1.000 rpm., MaK, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China. 15-2-2018 van Tianjin naar Dafeng, China. 17-2-2018 ten anker bij Dafeng. 23-2-2018 van Dafeng naar Singapore, 5-3-2018 ETA te Singapore. 10-4-2018 (vt) te Rouen, Frankrijk herdoopt MONIKA. 11-4-2018 van Rouen naar Hamburg. 2024 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2179). (Foto: Koos Goudriaan, 21-2-2020, Lloydkade Rotterdam).

NIEUW AMSTERDAM, IMO 9378450 (NB-167), 30-10-2009 uitgedokt bij Fincantieri Cantieri Navali S.p.A., Marghera, onder bouwnummer 6181, vlag: Bahamas, roepsein C6YH7, 30-6-2010 opgeleverd (e) aan HAL Antillen N.V., Rotterdam, roepsein PBWQ, in beheer bij Holland America Line Inc., Seattle WA. 4-7-2010 te Venetië gedoopt NIEUW AMSTERDAM door prinses Máxima, 2.106 passagiers, 86.273 GT. 13-7-2010 gearriveerd te Triëst, 16-7-2010 gearriveerd te Split, 18-7-2010 gearriveerd te Piraeus, 19-7-2010 gearriveerd te Istanbul. 16-3-2024 vertrokken van Fort Lauderdale, Florida voor een reis naar de privébestemming van HAL op de Bahama's, Half Moon Cay, 22-3-2024 in de haven van Half Moon Cay, Bahamas deed zich om 09:00 uur een explosie voor in een stoomcompensator waarop stoom de machinekamer in blies, twee bemanningsleden probeerden te ontsnappen maar slaagden er niet in omdat de uitgangsuren hydraulisch werden gesloten vanwege de activering van een noodalarm- en evacuatiesysteem, daarbij kwamen de twee bemanningsleden om het leven. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is op grond van internationale wet- en regelgeving verplicht dit ongeval te onderzoeken. Met het onderzoek wil de Onderzoeksraad achterhalen wat er precies is gebeurd en welke lessen uit het ongeval kunnen worden getrokken. De Maritieme Autoriteit van de Bahama's is een onderzoek gestart om de omstandigheden te ontrafelen die tot de dodelijke slachtoffers hebben geleid. Holland America Line heeft tevens aangekondigd volledige medewerking te verlenen aan het lopende onderzoek, waarbij de nadruk wordt gelegd op hun inzet voor de veiligheid, beveiliging en het welzijn van iedereen aan boord.

P&O NEDLLOYD ARAUCANIA, IMO 9234379 (NB-132), 8-6-2001 kiel gelegd, 26-4-2002 te water gelaten, 7-2002 opgeleverd door Santierul Naval Constanta S.A., Constanta (240/555) als LANIA aan Lucas Shipping, St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Marlow Navigation Co. Ltd., Limassol, 17-6-2002 (GL) herdoopt MOL RAINBOW. 13-2-2003 herdoopt P&O NEDLLOYD ARAUCANIA. 30-12-2003 (e) verkocht aan Magdalena Shipping, St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Marlow Navigation Co. Ltd., Limassol, 25-4-2005 (e) in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsges.m.b.H., Hamburg, 14-11-2005 herdoopt STADT EMDEN. 13-2-2006 (e) verkocht aan M.S. "Stadt Emden" T+H Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsges.m.b.H., Hamburg, 2006 in charter bij Europa West-Indië Lijnen B.V., Rotterdam, 19-12-2006 te Rotterdam herdoopt EWL HISPANIA en vertrokken naar zee.



10-2008 herdoopt STADT EMDEN. 18-12-2014 in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsges.m.b.H., Hamburg en Wilhelmsen Ahrenkiel Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G. 18-5-2016 verkocht aan Hong Kong He He International Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Qingdao Pengteng International Ship Management Co. Ltd., 5-2016 herdoopt HE SHENG. 6-2021 vlag: Panama (3EPO4). 3-2024 verkocht voor sloop (552 USD/TO). (Foto: Kees Bustraan, 24-7-2009, Willemstad).



PETROBRAS 32, IMO 7370260, FPSO, Oil 282.750 DWT, 1974 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Kure (2376) als CAIRU aan Petroleo Brasileiro S.A., Rio de Janeiro-Brazilië (PPGP). VLCC, 129.391 BRT, 282.747 DWT. 1996 verkocht aan Braspetro Oil Services Co., Panama, (PETROBRAS), herdoopt PETROBRAS XXXII. 1996-1997 verbouwd tot Floating Production, Storage and Offloading Unit. 1997 herdoopt PETROBRAS 32. 2011 verkocht aan Petrobras Netherlands B.V., Rotterdam (Petroleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS)), vlag: Marshall Islands (V7FC6). 2023 verkocht voor sloop aan Gerdau S.A., Brazilië,



14-12-2023 gearriveerd te Rio Grande do Sul om gesloopt te worden. (Foto: Marius Esman, CAIRU – conversion from VLCC to FPSO P-32, 16-05-1996 – AESA factoria de Cádiz – Petroleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS).

RIJN, IMO 9989584 (NB-304), Water Injection Dredger, 495 GT, 204 DWT, 24-11-2022 kiel gelegd bij Vahali Shipyards te Servië onder bouwnummer KOOIMAN 221, 15-4-2023 langszij m.s. INA (ENI 2332254) bij Kooyman Shipyard te Zwijndrecht om afgebouwd te worden, in aanbouw voor Water Injection Dredging B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, 29-1-2014 geplande oplevering, 6-3-2024 opgeleverd als RIJN aan Water Injection Dredging B.V., Rotterdam (PGBQ), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

SAIMAAGRACHT, IMO 9288069 (NB-151), 26-4-2005 opgeleverd door Stocznia Szczecinska Nowa S.A., Stettin (B587/IV/7) aan C.V. Scheepvaartonderneming Klippergracht, Amsterdam, roepsein PHCQ, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 18.231 GT. 1-12-2008 (e) verkocht aan B.V. Beheermaatschappij Pijlgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 17-4-2013 verkocht aan Rederij Saimaagrecht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 22-3-2024 van Savannah naar Baltimore. 24-3-2024 te Baltimore, South Locust Point Marine Terminal, doordat het containerschip DALI één van de brugpijlers van de Francis Scott Key Bridge ramde en de brug ingestorte, kon de SAIMAAGRACHT niet vertrekken. Zal moeten wachten voordat de havenuitgang weer is vrijgemaakt.

SARDIUS, IMO 9996941 (NB-306), General Cargo Ship, 2.560 GT, 3.600 DWT, 20-4-2023 kiel gelegd onder bouwnummer INSTALHO 120220-0366, 3-1-2024 te water gelaten, 10-4-2024 te Rotterdam a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938), 15-11-2024 geplande oplevering aan Amaq B.V., Alkmaar, vlag: Nederland, in beheer bij De Bock Maritiem B.V.

SEATRADE CHILE, IMO 9976202 (NB-309), Container Ship, 1800 TEU, 6-2022 besteld, 21-10-2022 eerste staal gesneden bij Huanghai Shipyard onder bouwnummer HCY-211, 26-5-2023 kiel gelegd, 1-10-2023 te water gelaten, 15-12-2023 geplande oplevering, 20-3-2024 opgeleverd door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. als SEATRADE CHILE aan Chile Shipping Co. N.V., Monrovia-Liberia (5LNP3), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen. Het eerste schip in een serie van zes 1800 TEU reefer van die werf voor Seatrade Groningen B.V. Groningen. 18.680 GT, 8.037 NT, 24.145 DWT. 172,00 (169,00) x 28,40 x 14,50 x 9,700 meter. 18,7 kn. 16.033 EPK, 11.800 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 99 rpm., MAN-B&W, Dalian Marine Diesel Co. Ltd., Dalian NE-25 July 2023. 29-3-2024 van Nansha, China, 17-4-2024 ETA te Suez



STAR ARUBA, IMO 7221275 (NB-293), tankschip voor het transport van eetbare oliën, 9-6-1972 te water gelaten, 27-9-1972 opgeleverd door VEB Elbawerften Boitzenburg/Rosslau Werft, Boitzenburg (216) als KROPELIN aan VEB Deutsche Seereederei, Rostock-D.D.R. (DEWS). Vrachtschip, 2 ruimen, 494 BRT, 267 NRT, 1.111 DWT, 71,00 (65,16) x 10,37 x 5,80 x 3,680 meter. G 2.207 m<sup>3</sup>, B 1.993 m<sup>3</sup>. 12,3 kn. 1.160 EPK, 865 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, S.K.L. 8NVD48A-2U, V.E.B. Schwermaschinenbau 'Karl Liebknecht', Maagdenburg. 1974 overgedragen aan VEB Deutfracht Seereederei, Rostock-D.D.R. 18-6-1990 overgedragen aan Deutsche Seereederei V.E.B., Rostock, 10-1990 vlag: Duitsland. 1992 verkocht aan

Brugse Scheepssloperij N.V., Zeebrugge. 4-7-1992 gearriveerd te Brugge om gesloopt te worden. 1992 verkocht aan Tarquin Marine Ltd., Limassol-Cyprus (P3WH4), in beheer bij Fairwind Ltd., Larnaca, in charter bij C. Koole, herdoopt STAR ARUBA. 17-10-1992 na verkocht te zijn aan C. Koole te Zaandam vertrokken naar Zaandam, 10-1992 in eigen beheer verbouwd tot tanker voor transport van eetbare oliën, 1.151 GT, 419 NT, 1.531 DWT. 1995 in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 1997 verkocht aan Star Bonaire B.V., Zaandam, 4-1997 te Vlaardingen onder de Nederlandse vlag gebracht (PHUO), in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 2003 nieuwe motor ingebouwd, 1.120 EPK, 824 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, Caterpillar 3512B, Caterpillar Inc. 2013 nieuwe meting 1.161 GT, 419 NT, 1.515 DWT. 2-10-2017 in beheer bij Koole Tankrederij B.V., Zaandam. 2024 verkocht voor sloop aan Hoeben RDM B.V., Kampen. 19-3-2024 te Vlaardingen. 25-3-2024 van Vlaardingen naar Kampen, 26-3-2024 gearriveerd bij Hoeben RDM B.V. te Kampen om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 24-9-1993, Nieuwe Waterweg t.h.v. Rozenburg).



THUN GOTHENBURG, IMO 9362140 (NB-311), 10-1-2007 opgeleverd door Tuzla Gemi Endustrisi A.S., Istanbul (31) als RED TEAL aan Red Teal Shipping Co., Monrovia-Liberia, roepsein A8HS7, in beheer bij V Ships UK Ltd. 2-2009 (e) verkocht aan Kappelshamn Rederi AB, Monrovia-Liberia, in beheer bij V Ships UK Ltd. 4-2011 (e) in beheer bij Broström Tankers Sweden AB. 13-7-2011 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Broström AB, Gothenborg en Maersk Tankers AB, Kopenhagen, 13-7-2011 (m) herdoopt BRO GOTHENBURG. 2012 verkocht aan Erik Thun AB, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. en Erik Thun AB, Lidköping, 19-12-2012 te Åbenrå, Denemarken onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCRW, herdoopt THUN GOTHENBURG. 5-11-2023 vertrokken van Bilbao naar Zweden. 9-11-2023 in de sluis te Brunsbüttel brak er brand uit in de omgeving van de schoorsteen, de 13 bemanningsleden konden ongedeerd van boord gaan, vanwege de hevige rook gaf de brandweer via de NINA-app een waarschuwing af aan de bevolking in de omgeving van de haven, naast de brandweer is ook het Cuxhaven Emergency Command ingezet op verzoek van het verkeerscentrum van het Kieler Kanaal, ongeveer twee uur later was de brand geblust, de tanker afgemeerd aan de palen in de haven van Brunsbüttel voor onderzoek. 3-2024 verkocht aan Kaptan Vardal Shipping Company Limited, Valletta-Malta, roepsein 9HA5960, in beheer bij Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Ticaret AS, 12-3-2024 aankomst te Liepaja, Letland, 13-3-2024 herdoopt KAPTAN VEYSEL VARDAL. (Foto: Pieter Inpijn, 1-8-2011 bij Gothenborg).

VERTOM ANETTE, correctie: IMO 9972763 (NB-307) Vrachtschip, 4.766 GT, 7.281 TDW, 18-12-2022 kiel gelegd bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 363, 10-4-2024 gedoopt VERTOM ANETTE door Anette Ruttmann (echtgenote van Jürgen Ruttmann, ex lid R.v.C. van Vertom en voormalig CEO van het Duitse MST, een partner van Vertom), 4-6-2024 geplande oplevering aan Vertom Anette B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Vertom B.V., Rhoon.

VERTOM ELISABETH, correctie: IMO 9972775 (NB-307), Vrachtschip, LABRAX 4.766 GT, 7.281 TDW, 18-12-2020 kiel gelegd bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 364, 11-10-2024 geplande oplevering als VERTOM ELISABETH aan Vertom B.V., Rhoon, thuishaven: Rotterdam.



VERTOM JOYCE, IMO 9993365, General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.281 DWT, 18-12-2020 kiel gelegd bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen, bouwnummer TB KAMPEN 366, 6-2025 geplande oplevering als VERTOM JOYCE aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag Nederland.

VERTOM WILLEMIJN, IMO 9993286, General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.281 DWT, 18-12-2020 kiel gelegd bij Thecla Bodewes Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 365, 21-2-2025 geplande oplevering als VERTOM JOYCE aan Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag Nederland.



ZR.MS. VLAARDINGEN M863, MMSI 245944000, Mijnenjager, Alkmaar klasse, roepsein PAEN, 6-5-1986 kiel gelegd, 1-12-1988 te water gelaten bij Van der Giessen de Noord B.V. 15-3-1989 in dienst gesteld bij de Koninklijke Nederlandse Marine. Waterverplaatsing 543 ton. 1.860 PK, 1.370 kW, Werkspoor A-RUB-215. 27-3-2024 officieel buiten gebruik gesteld. Geschonken aan Oekraïne. Ook ZR.MS. MAKKUM M857, MMSI 244025000, gaat in 2024 uit dienst en wordt geschonken aan Oekraïne. (Foto: Bert Lamers, 24-6-2022, Rotterdam).

WAALBORG, IMO 9505546 (NB-250), 15-5-2007 contract, 24-12-2008 kiel gelegd, 18-1-2010 te water gelaten, 13-10-2010 opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd. (HT07-4-01) als BALTIC TRADER aan Baltic Trader, vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2FC7, in beheer bij Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Emden. 6.668 GT, 3.625 NT, 9.254,17 DWT. 106,97 (103,29) x 18,42 x 10,50 x 8,000 meter. 15,1 kn. 3.840 kW, MaK, 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 4-7-2012 in beheer bij Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. en Liberty One Shipmanagement. 2-2014 verkocht aan NBP Trader UG, Antigua and Barbuda, in beheer bij Liberty One Shipmanagement. 12-2014 herdoopt NBP TRADER. 6-4-2016 in beheer bij Liberty One Shipmanagement en Liberty Blue Shipmanagement. 8-9-2016 oprichting van Borg Trader B.V. te Delfzijl, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 66804019. 9-2-2017 verkocht aan Borg Trader B.V., Antigua and Barbuda, roepsein V2FC7, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, Duitsland. 2-11-2018 thuishaven Delfzijl, vlag Nederland, roepsein PBET, 2-11-2018 te Tallinn herdoopt WAALBORG. 16-11-2023 vertrokken van Houston naar Altamira, Mexico, 17-11-2023 in de Golf van Mexico ontstond brand in de machinekamer. 20-12-2013 van Tampico, Mexico. 6-3-2024 te Vigo, 11-3-2024 van Vigo naar Delfzijl met de sleepboot OPAL, 18-3-2024 binnen te Delfzijl voor Niestern Sander met assistentie van de sleepboten WATERSTROOM en WATERLAND.

YVONNE, IMO 8214968 (NB-285), 24-5-1983 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit (232) als YVONNE aan Christof Wilhelmus Laurentius Maria Leijten, Zwijndrecht. 998 BRT. 27-7-1989 verkocht aan Klaas Koster, Kampen (PHSJ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt STEADY. 18-6-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van Berchum V.o.F., Werkendam (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt WILLEM SR. 19-3-2001 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Schenkel V.o.F., Dordrecht (PIPK), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Marinus M. Schenkel, herdoopt

WILLEKE. 24-2-2006 via Anglo Dutch Shipbrokers V.o.F. verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., Klaipėda-Litouwen (LYRZ), herdoopt EURIKA. 20-7-2018 verkocht aan A & R Corp., Panama (HP2378), in beheer bij Arch Shipping FZ LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates.



25-11-2018 aan de kade van de firma Zöger te Brunsbüttel vond er een olie lekkage plaats op als gevolg van een overstroming van een brandstoftank. Het schip was om twaalf uur 's middags uit Kaliningrad aangekomen en was bezig met het ophalen van bunkervoorraden. Om 12.50 uur stroomde ongeveer 50-60 liter dieselbrandstof op het hoofddek en lekte in het water van het Kanaal van Kiel. Er werd een speciaal bedrijf opgeroepen om de olie op te vangen. Er werd een olieboom aangelegd om de lekkage in te dammen. Om 16:45 uur werd het schip vrijgelaten en vervolgde de reis naar Bilbao. De politie startte een onderzoek wegens milieucriminaliteit en er moest een borg van 700 euro worden betaald. 24-4-2020 aangehouden tijdens een havenstaatcontrole in Mykonos, de arrestatie onder auspiciën van het MOU van Parijs werd opgelegd nadat de inspecteurs ernstige tekortkomingen hadden geconstateerd die onder de Marine Labour Convention MLC 2006 vielen. 11-6-2021 verkocht aan Imtraco Overseas Switzerland, 8-8-2021 (F) thuishaven en vlag: Georgetown-Guyana (8RAS1) (vlag: vals), in beheer bij Fast Marine Corp., 8-8-2021 (F) te Mykonos, Griekenland herdoopt EOLIKA. 29-8-2021 vertrokken Mykonos, 30-8-2021 terug te Mykonos. 29-12-2021 geïnspecteerd te Dakar, 11 gebreken geconstateerd, aan de ketting gelegd, meer dan een jaar te Dakar gelegen. 12-2023 vlag: Sierra Leone (9LU2742). 18-12-2023 verkocht aan STAM – SARL, Dakar, Senegal, vlag: Sierra Leone. 2-2024 herdoopt BIDEW BI. (Foto: Koos Goudriaan, 2-8-2018, Parkkade, Rotterdam).

ZEALAND MAXIMA, IMO 9674933 (NB-288), 28-12-2010 contract, 29-12-2010 kiel gelegd, 12-2013 geplande oplevering, 19-3-2014 opgeleverd door Sefine Denizcilik Tersanecilik Turizm (bouwnummer 11) als ZEALAND MAXIMA aan Zealand Maxima B.V., Amsterdam, roepsein PCYC, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht en Zealand Shipping B.V., Almere. 18.036 GT, 173,76 (166,00) x 27,23 x 12,60 x 8,786 meter, 6.300 kW. 22-9-2015 (e) in beheer bij Canakkale Liman Isletmesi Sanayi ve Ticaret AS, Canakkale, Turkije. 1-2016 (e) verkocht aan Elaziz Ltd., Amsterdam, in beheer bij Canakkale Liman Isletmesi Sanayi ve Ticaret AS, Canakkale, Turkije. 7-2016 (e) thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4316, 7-2016 herdoopt ELAZIZ. 6-2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano. 9-2021 verkocht aan Pimlico Stellina Maritime Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein 5LCI5, in beheer bij Stellina Maritime Ltd. en Intresco Ltd., Odessa, 9-2021 herdoopt STELLINA. 2-2023 vlag: Malta (9HA4316).

## **NEDERLANDS NIEUWS**

### **\$ 25 miljoen**

Vernoemd naar het petekind van de koopvaardij kwam ze in 1966 als PRINSES MARGRIET in de vaart en ging dienst doen als instructievaartuig voor toekomstige koopvaardijofficieren. Dat beperkte zich niet tot nautische en technische zaken, want tegelijk kon kennis gemaakt worden met slecht weer. Er werd veelal op de Noordzee en in het Engels Kanaal gevaren en omdat het een echte slingerbak was, ondervond menig aspirant hoe het voelde om zeeziek te zijn. Het schip werd gebouwd door Vuyk & Zonen in Capelle aan den IJssel en meer dan drie decennia gerund door het KOFs (Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart).





In 2002 werd ze verkocht aan Jan Verkerk die het rigoureus ombouwde tot luxe jacht. De lengte en breedte (69 x 12 meter) bleven ongewijzigd, maar de BT ging van 1648 naar 1945 ton. Er kwamen 13 luxe suites met plek voor 26 passagiers en de Stork diesel van 1200 pk werd vervangen door een Caterpillar van 1014 kW. In 2005 kwam ze weer in de vaart als SHERAKHAN voor verhuur van luxe reizen naar exotische oorden. In 2017 werd in Rotterdam een grote refit uitgevoerd. De huurprijs is overigens \$ 425.000 per week.



Vorige week kwam ze vanuit Sint Maarten over de Atlantische Oceaan opnieuw naar Rotterdam en passeerde de SLEIPNIR, die haar met gemak uit het water kan tillen. Dat was niet het geval, want Jan Verkerk van Unlimited Yacht Charter uit Maarssen biedt momenteel het schip te koop aan. Het is te bezichtigen aan de Westerkade. Prijsindicatie \$ 25 miljoen. (Tekst en foto SHERAKHAN: Cees de Keijzer. Foto PRINSES MARGRIET: Bob van Raad).





### **Rederij De Jong Hofleverancier**

Rederij De Jong uit Maassluis heeft dinsdag 12 maart uit handen van de Commissaris van de Koning, de heer Jaap Smit, het predicaat Hofleverancier overhandigd gekregen. Naast het predicaat ontving directeur Pelger de Jong uit handen van burgemeester Rensen de Marnix van St. Aldegonde plaquette. Afgelopen jaar vierde Rederij De Jong haar 100-jarig bestaan. Met het toekennen van het predicaat schaart De Jong zich bij een selecte groep van Nederlandse bedrijven die het predicaat Hofleverancier mogen voeren. Pelger de Jong: “We zijn heel trots op deze erkenning, erkenning vooral voor de voorgaande generaties die altijd hebben gedacht aan de continuïteit van het bedrijf dat hiertoe heeft geleid. Zeker in de wereld van de logistiek, en specifiek in de binnenvaart, is het heel bijzonder deze erkenning te mogen ontvangen.” Burgemeester Rensen: “de bijzondere staat van dienst van Rederij De Jong in de scheepvaartwereld, het 100-jarig ondernemerschap, het bieden van werkgelegenheid en de brede uitstraling voor Maassluis als ondernemingsstad maken dat Rederij De Jong in aanmerking komt voor deze bijzondere gemeentelijke onderscheiding.” (Gemeente Maassluis. Foto RDJ IJSSELSTROOM ex ACCUM: Reinier van de Wetering, 16-02-2024, Maassluis-West).



De veerboot BLANKENBURG vaart weer tussen Rozenburg en Maassluis. Foto: Teun van der Zee, 18-3-2024. ENI 2104009, MMSI 244660375, PD4388, 12-7-1965 Brandmerk 4009 B DORD 1966. 1965



opgeleverd door Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr. (654) als GEDEPUTEERDE SCHILTHUIS aan Provincie Zuid-Holland, 's-Gravenhage. 22-7-1965 eerste meting, meetnummer: R29742N, district: Rotterdam. Waterverplaatsing: 284,737 ton. 50,84 x 15,27 x . x 3,520 meter. 2 x 525 EPK Lister-Blackstone TB EV12PR64, gekoppeld aan Voith Schneider propellers. 10-1-1966 afgifte brandmark. 1983 nieuwe motoren: 2 x 445 EPK, 670 omw/min., Kromhout 6FHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V. NE-1982, #70502-1 en #70502-2. 1-1-2002 verkocht aan "Veer Maassluis", Maassluis, 2001 in beheer bij Doeksen Rederij, Rotterdam voor de, herdoopt BLANKENBURG. 2007 in beheer bij Rederij Naco B.V., Maassluis. 12-11-2007 de naam Rederij Naco B.V. gewijzigd in Connexxion Water B.V. 1-1-2008 het veer in beheer bij Connexxion Water B.V. 1-1-2018 in beheer bij Ottevanger OV Services. 7-2018 naar Drimmelen voor onderhoud en in de kleuren van Ottevanger gebracht. 3-9-2019 in beheer bij AquaSwets Veren B.V. (Bleu Amigo / Swets Group, Zwijndrecht). 11-10-2022 naar Schiedam voor reparatie. Geen onderdelen verkrijgbaar en stil gelegd. 24-10-2023 er is een akkoord bereikt met de curator die het faillissement van AquaSwets Veren afhandelde en overgedragen aan de provincie Zuid-Holland (Gedeputeerde Staten), de exploitatie is verleend aan Damen. 9-2-2023 proefvaart vanaf de 2e Werkhaven, Damen Verolme. 2023 in beheer bij Damen Financial Participations. 14-11-2023 verhaald naar Damen Verolme. 13-12-2023 verhaald naar de Heysehaven. 1-3-2024 tweede proefvaart van autoveer BLANKENBURG tussen Rozenburg en Maassluis. 14-3-2024 officiële heropening van de veerdienst voor auto's. 15-3-2024 ingezet op de veerdienst Maassluis-Rozenburg.

De autoveerpont Maassluis-Rozenburg zette in eerste weekend bijna 4.000 auto's over. Door het afsluiten van de Beneluxtunnel had de veerboot het vier weekenden heel erg druk waarbij de wachttijd soms opliep tot drie uur.



### **Tanker IASONAS na brand in machinekamer naar Rotterdam gesleept**

Dinsdagavond 2 april arriveert de IASONAS in Rotterdam. De zeesleper MANTA van Boskalis sleepte de Griekse tanker naar de haven. Het schip raakte stuurloos vanwege een brand in de machinekamer. Voor de kust kreeg het vaartuig nog eens assistentie van vier Fairplay sleepers. Die begeleidden het schip naar de uiteindelijke ligplaats bij ROG Ship Repair in Waalhaven Oost.

Port of Refuge (vluchthaven)

Er ging een intensieve voorbereiding vooraf aan de aankomst van de IASONAS. De haven voor Rotterdam is voor de zeevaart op de Noordzee de zogenoemde 'port of refuge', vluchthaven. Bij averij kunnen zeeschepen altijd een beroep doen op de haven. Ook vorige week nog werd een schip met averij op de Noordzee naar Rotterdam gesleept.

Bij hoge mate van uitzondering is ooit een schip geweigerd. Dat gebeurde op 2 april 1981 met de Stanislaw Dubois. Het schip was in aanvaring gekomen boven Texel met het Soedanese schip Omdurman. Het had water gemaakt en calciumcarbide aan boord. Het explosiegevaar was dermate dat men het schip heeft geweigerd. Uiteindelijk heeft men het op 9 april boven de Doggersbank laten zinken. (Bron: Port of Rotterdam, 2-4-2024. Foto: Port of Rotterdam / Kees Torn).

IASONAS, IMO 9419357, Crude Oil Tanker, 62.782 GT, 115.501 DWT. 7-1-2009 opgeleverd als IASONAS aan Posidon Maritime Inc., Liberia (A8RJ6), in beheer bij Liquimar Tankers Management Services Inc. 15-3-2024 vertrokken van Tuzla Anchorage. Brand in de machinekamer en daardoor stuurloos, vastgemaakt door de sleepboot MANTA (IMO 9261487, ex UNION MANTA), 2-4-2024 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, assistentie over de rivier van vier Fairplay sleepboten, o.a. de FAIRPLAY-28 en FAIRPLAY-67.

### **Stena Line neemt grondig verduurzaamde en vernieuwde schepen in gebruik**

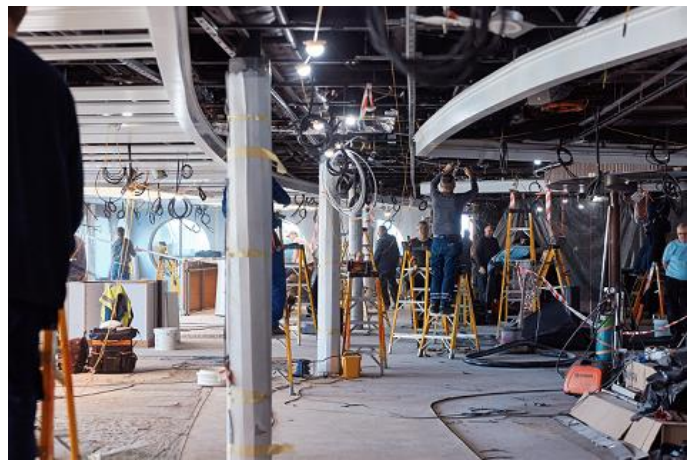
STENA BRITANNICA en STENA HOLLANDICA gemoderniseerd in slechts 18 dagen per schip

Nieuwe verf op onderwaterschip zorgt op jaarbasis voor ongeveer 780.000 liter aan brandstofbesparing 51% van meubilair hergebruikt

Verruiming passagierscapaciteit met ruim 100 zitplaatsen







### Vernieuwing leidt tot meer ruimte en comfort op route Hoek van Holland - Harwich

Rotterdam, 12 maart 2024 - Met de vernieuwing van de Stena Britannica en Stena Hollandica, speelt de ferrymaatschappij in op de veranderende behoeften van reizigers. De unieke metamorfose, die in totaal slechts 36 dagen in beslag nam, biedt reizigers nieuwe horecafaciliteiten, modernere zitruimtes en een grotere passagierscapaciteit. Bovendien is de vernieuwing van de schepen een volgende stap naar nog meer verduurzaming. Stena Line heeft de ambitie om voor 2030 30% minder CO2 uit te stoten. Vandaag viert Stena Line de vernieuwing van de twee schepen.

De zusterschepen die varen op de route Hoek van Holland – Harwich behoren tot de grootste ferry's ter wereld en werden vandaag feestelijke onthuld in het bijzijn van honderden gasten. In slechts 36 dagen bracht een team van 360 personen per dag het bijzondere project tot een geslaagd einde. In die periode werd elk schip onder andere compleet geschilderd, ook het gehele onderwaterschip, oftewel de gehele onderzijde, werd hierin meegenomen. Ook werden schroeven gepolijst wat zorgt voor efficiënter energieverbruik. Tot slot werden zitruimtes voor passagiers heringericht en opnieuw ingedeeld.



### Upgrade voor reisbeleving

De feedback die Stena Line de afgelopen periode heeft verzameld van reizigers vormde een belangrijk uitgangspunt voor de recente veranderingen. Het leverde bruikbare inzichten op om de dienstverlening beter te laten aansluiten op de behoeften van reizigers. De vernieuwingen in de ruimte waar passagiers de meeste tijd doorbrengen zijn ingrijpend. Zo is er in plaats van het voormalige à la carte restaurant een gloednieuwe Stena Plus Lounge met een capaciteit van meer dan 100 zitplaatsen. Voor een toeslag van slechts 28 euro krijgen gasten toegang tot deze ruimte, inclusief drankjes en snacks. Een ideale premium ruimte waar men kan relaxen, werken en waar tevens maaltijden geserveerd kunnen worden. Voor gezinnen met kinderen is een nieuwe en huiselijke ruimte gecreëerd: de Family Hub, vol met entertainment. Tot slot zijn alle kleine ruimtes op de achterkant van het schip verwijderd zoals de bioscoop, vergaderruimte en café. Daarmee is ruimte vrijgemaakt voor de modernere en grotere 'Social Bar



& Café'. Ook over goede Wi-Fi connectiviteit is nagedacht. Er is een upgrade doorgevoerd door gebruik te maken van de technologie van Starlink satellieten, die toegang bieden tot een snellere en stabielere internetverbinding.

#### Brandstofbesparing door speciale verf op onderwaterschip

De toepassing van siliconenverf aan de gehele onderzijde van het schip, oftewel onderwaterschip, levert per schip op jaarbasis circa 780.000 liter aan brandstofbesparing op. Per schip komt dit neer op een reductie van ongeveer 2500 mt (metric tons) CO2 per jaar. De speciale- en milieuvriendelijke verf, die vrij is van biociden, zorgt ervoor dat organismen zoals algen zich niet kunnen hechten en het onderwaterschip glad blijft. Een gladde onderzijde van het schip zorgt voor minder weerstand van het water tijdens een overtocht, wat resulteert in een verlaging van CO2 uitstoot. Daarnaast is een gunstige bijkomstigheid dat de siliconenverf acht jaar meegaat in plaats van de gebruikelijke twee jaar.

#### Voor 2030 30% minder CO2 uitstoot

Los van besparing dankzij speciale verf zorgen ook gepolijste schroeven voor een verminderde wrijving in het water. Dit leidt tot minder weerstand en daardoor efficiënter energieverbruik. Erik Thulin, Managing Director Stena Line: "Met de modernisering van onze twee schepen investeren we in ons aanbod en willen we reizigers een nóg betere ervaring bieden. Aan de vernieuwing ging meer dan een jaar planning vooraf waarbij bijzonder veel aandacht is besteed aan duurzaamheid. Het is onze ambitie om voor 2030 30% minder CO2 uit te stoten. Naast hergebruik van meubels, is veel verlichting vervangen voor LED verlichting, functioneren milieuvriendelijke urinoirs zonder water en wordt duurzaam desinfectie ECA water gebruikt, in plaats van chemicaliën, om zoveel mogelijk ruimtes mee schoon te maken. Dit schoonmaakmiddel wordt opgewekt door water, elektra en zout. Plastic en karton voor eenmalig gebruik worden verbannen en in het restaurant is een overstap gemaakt van lopend buffet naar plateservice, waarbij de gerechten op een bord gepresenteerd worden. Zo proberen we voedselverspilling te minimaliseren."



#### Reizen met de STENA HOLLANDICA en BRITANNICA

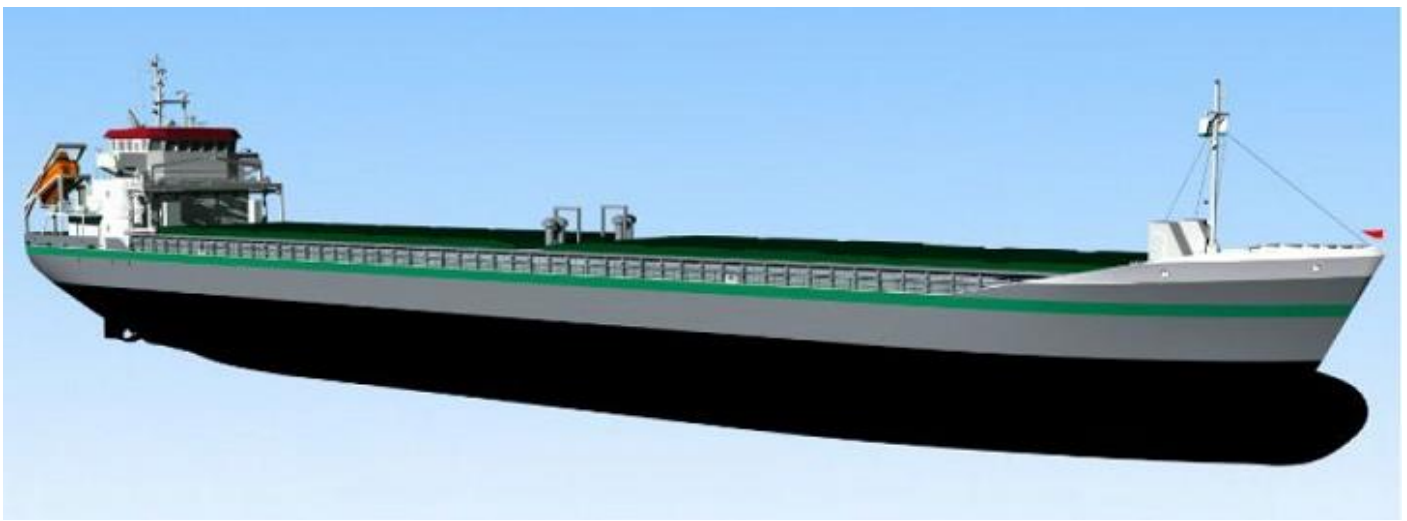
Dagelijks kunnen reizigers om 14.15 uur en 22.00 uur de overtocht maken van Hoek van Holland naar Harwich. Een overtocht duurt tussen de 6.30 en 9.30 uur, afhankelijk van de dag- of nacht afvaart. Persbericht Stena Line / duurzaam-ondernemen, 12 maart 2024. Foto's: Stena Line / Rob van der Voort. Persfoto: Stena Line, v.l.n.r. Erik Thulin - Managing Director, Peter Jacobs - Superintendent, Joyce de Bruin - Onboard Commercial Manager, Daniël de Wildt - Chefkok, Jeffrey van der Zee - Chefkok, Steven Fearon - Managing Director Madden Marine, Allan Robert - Captain. Foto: STENA HOLLANDICA: Paul Gerdes, 6-4-2024.

#### **WERFNIEUWS**

Pot Scheepvaart heeft in maart 2024 een bouwcontract getekend met Koninklijke Bodewes voor de bouw van een multifunctioneel schip met een draagvermogen van 6000 ton, ijsklasse 1A. De bouw start in april/mei dit jaar en de oplevering staat gepland voor eind Q1 2025.

Het schip zal door Royal Bodewes worden gebouwd op hun scheepswerf in het noorden van Nederland. Het schip zal worden ontworpen, gebouwd en gebouwd voor het vervoer van stukgoederen, hout, papier, houtpulp en bulkkladingen zoals steenkool, graan en gevaarlijke goederen.

IMO 1024663, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES 757, vlag: Antigua and Barbuda. 3-2024 overgenomen door Pot Scheepvaart B.V.. Delfzijl.



11-7-2025 geplande oplevering, 4.250 GT, 5.800 DWT. Zweeds-Finse ijssklasse: 1A, Snelheid: 11,8 knopen, 107,23 x 15,20 9,00 x 5,568 meter. Graan-capaciteit: 301.000 cft. Hoofdmotor: 1.768 KW, ABC 8 DZC. (Info en afbeelding: Pot Scheepvaart).

GS Yards B.V. te Waterhuizen is per 8 april 2024 failliet verklaard door de rechtbank in Noord-Nederland. Als curator is aangesteld mr. J.C.M. Silvius. Het insolventienummer van deze zaak is F.18/24/103. De (hoofd)activiteit van het in juni 2013 opgerichte bedrijf is vervaardiging van overige transportmiddelen. Bij de werf liggen nog de GREETJE, CL FLANDERS, CL NOGARO en de veerboot MEINE FÄHRE 1.

ARKLOW RESOLVE, IMO 9923255 (NB-313), General Cargo Ship, 4.267 GT, 6.600 DWT, 8-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 825, 26-1-2024 om 10:00 uur te water gelaten, assistentie van de sleepboten WATERPOORT en FERRY-JO, 23-2-2024 geplande oplevering aan Arklow Shipping ULC, Arklow, Ierland, 19-3-2024 te Delfzijl, 20-3-2024 proefvaart, 22-3-2024 opgeleverd als ARKLOW RESOLVE aan Arklow Shipping ULC, Arklow, Ierland (EIA2631). 23-3-2024 vertrokken van de Eemshaven naar Hull.

ASIA CEMENT NO.9, IMO 9983279 (NB-313), Cement Carrier, 5.200 GT, 7.750 DWT, 9-3-2023 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 778, 19-1-2024 te water gelaten, assistentie van de sleepboten FERRY-JO en GRUNO III, 7-4-2024 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GRUNO III en GRUNO IV, 9-4-2024 gedoopt ASIA CEMENT NO.9. 10-4-2024 proefvaart, 11-4-2024 proefvaart, 12-4-2024 geplande oplevering aan U-Ming Marine Transport Corp., Singapore, vlag: Taiwan (BHKS).



MARK D, IMO 9969443 (NB-304), General Cargo Ship, 2.545 GT, 3.700 DWT. 7-2022 kiel gelegd bij GS Yard te Waterhuizen onder bouwnummer GS YARD 236, aanvankelijk onder Nederlandse vlag, 3-5-2023 de tewaterlating uitgesteld, 11-5-2023 te water gelaten, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, 29-1-2024 van de werf via Delfzijl naar de Eemshaven, 31-1-2024 proefvaart, 16-2-2024 opgeleverd aan Mark D Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda (V2HQ9), in beheer bij Drevin Bereederungs- G.m.b.H. & Co. K.G., Cuxhaven. (Foto Kor Heidinga, 30-9-2023).



UNDEN, IMO 9961910, General Cargo Ship, 2.996 GT, 5.000 DWT. Aanvankelijk i.a. onder bouwnummer KHERSONSKIY 732, 31-8-2023 kiel gelegd onder bouwnummer 732, 1-3-2024 te water gelaten te Foxhol met assistentie van de sleepboten WATERPOORT en GYAS, 16-4-2024 geplande oplevering als UNDEN aan M/S Unden G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Rörd Braren Bereederungs-G.m.b.H. & Co. K.G., Kollmar.



## SLEEPVAART

### Slepers: de krachtpatsers van de haven



In de serie “Behind the scenes” nemen we een kijkje achter de schermen bij bedrijven in de Rotterdamse haven. We krijgen een unieke inkijk in de dagelijkse activiteiten en processen van diverse bedrijven in de grootste haven van Europa. Dit keer gaan we aan boord bij de slepers.

Havensleepboten zijn verantwoordelijk voor het veilig in- en uitvaren van havens en het aan- en afmeren van grote zeeschepen. Deze nautische dienst heeft een lange geschiedenis. In Rotterdam gaan de roots terug tot 1842, toen de eerste sleepboot officieel in gebruik werd genomen. Inmiddels zijn de slepers uit Rotterdam wereldberoemd in de maritieme sector. In een havenstad als Rotterdam, waar jaarlijks zo'n 30.000 zeeschepen de haven aandoen, is hun dienstverlening van onschatbare waarde.

#### Boluda Towage in beeld

Met dank aan Boluda Towage, is het mogelijk geweest om de wereld van de slepers beter te leren kennen. We mochten aan boord bij de sleepboot VB REBEL, bij kapitein Richard Rietveld, machinist Tim Meulendijk en matroos Han de Geest. En gingen in gesprek met Commercieel Area Manager Gerrit Peekstok en Dispatcher Timo van der Schee.

Over Boluda Towage



Boluda Towage is een familiebedrijf en wereldleider in maritieme dienstverlening. Ze leveren sleepdiensten in de belangrijkste havens over de hele wereld. Deze divisie van Boluda Corporación Marítima is actief op meerdere continenten, waaronder Europa, Azië, Afrika en Latijns-Amerika. Hun vloot bestaat uit diverse schepen, bemand door toegewijde en goed opgeleide bemanningen. Naast sleepdiensten biedt Boluda Towage ook offshore- en zeesleep-, noodhulp- en bergingsdiensten aan.



#### Sleper Boluda sleept schip

Ontzorgen door mee te denken

Op de vraag wat de dienstverlening van Boluda Towage bijzonder maakt, antwoordt Gerrit: “Wij zijn er om schepen te assisteren, die niet zelfstandig door de haven kunnen of mogen varen. We zorgen ervoor dat ze veilig door de haven navigeren, om aan de kade bij de terminal af te meren of om ze vanaf de kade te begeleiden. Dit doen we in samenwerking met de loodsen, de roeiers en de havenmeester. Maar we gaan verder dan dat.” Gerrit schetst een situatie die regelmatig voorkomt: “Als het weer verslechtert, dan bestaat de kans dat klanten een stand-by sleepboot nodig hebben, om ervoor te zorgen dat ze niet uit de boeien slaan of van de kant af drijven. In plaats van te wachten tot ze ons bellen, bellen we de agenten van die schepen en vragen wat de kapitein denkt nodig te hebben op basis van de weersverwachtingen. Dan kunnen we hierop anticiperen en hoeven we niet op stel en sprong een sleepboot uit de dienst te halen, waardoor we andere klanten mogelijk teleurstellen én we zorgen ervoor dat het schip veilig is.”

#### Rode schoorsteen

Timo vult hem aan: “We willen een totaalplaatje bieden. Boluda is een kwaliteitsmerk. Als een kapitein of loods een donkerblauwe sleepboot met een rode schoorsteen ziet, dan moet hij of zij denken ‘Ah, dan zit ik goed!’. Dat geldt voor de dagelijkse operatie en voor de speciale projecten. En niet alleen voor Rotterdam, maar alle havens waar we werken.”

#### Een echt familiebedrijf

Dat gevoel van ‘dan zit je goed’ verdient je niet overnight. Daar gaat een rijke geschiedenis aan vooraf. Gerrit deelt een stukje geschiedenis en over de mensen die er soms al jaren werken. “Boluda Towage Rotterdam is een onderdeel van Boluda Corporación Marítima, een familiebedrijf dat al sinds 1837 actief is. Er werken hier kapiteins die al meer dan 50 jaar in dienst zijn en ooit bij ons zijn begonnen als matroos. Er zijn veel matrozen die aangeven de wens te hebben om kapitein te worden. En dat kan. We hebben onze eigen opleidingstrajecten. Als je jong instapt bij Boluda Towage, dan kun je door de opleidingstrajecten je hele carrière bij ons blijven varen. Naast opleidingen voor matrozen, machinisten en kapiteins, leiden we ook towmasters op. Dat zijn kapiteins die heel veel ervaring hebben met het slepen van bijvoorbeeld pontons, sleepbakken en tunnelstukken. Dit noemen we “Specials.”

#### Een tweede huwelijk

Aan boord bij de Rebel, zagen we dat het driemanschap – de kapitein, machinist en matroos – feilloos op elkaar zijn ingespeeld. Ze werken al jaren als team samen. Timo vertelt hierover: “We hebben verschillende shifts. De meesten werken in de continuïdient, waardoor de bemanning soms 1 of 2 weken bij elkaar aan boord zijn. Ze moeten écht op elkaar aankunnen. Ze weten elkaars sterke en zwakke punten. Sommige teams werken al twintig of dertig jaar met elkaar samen. Ze hebben elkaars kinderen op zien groeien. Een



tweede huwelijk, noemen ze dat.” Aan boord van de Rebel, werd het zelfs een eerste huwelijk genoemd... Timo vervolgt: “Ja, al merk je wel dat de jongere mensen vaker graag ’s avonds thuis willen zijn, bij de kinderen. In plaats van continudiensten, hebben we nu ook veel meer dag- en of nachtdiensten dan een aantal jaar geleden. Dit is gunstig voor de mannen die graag meer thuis willen zijn. En voor onze planning, gezien de groeiende scheepsbewegingen en het toenemende aanbod. Daarom moeten we altijd klaarstaan, 24 uur per dag, 7 dagen per week. Zondagsrust en feestdagen kennen we niet op het water. Het werk gaat altijd door, en dat vergt flexibiliteit en toewijding.”



Trots

Als de vraag gesteld wordt hoe de toekomst van Boluda Towage eruitziet, antwoordt Gerrit vol vertrouwen: “Veelbelovend. Wij zijn een wereldwijde speler en staan op het punt om de grootste sleepdienst ter wereld te worden. We opereren mondiaal, maar lokale verankering is en blijft voor ons van groot belang. Ons commerciële team bedient zowel het internationale als lokale havennetwerk en in alle havens waar we onze diensten aanbieden, werken we met lokale bemanningen en teams die de havens op hun duimpje kennen. We draaien in Rotterdam aantallen weg, waar andere havens wereldwijd met verbazing en bewondering naar kijken. En als je dan op je telefoon kijkt als je ’s avonds laat thuiskomt en er een ontzettend aardig berichtje is binnengekomen van een klant die ons bedankt voor onze inspanningen vandaag, tja, het klinkt misschien cheesy, dan zijn we daar best wel trots op.” (Bron en foto: Port of Rotterdam, 4 maart 2024. Foto VB THAMESBANK: Jan Verhoog, 22-10-2023. Foto MSC SORAYA + VB SEAL: Teun van der Zee, 1-7-2023. Foto VB FALCON + BOW AGATHE: Cees van der Kooij, 7-2-2024).

### **Overname van Les Abeilles door Boluda: “goed nieuws voor zittende en losse werknemers”**

De Spaanse groep Boluda maakte op 4 maart 2024 bekend dat het in exclusieve onderhandelingen was om Les Abeilles International te kopen. De legendarische eigenaar van zeesleepboten is momenteel eigendom van Econocom. Een “nogal geruststellende” beslissing, meent de Brest-zeevarendenverdedigingsvereniging Mor Glaz.

De zeevarendenverdedigingsvereniging Mor Glaz, gevestigd in Brest (Finistère), verwelkomt de keuze van de Econocom-groep om exclusieve onderhandelingen aan te gaan met het Spaanse Boluda voor de aankoop van het bedrijf Les Abeilles International. “Nu pensioenfondsen zijn uitgesloten, is dit behoorlijk goed nieuws voor de zittende en losse werknemers van het bedrijf Les Abeilles International. Het is ook geruststellend voor de gebruikers van de schepen, de Maritieme Prefecten”, onderstreept Jean-Paul Hellequin, voorzitter van Mor Glaz.

Eind 2023 maakte hij zich zorgen over de mogelijke overname van de Abeilles door een pensioenfonds. Boluda is de wereldleider op het gebied van slepen: “Dit kan de Franse staat alleen maar geruststellen voor degenen die de geschiedenis van de kustbescherming in Frankrijk kennen”, voegt Jean-Paul Hellequin toe. De voltooiing van deze operatie wordt verwacht in het 2e kwartaal van 2024.



#### Reeds aanwezig in Brest

De vloot van Abeilles International bestaat uit vier interventie-, assistentie- en reddingsleepboten (RIAS): ABEILLE NORMANDIE, ABEILLE MÉDITERRANÉE, ABEILLE BOURBON (gevestigd in Brest), ABEILLE LIBERTÉ, een gecharterd reddings- en assistentievvaartuig (BSAA) JASON, en de (AHT), ABEILLE HORIZON. De Boluda-groep is al aanwezig in Brest als eigenaar van havensleepboten. (Bron: Ouest France, 6-3-2024. Foto: Les Abeilles).



**Varen met Voith-Schneider-sleepboot kan in Nationaal Sleepvaart Museum**



Altijd al willen ervaren hoe het is om met een Voith Schneider-aandrijving te varen? Dat kan in het Nationaal Sleepvaart Museum in Maassluis met de in eigen beheer ontwikkelde Voith Schneider-vaarsimulator. Een Voith Schneider-propeller is een uniek aandrijfsysteem voor havensleepboten en andere vaartuigen die met name in beperkt vaarwater snel en veilig moeten kunnen manoeuvreren. Voortstuwing en besturing zijn samengebracht in roterende bladen, die verticaal onder het schip draaien, waardoor de stuwkracht in elke gewenste richting kan worden gericht.



Hoe het voelt om met een sleepboot te varen is mogelijk in het Nationaal Sleepvaart Museum op de gloednieuwe vaarsimulator. Midden tussen de scheepsmodellen aan de haven van Maassluis, met uitzicht op de stoomsleepboot Furie kan iedereen het uitproberen. En het is levensecht.

De vaarsimulator heeft een Voith Schneider sleepboot die speciaal is ontwikkeld om in nauw vaarwater en kleine havens goed te kunnen manoeuvreren. Er moet een ingewikkeld parcours in korte tijd worden afgelegd zonder brokken te maken. Dat blijkt niet eenvoudig.

Ook kan je testen of je met de pont Maassluis-Rozenburg overweg kunt. Deze heeft Voith Schneiders propellers onder het voor- en achterschip als voortstuwing. De sterke eb en vloedstroming op het Scheur bemoeilijkt ook het varen met het autoveer op de simulator of je nu een ervaren varensman bent of niet.

Het Nationaal Sleepvaart Museum is geopend van woensdag t/m zondag van 12.00 uur tot 16.00 uur. De suppoosten van het Museum maken iedereen graag wegwijs op de simulator.



De oorsprong van de simulator is een computerspelletje ontvangen van de firma Voith dat voornamelijk bedoeld was om te laten zien hoe een Voith Schneider propeller functioneert.

Het spelletje had echter niet veel mogelijkheden en twee vrijwilligers van het Sleepvaartmuseum, Hans van der Pennen en Kees Koree, zijn aan de slag gegaan om er een volwaardige vaarsimulator van te maken. Op de simulator moest de stuurman óók te maken krijgen met wind en stroming, terwijl een ingewikkelde manoeuvre uitgevoerd wordt in een kleine haven, zodat het een uitdaging blijft om het goed te doen. Na twee jaar experimenteren is dat gelukt. Met de hulp van Voith Turbo Drive B.V., die ook originele bedieningsorganen ter beschikking is een levensechte simulator ontworpen. Dat het goed gelukt is blijkt uit dat zelfs ervaren Voith Schneider bestuurders het een moeite vinden om zonder missers de simulatieopdracht te uit te voeren.

De eerste Voith Schneider sleepboot in Nederland werd in 1958 door Goedkoop in Amsterdam in de vaart gebracht. Dit was de JAN GOEDKOOP JR. (foto).

In 1961 volgde Smit met de EUROPA en AZIË die speciaal waren gebouwd om tankers in de Botlek en Europoort havens moesten gaan assisteren. Deze voldeden goed zodat een serie van sleepboten van 3000 pk volgde die allen naar een zandbank werden genoemd.

In Zeeland en Antwerpen voer de Firma Muller in de vorige eeuw met de Voith Schneider sleepboot KAMPERLAND.





De techniek heeft niet stilgestaan. Op basis van de mede door Multraship ontwikkelde carousel sleeptboot is de Carousel Rave Tug ontworpen die met Voith Schneider propellers is uitgerust. Voorbeelden hiervan zijn de MULTRATUG 32 en MULTRATUG 33 uit 2018. Ook het offshore schip KROONBORG van Rederij Wagenborg heeft Voith Schneider Propellers. (Persbericht en foto's Nationaal Sleepvaart Museum. Foto BRIELSEBANK: Teun van der Zee, in dok Niehuis & v.d. Berg, Pernis, 14-9-1994).



De nieuwe Voith Schneider-simulator / Foto Nationaal Sleepvaart Museum







## **Boskalis jaarcijfers 2023: Historisch recordjaar met meer dan EUR 1 miljard EBITDA en EUR 600 miljoen nettowinst**

Koninklijke Boskalis B.V. (Boskalis) heeft een historisch 2023 afgesloten. Zowel de omzet als het resultaat was nog nooit zo hoog, waarbij alle bedrijfsonderdelen hebben bijgedragen aan deze indrukwekkende cijfers.

De omzet is met 20% toegenomen tot EUR 4,28 miljard (2022: EUR 3,58 miljard).

De EBITDA is met 68% toegenomen en kwam uit op EUR 1.016 miljoen (2022: EUR 604 miljoen) en de EBIT nam toe met 135% tot EUR 701 miljoen (2022: EUR 298 miljoen).

De nettowinst is met bijna 150% toegenomen tot EUR 601 miljoen ten opzichte van EUR 241 miljoen in 2022.

Peter Berdowski, CEO Boskalis: “2023 was een bijzonder succesvol jaar voor Boskalis, waarin we vele records hebben verbroken. De nettowinst steeg met bijna honderdvijftig procent tot een recordhoogte van ruim EUR 600 miljoen en de EBITDA tot meer dan één miljard euro. Mooi is te zien dat alle onderdelen van ons bedrijf aan deze prachtige cijfers hebben bijgedragen. Al onze medewerkers verdienen dan ook een groot compliment voor de toewijding, professionaliteit en onderlinge samenwerking waarmee we deze successen hebben kunnen bereiken.

Bij Dredging & Inland Infra waren de schepen zeer goed bezet op grote projecten in het Midden-Oosten, Verre Oosten en Europa. Er is hard gewerkt aan innovatieve infrastructuur, zoals de Fehmarnbelt tunnel in Denemarken en Manila International Airport. Daarnaast waren we druk met diverse klimaatadaptieve projecten, zoals de kustbescherming bij Togo/Benin en dichterbij huis de versterking van de Markermeerdijken ten noorden van Amsterdam. Klimaatadaptieve maatregelen kregen veel aandacht tijdens de COP28 in Dubai. Met onze activiteiten op het gebied van kustverdediging en rivieroeversbescherming bieden we passende oplossingen ter bescherming tegen de gevolgen van klimaatverandering. De noodzaak hiervan werd zichtbaar toen eind 2023 grote delen van Europa werden bedreigd door hoog water als gevolg van extreem weer.



Met onze Offshore Energy activiteiten hebben we opnieuw een grote bijdrage geleverd aan de energietransitie. In 2023 waren we wereldwijd betrokken bij de aanleg van 29 offshore windparken, goed voor 50% van onze offshore-omzet. We voltooiden ons eerste windproject in de Verenigde Staten en waren

met verschillende windprojecten druk in Taiwan en Europa. Onze zware-ladingschepen waren betrokken bij een groot aantal spraakmakende transporten.

Zeer recent hebben wij ALP Maritime overgenomen. Met deze overname hebben wij onze positie in de markt van Anchor Handling Tugs (AHT's) versterkt en acht krachtige schepen aan onze vloot toegevoegd. Tot slot hebben ook de eerdere toevoegingen aan de groep – Subsea Services en Marine Survey – weer sterk bijgedragen aan het succesvolle jaar.

De berging wist opnieuw de aandacht van de internationale media te trekken met het succesvol verwijderen van 1,1 miljoen vaten olie vanuit de 48 jaar oude FSO Safer in de Rode Zee bij Jemen. We zijn blij dat deze operatie op tijd was afgerond, voordat er onrust uitbrak in de regio.

Met trots kijken we terug, en met vertrouwen kijken we vooruit. Onze strategie van Sustainable Growth heeft het afgelopen jaar haar rijpe vruchten afgeworpen en ook 2024 lijkt een mooie oogst te beloven. De orderportefeuille is goedgevuld en ook de marktvooruitzichten zijn goed. Wij gaan door op het succesvolle pad van innovatieve infrastructuur, klimaatadaptatie en energietransitie.” (Bron en: Persbericht Boskalis, 7-3-2024, Foto BOKA OCEAN: Jan Verhoog, 26-12-2023).



### **Hijsoperatie pijlers Zoutdam IJmuiden succesvol afgerond**

De grote hijsoperatie om de 2 pijlers van Zoutdam IJmuiden in het Binnenspuikanaal van het sluizencomplex IJmuiden te plaatsen, is zondagochtend 31 maart 2024 succesvol afgerond.

Daarmee zijn de beide pijlers gecontroleerd op hun definitieve plek gezet. Het hijsen van de 1e pijler startte zaterdagochtend 30 maart 2024 vroeg in de ochtend. In totaal heeft het hijsen van de 2 pijlers die elk 27,5 m hoog, 8 m breed én bijna 3000 ton zwaar zijn, ongeveer 30 uur geduurd.

In het weekend van 30 en 31 maart waren de omstandigheden om de hijswerkzaamheden uit te voeren gunstig. Zo mocht het niet te hard waaien, moest er voldoende zicht zijn en mocht het water in het Binnenspuikanaal niet te hard stromen. Oorspronkelijk zou het plaatsen van de pijlers op woensdag 3 en donderdag 4 april 2024 zijn.

Maar de operatie werd door aannemer Van Hattum en Blankevoort in afstemming met Rijkswaterstaat vervroegd, omdat naar verwachting de windkracht op 4 april ongunstig zou zijn om veilig te hijsen.

Voor het plaatsen van de pijlers werd het enorme kraanschip Gulliver ingezet. Dit is een kraanschip van de buitencategorie met een afmeting van 108 m lang en 48 m breed, die beschikt over 2 kranen van 90 m hoog. Deze kranen hebben samen een hijsvermogen van 4000 ton. Er zijn in totaal ruim 100 mensen verdeeld over 2 ploegen dit weekend ingezet om de pijlers te plaatsen. (Bron en foto: Rijkswaterstaat).

### **KOTUG: overname Kotug Seabulk Maritime**

KOTUG International BV ( KOTUG ) heeft vandaag aangekondigd dat het de overname van Kotug Seabulk Maritime LLC (KSM) heeft afgerond, waarbij het de volledige eigendom van het bedrijf krijgt. KOTUG verwierf het belang van haar joint venture-partner SEACOR Holdings Inc. (SEACOR) via haar Seabulk-dochteronderneming KS Maritime Holdings LLC, eigenaar van het 50%-aandeel in KSM.





KOTUG, opgericht in 1911, is een vooraanstaand familiebedrijf op het gebied van sleep- en maritieme diensten dat een verscheidenheid aan sleep-, onderzeese en andere maritieme diensten aanbiedt aan klanten over de hele wereld. Momenteel bestaat de vloot uit ruim 70 sleepboten en binnenvaartschepen.

Ard-Jan Kooren, CEO van KOTUG: “Samen met Seabulk hebben we KSM ontwikkeld tot een gerenommeerd, toonaangevend sleepmerk in het Caribisch gebied. We zijn verheugd om de volledige eigendom van het bedrijf over te nemen en de komende jaren essentiële ondersteuning te blijven bieden aan de activiteiten van Buckeye Partners Freeport, met een van de modernste en meest geavanceerde vloten in de regio. Onze activiteiten worden ondersteund door een uitstekend team, waarbij meer dan 93% van het personeel Bahamaans is, zowel in onze kantoren als aan boord.”

KSM, opgericht in 2017, treedt op als de exclusieve leverancier van maritieme terminalondersteuningsdiensten voor de Bahamas Hub van Buckeye Partners, die lancerings- en lijnafhandelingsdiensten omvat. Buckeye Partners is een van de grootste onafhankelijke exploitanten van pijpleidingen en terminals voor vloeibare aardolieproducten in de Verenigde Staten en bezit momenteel de enige exploitatievergunning voor alle bunkeractiviteiten in de haven van Freeport.

Dan Thorogood, CEO van Seabulk, uitte zijn optimisme over de transactie en zei: “Dit is een buitengewoon positief resultaat. In de loop van onze ruim tien jaar durende relatie hebben we niet alleen het eigen Rotortug-schip geïntegreerd in de KSM JV, maar ook in de voorheen eigendom zijnde Seabulk-havensleepvloot onder Amerikaanse vlag. KOTUG is een leider op het gebied van sleepinnovatie, en ik kan vol vertrouwen zeggen dat ze bij uitstek geschikt zijn om het bedrijf vooruit te helpen en de voortzetting van hoogwaardige, klantgerichte activiteiten te garanderen.” (Persbericht en foto: ksm-towage.com, 29 februari 2024).



AL ALIAH IMO 9892004, Tug, 120 GT, 22-5-2019 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571799, 11-2024 geplande oplevering aan Damen Shipyards B.V., Nederland (PCYR).

AL ALIAH, IMO 9928956 (NB-314), Utility Vessel, 273 GT, 102 NT, 30-11-2020 te water gelaten bij Safe Co. Ltd. Sp.z.o.o., Gdansk onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571822, 3-1-2021 gearriveerd te Dordrecht met de sleepboot EGESUND, afgebouwd onder de vlag van St. Vincent and Grenadines (J8B6537), verkocht aan National Marine Dredging Co. PJSC, Abu Dhabi, 6-2-2024 proefvaart als AL ALIAH, 28-2-2024 proefvaart op het Hollandsch Diep, 29-2-2024 opgeleverd als AL ALIAH aan National Marine Dredging Co. PJSC, Abu Dhabi, United Arab Emirates. 3.042 EPK, 2.238 kW, 3 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., vertraagd naar 303 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette (USA). 2-3-2024 vertrokken van Gorinchem naar Abu Dhabi, 24-3-2024 ETA te Suez. 6-3-2024 te Brest. 8-3-2024 van Brest naar het Suez Kanaal.

BB ELECTRA, IMO 9953731, Tug, 277 GT, 9-12-2022 eerste staal gesneden, 8-3-2023 kiel gelegd, 26-12-2023 te water als ELECTRA 2201 voor Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. 28-2-2024 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (297) als BB ELECTRA aan Bukser og Berging AS, Lysaker, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6526), voor de overtocht in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 22,40 (21,19) x 10,84 x 4,40 x . meter. 4-4-2024 te IJmuiden. 5-4-2024 vertrokken van IJmuiden naar Oslo.



BB ELECTRA, foto: Jan Plug, 4-4-2024, IJmuiden

BOKA TIAMAT, IMO 9792527 (NB-277), Offshore Support Vessel, 23-9-2015 contract, 9-5-2016 kiel gelegd, 13-12-2016 te water, vlag: Noorwegen (LAZV7), 17-1-2019 opgeleverd door Vard Brattvaag (840) als TOPAZ TIAMAT aan Team VI Ltd., Marshall Islands (V7A2125), in beheer bij Topaz Energy and Marine Limited Dubai, United Arab Emirates. 6.133 GT, 1.840 NT, 3.303 DWT. 98,10 (89,69) x 20,05 x 8,50 x 6,012 meter. 120 ton, Main generator engine 1, 3 en 5: 3516C, Caterpillar Inc. Main generator engine 2 en 4: C32, Caterpillar Inc. 1-2021 voor 3,5 jaar in bare-boat charter bij Boskalis om samen met de BOKALIFT 2 (IMO 9190705, ex YAN) te werken voor BoWei Offshore (Joint Venture Boskalis met Hwa Chi Construction) aan een windmolenpark bij Taiwan. 17-12-2020 te Kopervik. 4-1-2021 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. 7-1-2021 (F) vlag België, roepsein ORUE, in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V., herdoopt BOKA TIAMAT. 22-1-2021 vertrokken van de Botlek naar Singapore, 28-1-2021 ETA te Algeciras. 1-3-2021 ETA Suez Kanaal. 19-2-2024 verkocht aan P&O Maritime MPSV FZE, Antwerpen-België, in beheer bij Boskalis Offshore Fleet Management B.V., Papendrecht.

DAMEN YN 512624, IMO 9917220, Tug, ASD 3010, 297 GT, 129 DWT, 30-8-2021 te water gelaten te China onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512624, 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo.

DAMEN YN 512625, IMO 9917232, Tug, ASD 3010, 297 GT, 129 DWT, 18-10-2021 te water gelaten te China onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512625, 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo.

DBB IDEFIX, IMO 9369277, sleepboot, 340 GT, 102 NT, 26-9-2005 opgeleverd door SOCARENAM (201) als ARAMIS aan Savinien de Bergerac, French Southern Territories, in beheer bij Dragage Internationale. 2.028 EPK, 1.492 kW, 2 x Caterpillar. 5-2007 vlag: Frankrijk (RIF). 24-2-2020 verkocht aan Dredging International N.V., 2-2020 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5990). 9-2023 verkocht aan DEME Dredging N.V., St. Vincent and Grenadines. 16-1-2023 opgelegd te Astakos. 2024 verkocht aan DBB Dredging A.p.S., Svendborg-Denemarken (DIS) (OUBX2), herdoopt DBB IDEFIX. 14-3-2024 vertrokken van Astakos met de sleepboot VALDEMAR naar Svendborg. 25-3-2024 tot 6-4-2024 schuilen te Almeria. 7-4-2024 passage te Gibraltar.

DMS OSPREY, IMO 9548897 (NB-165), Damen Shoalbuster 3511, casco gebouwd bij Damen Gdynia Shipyard, 9-6-2009 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg op achter de Poolse sleepboot HERAKLES, afgebouwd bij Damen Shipyards B.V., Gorinchem onder bouwnummer 571615, 26-2-2010 te water gelaten, 13-4-2010 naar de Europoort voor de proefvaart, 27-4-2010 (BV) opgeleverd aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam, roepsein PBYG, 3.840 KW, 2 x Caterpillar 3516 B TA HD/B,





Caterpillar Tractor Co. NE-09, trekkracht 65,8 ton. 28-4-2010 proefvaart in de Europoort. 2-2020 vlag: Panama (HO9026). 24-9-2010 in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. 11-9-2012 in beheer bij National Marine Dredging Co. 14-8-2014 in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. 30-5-2016 in beheer bij Allianz Middle East Shipmanagement LLC, Abu Dhabi. 21-6-2018 in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V. 28-2-2020 verkocht aan Limetree Bay Terminals LLC, Panama. 23-2-2024 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V. 23-2-2024 vertrokken van St. Croix, Virgin Islands naar Stellendam, 17-3-2024 te Stellendam. 3-2024 verkocht aan Emar Offshore Services B.V, Raamsdonksveer, vlag: Cyprus (5BKP6), 28-3-2024 herdoopt E-NINE. (Foto: Ruud Zegwaard, 14-4-2010, proefvaart).

EN AVANT 26, IMO 9985277 (NB-314), ASD 3212, 450 GT, 7-12-2022 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 512579, 27-12-2023 te water gelaten, 15-3-2024 geplande oplevering als EN AVANT 26 aan Damen Workboats B.V. (Damen Shipyards Gorinchem B.V.), vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6538) en bestemd voor Rederij T. Muller B.V., Dordrecht. 4-2024 aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 448 GT. 4-4-2024 van Ha Long Anchorage naar Vigo.

HRABRI, IMO 9970870, ASD Tug 2811, 20-12-2023 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513226) aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., St. Vincent and Grenadines (J8B6495). 299 GT. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938/E2 BV, Caterpillar Inc., Tianjin. 22-3-2024 overgedragen aan Brodospas DD, Kroatië, 27-3-2024 te Split gedoopt HRABRI.

HELECHOSA, IMO 9976264, Tug Danen ASD 2111, 3-3-2024 opgeleverd door Damen Shipyards Changde 510401, als HELECHOSA aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6519), 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Vigo. 198 GT, 69 DWT.

KÄTHE WESSELS, IMO 9976276, Tug Damen ASD 2111, 28-5-2023 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 510402, 15-3-2024 opgeleverd als KÄTHE WESSELS aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6520), bestemd voor Emden Schlep-Betrieb G.m.b.H., Emden. 3-2024 Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 198 GT, 69 DWT.

MED RIGEL, IMO 9525443 (NB-295), Pusher/Tug, 20-12-2007 contract, 30-9-2009 kiel gelegd, 25-6-2010 bouw gereed, 1-7-2010 opgeleverd door Astilleros Armon S.A. (689) als VEHINTICINCO aan Remolques Unidos SL, Spanje. 428 GT, 128 NT, 413 DWT, 5.978 EPK, 4.400 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., vertraagd naar 225 rpm., Caterpillar 3516C-HD, Caterpillar Inc., Indiana NE-09. 2-2011 verkocht aan Santander Lease S.A., EFC, Spanje, in beheer bij Remolques Unidos SL. 5-2022 verkocht aan Narrativa Basilar Unipessoal, Madeira-Portugal (CQQZ). 14-6-2022 herdoopt MED RIGEL. 26-7-2022 te Rotterdam. 31-7-2022 te IJmuiden. 12-2023 in beheer bij Medtug Sines S.A., Sines, Portugal. 2-2024 herdoopt VB PUMA.

MULTRATUG 35, IMO 9964039 (NB-311), ASD 3212, 450 DWT, 19-4-2022 kiel gelegd te Vietnam onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512578, 3-2024 geplande oplevering aan Damen Workboats B.V. (Damen Shipyards B.V.), Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines, bestemd voor Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen. 29-3-2024 te Hải Phòng, 1-4-2024 aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo.



NEW-GRANGE, IMO 7325320, 1973 opgeleverd door Van Goor's Scheepswerf & Machinefabriek B.V. (653) als DEO VOLENTE aan P.C. Vlaming & Zn., Texel (PDOX). Vissersvaartuig, 202 BRT. 1.240 EPK, De Industrie. 1987 verkocht aan Seamus Connolly, Ierland, 1987 herdoopt NEW-GRANGE D.489. 1992 verkocht aan Denis O'Flaherty & Others, Dublin-Ierland. 15-6-2006 als NEW-GRANGE verkocht aan European Global Energy Services, 6-2006 vlag: Sierra Leone, in beheer bij Van Laar Maritime B.V. 2008 verbouwd tot Utility Vessel. 201 GT. 18-2-2010 verkocht aan Andrea Shipping Ltd., 2010 vlag: Vanuatu, in beheer bij Pacific Blue Ltd. 24-11-2015 verkocht aan Th.A. Cornelissen, Vanuatu. 2016 verkocht aan Joao Caetano Gomes da Silva, Vanuatu, herdoopt JOAO CAETANO. 2017 vlag: onbekend. 17-3-2024 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Willem Koper, 18-9-2009).

PARYAQAQA, IMO 9883637, Tug, ASD 3010, 297 GT, 129 DWT, 24-10-2020 te water gelaten te China onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512621, 3-2024 te Zhangjiagang, China aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo.

SC RUBY, MMSI 244349000, Port Tender, 2024 opgeleverd door Neptune Marine aan Sima Charters B.V., Maassluis, thuishaven Rotterdam (PHFM), 21-3-2024 te Hoek van Holland gedoopt SC RUBY. 23 x 6 meter. Volvo Penta triple IPS 1050.

TARKA, IMO 9295622 (NB-175), Shoalbuster 2609, casco gebouwd bij Kozle Serwis, Kozle, 23-6-2003 geregistreerd als DMS BLACKBIRD, 1-12-2003 casco na een flinke vertraging gearriveerd bij Damen Shipyards B.V. te Hardinxveld, 29-3-2004 te water gelaten bij Scheepswerf Damen B.V. te Hardinxveld-Giessendam, bouwnummer 1556, 19-4-2004 de technische proefvaart in de Europoort, 20-4-2004 proefvaart in de Europoort en terug bij scheepswerf Damen Shipyards B.V. te Hardinxveld-Giessendam, 19-4-2004 geregistreerd als TARKA, 29-4-2004 te Hardinxveld opgeleverd aan Holding Herman Senior B.V. (Herman Sr. B.V.). 10-4-2011 te Darwin overgedragen aan Offshore & Ocean Engineering, Botany, NSW-Australië, 4-2011 vlag: Belize, roepsein V3PL2. 23-7-2013 verkocht aan Stardazz Pte. Ltd., Panama. 10-2016 verkocht aan Pacific Marine Group Pty. Ltd., Australië (VNZ2242), 10-2016 herdoopt PMG TARKA. 2024 verkocht aan PMG Equipment Pty. Ltd., Townsville-Australië (VNZ2242).

VB COURAGE, IMO 9963891, Tug, Damen ASD 2813, 23-11-2023 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513333, 4-3-2024 te Hải Phòng, 27-3-2024 opgeleverd als VB COURAGE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6542), bestemd voor Boluda. 4-2024



aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 387 GT. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo. 9-4-2024 van Singapore, 9-5-2024 ETA te Las Palmas.

VB ENDEAVOUR, IMO 9992189, Tug, Damen RSD 2513, 17-1-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 515031, 25-3-2024 te Hải Phòng, 26-3-2024 opgeleverd als VB ENDEAVOUR aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6543), bestemd voor Boluda. 4-2024 aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR voor transport naar Rotterdam. 353 GT. 4-4-2024 m.s. HAPPY STAR van Ha Long Anchorage naar Vigo. 9-4-2024 van Singapore, 9-5-2024 ETA te Las Palmas.

VOS CHAMPAGNE, IMO 9697715 (NB-210), 15-3-2013 contract, 9-8-2013 eerste staal gesneden, 9-12-2013 kiel gelegd voor rekening van Nam Cheong International Ltd., Kuala Lumpur, 29-4-2014 te water gelaten onder bouwnummer Fujian Southeast SK502, gebouwd als SK LINE 502 voor Nam Cheong International Ltd., Port Kelang-Maleisië, 4-11-2014 (Vroon) opgeleverd door Fujian Southeast Shipyard als VOS CHAMPAGNE aan Offshore Support Vessels 14 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. Ingezet voor Service Chevron Thailand in de Gulf of Thailand. Roepsein 9V3074, 2.255 GT, 684 NT, 1500 DWT, 6.601 EPK, 2 x 2.427 kW, Niigata 8MG28HX, Niigata Power Systems Co. Ltd. 16-8-2018 verkocht aan Offshore Support Vessels 23 B.V., Gibraltar, in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l. Genua. 2022 vlag: Luxemburg (LXGF). 27-10-2023 verkocht aan Hillcrest Pte. Ltd., Luxemburg, in beheer bij Britoil Offshore Services S.r.l. Genua. 2014 herdoopt BOS CHAMPAGNE.

VOS HESTIA, IMO 9529061 (NB-156), Anchor Handling Tug Supply Vessel, 13-12-2008 kiel gelegd, casco gebouwd bij Nam Cheong Dockyard Sdn. Bhd., Fujian, 3-2009 te water gelaten als SK LINE 39, 4-2009 opgeleverd door Fujian SouthEast Shipyard Ltd., Fuzhou (SK-39). 11-5-2009 overgedragen aan Offshore Support Vessels 15 B.V., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd. 29-5-2009 te Singapore gedoopt VOS HESTIA door mevr. Irene Khong (echtgenote van Capt Khong Shen Ping, Asst. Chief Executive van de Maritime and Port Authority of Singapore) 1.678 GT, 59,25 (52,20) x 14,95 x 6,10 x 4,950 meter. 5.150 EPK, 3.788 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, Caterpillar 3516B-HD, trekkracht 65 ton. 2009 thuishaven en vlag Genua-Italië (ICCD), in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l. 12-2018 verkocht aan Offshore Support Vessels 24 B.V., Genua-Italië, in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l. 12-12-2023 verkocht aan Hillcrest Pte. Ltd., Genua-Italië, in beheer bij Britoil Offshore Services S.r.l, 2024 herdoopt BOS HESTIA.

VOS PRUDENCE, IMO 9664213 NB-196), Offshore Support & Fire Fighting Vessel, aanvankelijk i.a. voor Coastal Offshore (Labuan) Pte. Ltd., Labuan, 22-8-2011 contract, 12-4-2012 1e staal gesneden, 13-8-2012 kiel gelegd, 29-11-2012 te water gelaten, 4-5-2013 (AB) opgeleverd door Fujian Southeast Shipyard (DN75M-6) als VOS PRUDENCE aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 10-5-2013 geregistreerd en overgedragen, ingezet voor Vroon Offshore Services Italia SRL, Genua. 2.948 GT, 3.400 DWT, 2 x Niigata 8L28HX, Niigata Power Systems Co. Ltd. 27-5-2013 ETA te Singapore. 7-2013 vlag: Italië (IBCH). 12-10-2023 verkocht aan Hillcrest Pte. Ltd., Ancona-Italië (IBCH), in beheer bij Britoil Offshore Services S.r.l., Genua. 3-2024 herdoopt BOS PRUDENCE.

ZEEHOND, IMO 8433710 (NB-304), EU Nummer 2709657, 1-1956 opgeleverd door Scheepswerf J. Bijlholt, Foxhol (557) als BULGERSTEYN aan N.V. Koninklijke Adriaan Volker, Rotterdam. 400 PK, Bolnes. 1974 verkocht aan Adriaan Kooren Sloopdienst B.V., Rotterdam, herdoopt MARLÈNE. 1975 verbouwd en nieuwe motorgeplaatst, 565 PK, 415 kW, Caterpillar D379, 55 BRT, roepsein PFBH. 1996 verkocht aan V.O.F. R. van Keimpema, Rotterdam, herdoopt ZEEHOND. 2008 opgelegd. 2011 verkocht aan DVS Materieel B.V., Raamsdonksveer. 2019 in charter bij S. Walsh & Son Ltd., Londen. 2021 verkocht aan North East Safety Boats & Co, Ltd., Hartlepool-U.K. 2023 verkocht aan Fransbergen Trading & Shipping B.V., Maasbracht, 2023 herdoopt JOLIE F.

## **INTERNATIONAAL NIEUWS**

### **Evaluatierapport FREMANTLE HIGHWAY**

Aan boord van het schip 'Fremantle Highway' ontstond op dinsdag 25 juli 2023 brand. Het schip voer toen 27 kilometer noord van Ameland. Als Kustwacht vinden we het belangrijk om te kijken wat er goed ging en welke verbeterpunten er zijn naar aanleiding van deze gebeurtenis. Daarom hebben we dit incident geëvalueerd.

#### **Extern onderzoek**

Deze evaluatie is uitgevoerd door het bedrijf Trimension. Ze hebben hierbij gebruik gemaakt van verschillende bronnen, zoals verslagen uit ons registratiesysteem en geluidsbestanden. Ook kwamen collega's van de Kustwacht en partnerorganisaties die bij het incident betrokken waren bij elkaar. Ze hebben tijdens dit gesprek het verloop van het incident besproken.

#### **Aanbevelingen**

In het evaluatierapport staan aanbevelingen. Deze aanbevelingen helpen ons om, eventueel samen met onze partners, als crisisorganisatie verder te verbeteren. We gaan de aanbevelingen opvolgen en uitwerken. Waar nodig doen we dat samen met ketenpartners.



## Conclusie

Een overzicht van de subconclusies, aandachtspunten en aanbevelingen uit dit evaluatierapport gevolgd door de eindconclusie.

Op basis van de eerste meldingen van de Fremantle Highway was het beeld van de situatie dat men alleen assistentie nodig had voor de bestrijding van de brand aan boord. Door het steeds aangeven dat de bemanning veilig was lag de prioriteit bij het inzetten van de MIRG.

Niet alle uiteindelijk betrokken partijen hadden dit beeld waardoor men zich afvroeg waarom niet meer reddingsboten werden ingezet. Na de bespreking in de plenaire evaluatie had men begrip voor de gekozen alarmeringen. Tijdens het wachten op het besluit tot inzet van de MIRG zijn proactief verschillende maatregelen genomen om sneller te kunnen inzetten maar ook flexibel te blijven om te kunnen wisselen van een inzet MIRG naar een SAR-inzet. Nadat duidelijk was geworden dat een SAR-inzet noodzakelijk was is hierop door het Kustwachtcentrum snel gereageerd met opschaling richting de meldkamer Noord-Nederland voor de opvang van geredde bemanningsleden.

Leiding en coördinatie van de inzet van de MIRG is goed verlopen. De beslissing GO/ No-GO van de incident commander MIRG was de beslissende factor voor de realisatie van de inzet van de MIRG. Dit besluit werd uiteindelijk ingehaald door de werkelijkheid van de brandsituatie aan boord van de Fremantle Highway. Leiding en coördinatie van de SAR-actie ter plaatse is goed verlopen, mede door de inzet van het kustwachtvliegtuig dat een belangrijke rol kreeg bij het doorgeven van berichten van het Kustwachtcentrum aan de aanwezige varende eenheden en vice versa.

De samenwerking met de meldkamer Noord-Nederland voor leiding en coördinatie van de opvang van de bemanning van de Fremantle Highway verliep ten aanzien van het aanlanden in Lauwersoog goed. Ten aanzien van het bepalen van een landingsplaats voor de kustwachthelikopters verliep de samenwerking minder goed, de meldkamer kon niet direct een landingsplaats voor de kustwachthelikopters aangeven. De communicatie over letsels van de geëvacueerde bemanningsleden zorgde hierbij voor verwarring. De meldkamer Noord-Nederland werkt niet vaak samen in opgeschaalde toestand met het Kustwachtcentrum. Daarin kunnen beide organisaties elkaar beter vinden.

Het Kustwachtcentrum heeft informatie voor de bestrijding van het incident gevraagd aan de kapitein van de Fremantle Highway. Deze informatie is actief beschikbaar gesteld aan betrokken organisaties. De verzamelde informatie gaf een onduidelijk beeld van de situatie aan boord van de Fremantle Highway. De beelden van het kustwachtvliegtuig maakten duidelijk wat de werkelijke situatie was. Het stroef verlopen van het informatie verzamel proces voor een assessment ten behoeve van de inzet van de MIRG vertraagde de besluitvorming over een GO/ No-GO voor inzet. Het delen van informatie via LCMS helpt in de beeldvorming voor betrokken organisaties.

Tijdens de afhandeling van dit incident was het niet mogelijk live beelden van het kustwachtvliegtuig direct door te sturen naar het Kustwachtcentrum. Communicatie tussen varende en vliegende eenheden liep over algemeen goed, waar communicatie met landzijde of tussen de kustwachthelikopters en varende eenheden technisch slecht was heeft het kustwachtvliegtuig gediend als tussenstation. De MIRG was op Rotterdam The Hague Airport binnen een uur na de alarmering van de MIRG door de meldkamer Rotterdam. De kustwachthelikopter Coastguard 08 was 65 minuten na alarmering op Rotterdam The Hague Airport, de kustwachthelikopter Coastguard 06 na 56 minuten. De Coastguard 06 werd elf minuten later gealarmeerd door het Kustwachtcentrum dan de Coastguard 08.



De kustwachthelikopters moeten voor vervoer van de MIRG vliegen onder normale voorwaarden zodat stoelen moeten worden ingebouwd. Bij de briefing van de gealarmeerde kustwachthelikopters werden opties voor tanken niet direct meegenomen wat brandstofplanning voor de helikopters ingewikkeld maakte.



## 9.2 Aanbevelingen

Een overzicht van de aanbevelingen uit dit evaluatierapport:

1. Pas de inzetprocedure voor de MIRG aan zodat tijdens het wachten op het inzetbesluit van de incident commander van de MIRG, de kustwachthelikopters met het eerste MIRG-team alvast in de richting van een incidentschip vliegen om tijd te winnen.
2. Neem als onderdeel van de procedure een tijdstip op na alarmeren, waarop de duty officer van het Kustwachtcentrum en de incident commander van de MIRG overleggen in hoeverre de inzet van de MIRG nog reëel is voor het betreffende incident.
3. Betrek de meldkamer Noord-Nederland bij training en oefening van de Kustwacht en vice versa.
4. Realiseer de mogelijkheid om met het Kustwachtcentrum en de meldkamers Rotterdam-Rijnmond en Noord-Nederland samen te werken in het Gemeenschappelijk Meldkamer Systeem om de uitwisseling van informatie gemakkelijker te maken.
5. Zorg ervoor dat het technisch mogelijk wordt live camera beelden van het kustwachtvliegtuig naar het Kustwachtcentrum te kunnen sturen.
6. Onderzoek of een opkomsttijd van maximaal één uur na alarmering voor vervoer van de MIRG realistisch is voor de kustwachthelikopters.
7. Realiseer dat de helikoptervluchten voor het vervoer van de MIRG onder gelijke voorwaarden als voor SAR-vluchten kunnen worden uitgevoerd.
8. Neem in werkwijze voor de inzet van de kustwachthelikopters op dat in de briefing standaard de opties voor tanken worden besproken.
9. Neem in de procedure voor de inzet van de kustwachthelikopters voor vervoer van de MIRG vanaf Rotterdam The Hague Airport, op dat Jet Aviation op de luchthaven wordt geïnformeerd voor het afhandelen van de helikoptervlucht en zo nodig voor tanken van de helikopters.

## 9.3 Eindconclusie

Op basis van de informatie van de Fremantle Highway lag de focus de eerste twee uren op het leveren van de gevraagde assistentie bij brandbestrijding aan boord door middel van inzet van de MIRG. Toen aanvullende informatie van het kustwachtvliegtuig uitwees dat de brandsituatie was geëscaleerd en de inzet van MIRG geen uitkomst meer kon bieden, is direct overgegaan tot inzet van de reeds gealarmeerde eenheden voor een SAR-actie om de bemanningsleden van de Fremantle Highway te evacueren. Hiertoe werd opgeschaald en samengewerkt met de meldkamer Noord-Nederland voor opvang van de evacuees. De opvang van de evacuees van de reddingsboten in Lauwersoog verliep prima. Bij het aanwijzen van een landingsplaats voor de eerste kustwachthelikopter ontstond verwarring bij de meldkamer Noord-Nederland over de aard van de letsels en het aantal gewonden dat met de eerste kustwachthelikopter naar de wal werd gebracht, waardoor deze helikopter twee keer een andere bestemming kreeg opgedragen door de meldkamer Noord-Nederland.

Dit was ook een gevolg van de beperkte capaciteit medische zorg die, zeker in de nacht, in Noord-Nederland niet overal direct beschikbaar is. Tijdens de incidentafhandeling is een aantal problemen pragmatisch opgelost. De generieke oplossingen zijn opgenomen in de aanbevelingen.

Onder moeilijke omstandigheden zijn alle 23 opvarenden van de Fremantle Highway geëvacueerd. Eén bemanningslid heeft het incident helaas niet overleefd. (Evaluatie Kustwacht/LK, 18-03-2024. Fotos: Teun van der Zee, 23-9-2023 passage Maassluis op weg naar Damen Verolme).



### **FREMANTLE HIGHWAY, geen toestemming voor verkoop naar China**

De eigenaar van het door brand beschadigde transportschip FREMANTLE HIGHWAY (IMO 9667344), KMS B.V. te Vijfhuizen Koole), spande een kort geding aan tegen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Die weigerde een uitvoervergunning af te geven omdat ze het schip beschouwt als afval. Koole kocht destijds het uitgebrande schip voor € 1,00 van Luster Maritime S.A. (Shoei Kisen Kaisha Ltd. (Shoei Kisen K.K.)) de eigenaar uit Japan. Het schoongemaakte schip ligt bij Damen Verolme in de Botlek en zou, volgens plan, verkocht worden aan een Chinese werf die van plan is om het schip na reparatie weer in de vaart te brengen. De advocaat van KMS betoogde dat het schip, dat inmiddels de naam FLOOR kreeg, in goede staat verkeert en geen afval is. (Foto: Kustwacht).



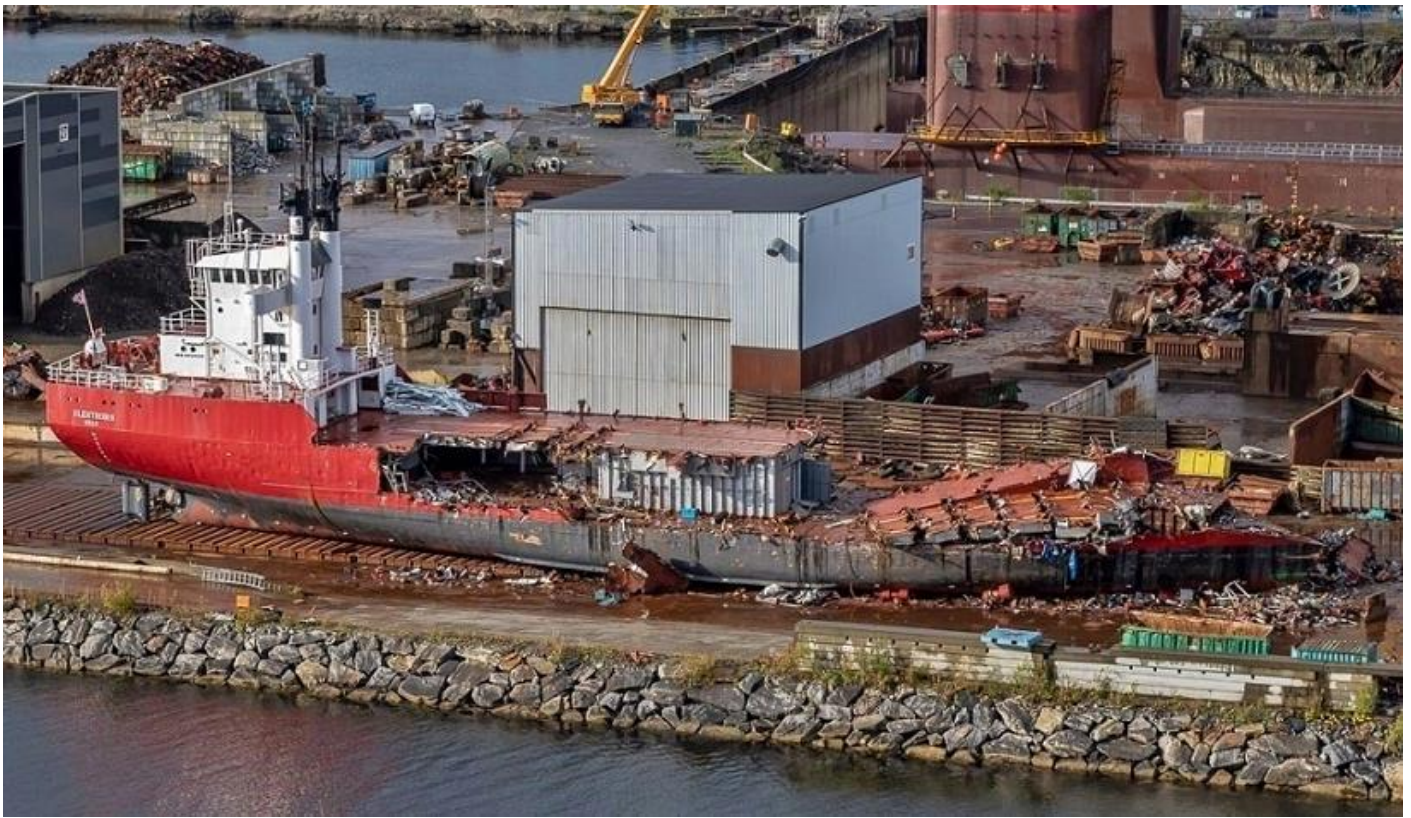
### **Een triest einde**

Ze was regelmatig op de Waterweg te zien en zat altijd netjes in de verf, maar na 55 jaar kwam er een triest einde aan het scheepsleven van deze Noorse dame. Voor een schip is dat uitzonderlijk lang, maar wellicht ligt er voor haar sloopstaal nog een tweede leven in het verschiet. De ELEKTRON II kwam in 1969 met IMO nummer 6930520 in de vaart en werd begin dit jaar op milieuverantwoorde wijze gerecycled, zoals slopen tegenwoordig heet.

Haar allerlaatste reis was naar Hanoytangen. Het ligt op een eiland ten Noordwesten van Bergen, waar ze de sloophelling opging om gerecycled te worden.

Met een lengte van 77 meter en 14 meter breed bedroeg de GT van de uit de kluiten gewassen kustvaarder 1628 en de DWT 624.





Op papier was Stattnet SF in Oslo eigenaar, maar de revenuen waren ten gunste van Normaritim A/S, in het aan de westzijde van de Oslofjord gelegen Horten. Het schip werd gebouwd in Trondheim op de werf van Aker Trondelag. Thuishaven was Oslo en ze voer onder klasse van DNV-GL. Het enige niet Noorse was de motor van MAK Bremen, want dat was Duitse makelij. Het schip vervoerde veelal verrijdbare projectlading die via de boegklep van en aan boord gereden kon worden. Nu is ze niet meer, maar met recht verdiende het schip het predicaat Scandinavisch goud van oud. (Tekst Cees de Keijzer. Fotografie: Arjan Elmendorp en Alf Kåre Aasebø).



De Francis-Scott-Key-Bridge, de 2,5 kilometer lange brug met vier rijstroken dient als het buitenste kruispunt van de haven van Baltimore en een essentiële schakel van de Interstate-695, oftewel de Baltimore Beltway. De brug is geopend in 1977 en verbindt beide oevers van de rivier Patapsco die de haven van Baltimore verbindt met Chesapeake Bay, is een belangrijke transportroute voor vrachtvervoer aan de oostkust. In 1980 voer een vrachtschip tegen de Key Bridge, maar zonder al teveel schade. In de nacht van 25 maart 2024 viel de stroom uit op het Singaporese containerschip DALI, waardoor het stuurloos raakte en in aanvaring kwam met een pijler van de Key Bridge. De brug stortte praktisch volledig in; slechts een deel aan beide oevers van de rivier bleef gespaard. Meerdere auto's en acht wegwerkers, die bezig waren met onderhoud, vielen in de rivier. Slechts twee van hen konden gered worden.





DALI, IMO 9697428, Container Ship, foto: Hannes van Rijn, 11-10-2015, Maasmond. 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT, 10-10-2014 kiel gelegd, 27-12-2014 te water, 5-3-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2678) als DALI aan Stellar Marine LLC, Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management. 9971 TEU. 299,92 (287,00) x 48,20 x 24,80 x 15,030 meter. 41.480 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 13-10-2016 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore (9V5283), in beheer bij Synergy Marine Pte. Ltd., Singapore. In time-charter Maersk.



DALI en de verwoeste Francis Scott Key Bridge, foto: Wikipedia NTSB view, 26 maart 2024. Werknemers verwijderen het eerste stuk van Key Bridge terwijl de bergingsoperatie doorgaat. Baltimore Sun, 9 april 2024. Werknemers verwijderden zondag het eerste deel van de ingestorte Francis Key Scott-brug terwijl ambtenaren begonnen met het redden van de verminkte overblijfselen van de brug en een vrachtschip uit de Patapsco-rivier, zodat ze de haven van Baltimore konden heropenen. Exploitanten hebben een gedeelte van 200 ton van de Span 19 van de brug verwijderd, volgens een verklaring zondagochtend van het kantoor van de Democratische Regering Wes Moore.



Werknemers tillen delen van het wrak op en brengen deze overdag over naar een schip, en gebruiken een kraan van 230 ton om die delen te lossen en te verwerken bij Tradepoint Atlantic in Sparrows Point, volgens een gezamenlijke verklaring van de Kustwacht, het Amerikaanse legerkorps van Ingenieurs, het Maryland Department of the Environment, de Maryland Transportation Authority, de Maryland State Police en functionarissen die de eigenaar en manager van het vrachtschip vertegenwoordigen.

Het onder Singaporese vlag varende schip, de DALI, raakte dinsdag kort voor 01.30 uur de brug en ligt sindsdien aan de grond met een deel van de constructie die op de boeg drukt. Volgens het kantoor van Moore waren de autoriteiten van plan zondag laat een grondonderzoek uit te voeren om te bepalen hoe hard de grond rondom het schip is. Verschillende politici in Maryland benadrukten zondag de noodzaak om snelle vooruitgang te boeken bij het openen van de haven.

Moore onderstreepte de economische last die wordt veroorzaakt door de sluiting van de haven van Baltimore, een van de grootste in de VS in termen van de hoeveelheid auto- en landbouwmachines die daar worden afgehandeld, toen hij op 'Fox News Sunday' verscheen.

"Het is niet alleen een enorme impact op Maryland, dit is een enorme impact op de nationale economie," zei Moore. "Het heeft gevolgen voor de boer in Kentucky en de autodealer in Ohio. Het heeft gevolgen voor de restaurants in Louisiana en Tennessee."

De Amerikaanse minister van Transport Pete Buttigieg zei dat er geen tijdlijn is voor de heropening van de haven. Hij sprak op CBS' 'Face the Nation'.

"Dit wordt een zeer complex proces", zei Buttigieg. "Er werken veel krachten op dat staal, dus het kost veel om ervoor te zorgen dat het veilig kan worden gedemonteerd."

Ambtenaren zeiden zondagavond dat ze verhuizen om het beperkte maritieme verkeer rond de brug te hervatten. De kapitein van de haven bereidt zich voor op de aanleg van een tijdelijk alternatief kanaal aan de noordoostkant van het hoofdkanaal voor commercieel essentiële schepen, aldus een persbericht van het Unified Command.

"Dit zal een belangrijke eerste stap markeren op weg naar de heropening van de haven van Baltimore", zei kustwachtkapitein David O'Connell in het persbericht. "Door deze alternatieve route te openen, zullen we de stroom van het maritieme verkeer naar Baltimore ondersteunen."

Volgens de release zal het tijdelijke kanaal worden gemarkeerd met door de overheid verlichte navigatiehulpmiddelen en zal het een controlediepte hebben van 3,5 meter, een horizontale doorvaarthoogte van 264 voet en een verticale doorvaarthoogte van 30 meter. Ondertussen blijft een veiligheidszone van 2.000 meter rond de Francis Scott Key Bridge van kracht.

Tijdens een optreden op ABC's 'This Week' zei de Amerikaanse senator Chris Van Hollen dat de federale regering van plan is 90% van de kosten voor de wederopbouw van de brug te betalen met behulp van noodhulpfondsen, en dat hij en zijn mede-Maryland Democratische senator Ben Cardin van plan zijn wetgeving in te voeren om de resterende 10% af te handelen. Het Army Corps of Engineers zal "alle kosten voor het vrijmaken van het kanaal" dekken, zei hij.



ANE MÆRSK, IMO 9948748, Container Ship, 28-11-2022 eerste staal gesneden, 22-5-2023 kiel gelegd, 6-10-2023 te water, 25-1-2024 gedoopt ANE MÆRSK door Ane's oudste kleindochter (vernoemd naar Ane Mærsk Mc-Kinney Uggle, voorzitter van A.P. Møller Foundation en A.P. Møller Holding) en opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3322) als ANE MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZIA2). 172.093 GT, 87.399 NT, 190.567 DWT. 14942 TEU (AB). 21 kn. 13-2-2024 van Yantian. 23-2-2024 te Colombo. 20-3-2024 te Tanger. 25-3-2024 te Felixtowe. 28-3-2024 te Hamburg. 1-

4-2024 te Antwerpen, aan MSC PSA European Terminal 4.300 ton groene methanol en 1.375 ton biodiesel gebunkerd door de VT Group te Rotterdam. 4-4-2024 te Londen Gateway. 6-4-2024 te Le Havre. 8-4-2024 van Le Havre naar Tanger. (Foto: Henk de Winde, 3-4-2024, passage Breskens).

ANE MÆRSK is de eerste van Maersk's 18 grote methanolschepen, die tussen 2024 en 2025 zullen worden opgeleverd. Het is het tweede methanolcontainerschip ter wereld. Begin februari is het in dienst worden genomen op de AE7-lijn die Azië en Europa verbindt, wat een belangrijke mijlpaal markeert in de toewijding van het bedrijf aan baanbrekende verzendoplossingen met lage uitstoot. De schepen in de nieuwe serie hebben een uniek innovatief ontwerp in de sector, waarbij de brug en de accommodatie helemaal vooraan het schip zijn geplaatst, wat een brandstofefficiënte werking garandeert.

ASTRID MÆRSK, IMO 9948750, Container Ship, 30-Jan-2023 eerste staal gesneden, 19-7-2023 kiel gelegd, 9-12-2023 te water, 21-3-2024) opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3323) aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZKL2), 4-4-2024 gedoopt ASTRID MÆRSK door mevr. Liza Uchida (echtgenote van Nissan-CEO Makoto Uchida). 172.093 GT, 87.399 NT, 190.567 DWT. 14942 TEU (AB). 21 kn.

### **Maersk noemt het tweede schip van zijn grote methanolvloot ASTRID MÆRSK**

Yokohama, Japan – Tijdens een ceremonie die vandaag in Yokohama, Japan werd gehouden, werd 's werelds tweede grote containerschip met methanol de naam "Astrid Mærsk" gegeven. Mevrouw Liza Uchida, echtgenote van Nissan-CEO Makoto Uchida, fungeerde als meter en doopte het schip. "Astrid Mærsk" is het tweede van Maersk's 18 grote methanolschepen, gepland voor levering tussen 2024 en 2025. Deze nieuwe vlootserie zal naar verwachting aanzienlijk bijdragen aan de netto-nuldoelstellingen van Maersk en klanten ondersteunen bij het bereiken van hun doelstellingen op het gebied van koolstofarm maken.

We zijn echt enthousiast om 'Astrid Mærsk' te verwelkomen in onze nieuwe vloot die op groene methanol kan varen. Met dit schip en haar zusterschepen zet Maersk belangrijke stappen op weg naar de energietransitie van het zeevervoer. Niemand kan dit alleen. Om groene toeleveringsketens mogelijk te maken en de ontwikkeling van de scheepvaart naar een netto-nul-uitstoot te versnellen, is voortdurende moedige actie van toegewijde klanten als Nissan, sectorgenoten en leveranciers essentieel. Belangrijk is dat, om het momentum vast te houden, er behoefte is aan mondiale regelgeving van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de prijskloof tussen fossiele en groene brandstoffen te dichten en zo een gelijk speelveld te garanderen.

Vincent Clerk

Chief Executive Officer van AP Moller-Maersk

De naamgevingceremonie vond plaats in de Daikoku Pier Cruise Terminal in de stad Yokohama, waar het publiek zich ook kon registreren en aan boord kon gaan voor een bezoek aan het schip.

Yokohama neemt een bijzondere plaats in de geschiedenis van Maersk in. Sinds het eerste schip een eeuw geleden de haven van Yokohama aandeed, hebben we samengewerkt met onze vele partners en belanghebbenden in de stad. De ceremonie van vandaag symboliseert onze duurzame relatie met Yokohama en Japan als geheel. Terwijl we aan onze 'All the Way to Zero'-reis beginnen, zijn de steun en het partnerschap van de Japanse gemeenschap van onschatbare waarde. We zullen prioriteit blijven geven aan onze inspanningen om de impact van onze activiteiten op het milieu en het klimaat te minimaliseren en tegelijkertijd de economische groei en welvaart in de regio te bevorderen.

Toru Nishiyama

Managing Director van Maersk Noordoost-Azië

Maersk heeft voor het hele bedrijf een op wetenschap gebaseerde netto-nul-uitstoot van broeikasgassen voor 2040 vastgesteld en heeft ook tastbare en ambitieuze kortetermijndoelstellingen voor 2030 vastgesteld om aanzienlijke vooruitgang te garanderen. Het bedrijf gaat 25 van zijn containerschepen uitrusten met dual-fuel motoren die op groene methanol kunnen varen. Onder deze schepen bevinden zich het feederschip 'Laura Mærsk', dat in september 2023 werd ingezet voor de intra-Europese handel, en 'Ane Mærsk', een groot containerschip met een capaciteit van 16.000 TEU dat in januari 2024 werd ingezet voor de handel tussen Azië en Europa.

De samenwerking tussen Maersk en de stad Yokohama is gericht op de ontwikkeling van een groene infrastructuur voor het bunkeren van methanol in Yokohama, waarmee de toewijding van Maersk aan het terugdringen van de uitstoot en het bevorderen van milieuvriendelijke praktijken binnen de maritieme industrie verder wordt versterkt. (A.P. Møller-Mærsk, 4-4-2024).

ANTONIA MÆRSK, IMO 9948762, 171.600 GT, 189.508 DWT, 25-1-2024 te water gelaten onder bouwnummer HYUNDAI ULSAN 3324, 30-4-2024 geplande oplevering aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS).

HYUNDAI ULSAN 3327, IMO 9948798, 171.600 GT, 189.508 DWT, 29-1-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HYUNDAI ULSAN 3327, 15-9-2024 geplande oplevering aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS).

ISLE OF ISLAY, IMO 9970923, Passenger/Ro-Ro Ship, 5.861 GT, 13-1-2023 kiel gelegd onder bouwnummer CEMRE ALTINOVA 1092, 16-3-2024 te water gelaten, 30-10-2024 geplande oplevering als



ISLE OF ISLAY aan Caledonian Maritime Assets Ltd., Gourock, United Kingdom. De eerste ferry in een serie van vier stuks.

### **TWEE TANKERS ZITTEN VAST IN DE VUURLINIE**

De twee tankers 'Safer' en 'Jemen', die olie en giftig afval bevatten, zitten vast in de Rode Zee in de vuurlinie tussen de westerse zeestrijdkrachten en de Jemenitische Houthi-militanten, ondanks herhaalde pogingen van de Verenigde Naties om de schepen te legen en te verplaatsen naar veiligere havens. De schepen bevinden zich in de buurt van de haven van Ras Issa, vanwaar de aan Iran georiënteerde Houthi's raketten lanceren op schepen die door de Rode Zee varen en waar Amerikaanse raketten landen terwijl ze zich op de Houthi's richten. Een miljoen vaten olie zijn overgebracht van de in verval rakende FSO 'Safer' naar 'Jemen' in een operatie die 121 miljoen dollar heeft gekost. De VN hadden gehoopt de FSO 'Safer' te kunnen verplaatsen voor verwijdering naar elders en de olie aan boord van de 'Jemen' te kunnen verkopen. Naast giftig slib en waswater dat werd gebruikt om olie uit de tanker te wassen, bevond zich nog zo'n 70.000 ton residu aan boord van de FSO 'Safer'. Geen van de schepen is sinds augustus 2023 in beweging gekomen, omdat de Houthi's en hun vijanden in de internationaal erkende regering van Jemen het niet eens konden worden over wie het geld voor de olie zou moeten ontvangen, en er was ook geen overeenkomst om het schip weg te slepen.

Het VN-ontwikkelingsprogramma was met alle relevante partijen in Jemen in gesprek over de overdracht van het schip. De UNDP heeft geen enkele aanwijzing gekregen van de feitelijke autoriteiten in Jemen over dreigementen om het schip opzettelijk te beschadigen. De Houthi's hebben geweigerd een van de schepen vrij te laten en gebruiken deze om hun onderhandelingsmacht te vergroten.

Het Belgische Euronav heeft sinds augustus een bemanning aan boord van de 'Jemen' onder zijn contract met de VN. Zodra het overdrachtsproces is voltooid, vertrekt de bemanning. Euronav stopte met het assisteren van de UNDP bij het veilig overdragen van de 'Jemen', zonder te specificeren wie het schip uiteindelijk zou ontvangen. (Vesseltracker, 22-3-2024).



### **Opruiming**

Tegen eind 2024 is het de bedoeling om 213 gezonken schepen te ruimen in het kader van het federale project 'Algemene Reiniging'. Dergelijke gegevens worden verstrekt in het bericht van Rosmorrechflot van 13 maart. Volgens het agentschap werden in 2022 en 2023 131 schepen opgehaald en afgevoerd als onderdeel van het project in zes samenstellende entiteiten van de Russische Federatie. Eerder werden 213 schepen geïdentificeerd in het Federale District van het Verre Oosten. Gezonken schepen brengen milieurisico's met zich mee en verstoren de scheepvaart, merkt het agentschap op. (Bron: Sudostroenie, 11-3-2024, Foto: Rosmorrech Flot/LK).



### **Rotterdamse Scheepvaartboekhandel**

Van der Takstraat 218  
3071LM Rotterdam

<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>



H.M.S. PRINCE OF WALES arriveerde op 19 maart 2024 in de Rotterdamse haven. Het Britse vliegdekschip kreeg om 09:00 uur een loods aan boord en arriveerde rond 10:45 uur aan bij Rhenus, in het begin van de haven aan het eind van de Antarcticakade aan de Europahaven. De "Prince" deed mee aan de grootste NAVO oefeningen sinds het einde van de Koude Oorlog, Joint Warrior en Nordic Response. Aanvankelijk zou H.M.S. QUEEN ELIZABETH aan de oefening deelnemen maar vanwege technische problemen moest de H.M.S. PRINCE OF WALES invallen.

Op H.M.S. PRINCE OF WALES werken 1.600 bemanningsleden en is plaats voor 36 straaljagers en 4 helikopters. De F-35's van 617 squadron zijn een dag eerder terug naar RAF Marham, de thuisbasis, gevlogen. Het vliegdekschip is bij aankomst geassisteerd door de sleepboten VB TIGER, VB KRACHT, VB HUDSON en VB SCHELDE. (Foto: Cees van der Kooij).



- 15-4-2024, AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
- 16-4-2024, MSC EURIBIA, IMO 9901544, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur.
- 21-4-2024, NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 24-4-2024, BRITANNIA, IMO 9614036, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 19:30 uur.
- 25-4-2024, MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 - 18:00
- 27-4-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 29-4-2024, AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
- 2-5-2024, QUEEN VICTORIA, IMO 9320556, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 - 19:00.
- 3-5-2024, BOREALIS, IMO 9122552, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 13:30 - 23:00 uur.
- 4-5-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 5-5-2024, NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 6-5-2024, AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 17:00 uur.
- 8-5-2024, MEIN SCHIFF 4, IMO 9678408, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 18:00 uur.
- 10-5-2024, MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 12:00 - 21:00 uur.
- 11-5-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 13-5-2024, CELEBRITY SILHOUETTE, IMO 9451094 (Maiden Call), CTR, maandag, 05:30 - 17:00 uur.
- 16-5-2024, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 17-5-2024, AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:00 - 17:00 uur.
- 20-5-2024, SEABOURN OVATION, IMO 9764958, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00



21-5-2024, CARIBBEAN PRINCESS, IMO 9215490, CTR, dinsdag, 08:00 - 22:00 uur.  
25-5-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
28-5-2024, MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 11:00 - 21:00 uur.  
30-5-2024, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.  
1-6-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
6-6-2024, CELEBRITY SILHOUETTE, IMO 9451094, CTR, donderdag, 05:30 - 17:00 uur.  
8-6-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
11-6-2024, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 06:00 uur.  
17-6-2024, CELEBRITY SILHOUETTE, IMO 9451094, CTR, maandag, 05:30 - 17:00 uur.  
22-6-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
24-6-2024, CELEBRITY SILHOUETTE, IMO 9451094, CTR, maandag, 05:30 - 17:00 uur.  
27-6-2024, AIDAprima, IMO 9636955, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.  
29-6-2024, ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
9-7-2024, SEVEN SEAS MARINER, IMO 9210139 (Maiden Call), CTR, dinsdag, 08:00 - 18:00 uur.  
6-8-2024, ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.  
7-8-2024, CARNIVAL LEGEND, IMO 9224726 (Maiden Call), CTR, woensdag, 08:00 - 17:00 uur.  
25-8-2024, CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 22:00 uur.  
26-8-2024, QUEEN ANNE, IMO 9839399 (Maiden Call), CTR, maandag, 08:00 - 23:55 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



### **CARNIVAL FIRENZE officieel toegetreden tot vloot Carnival Cruise Line**

De Costa Firenze heet vanaf heden Carnival Firenze. Het schip van Costa Cruises is officieel overgedragen aan haar zusteronderneming Carnival Cruise Line. De vloot van de Amerikaanse cruisemaatschappij bestaat nu uit 27 schepen. Vertegenwoordigers van beide cruisemerken kwamen samen op de brug van het schip om de overdracht te voltooien. Dit gebeurde in het Spaanse Cadiz waar het schip de komende twee maanden een uitgebreide renovatie ondergaat om de typische Carnival-voorzieningen te implementeren.

“De schoonheid van Florence, Italië staat op het punt om het plezier van Carnival Cruise Line te ontmoeten! We zijn verheugd om Carnival Firenze te verwelkomen in de Carnival vloot, samen met haar zus Carnival Venezia om ‘Carnival Fun Italian Style’ te laten zien,” aldus Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line.

De Carnival Firenze begint het hele jaar door te varen vanuit Long Beach, Californië, op 25 april 2024. Het schip zal drie- en vierdaagse afvaarten maken naar Mexico en Catalina Island, en vijf-, zes- en zevendaagse cruises naar de Mexicaanse Riviëra, met een bezoek aan Cabo San Lucas, Mazatlán en Puerto Vallarta.

De Firenze zal beschikken over vele eet- en drinkgelegenheden die momenteel populair zijn op de Carnival Venezia, waaronder La Strada Grill, een Mexicaans fusion restaurant, Tomodoro en Il Viaggio, Carnival's nieuwste Italiaanse specialiteitenrestaurant. Passagiers kunnen zich ook verheugen op activiteiten zoals



Festa Italiana, een dekfeest, de Captain's Venetian Toast en Italiaans geïnspireerde jeugdactiviteiten voor kinderen en tieners.

Passagiers zullen ook veel van de activiteiten en voorzieningen die ze op andere Carnival schepen in de vloot gewend zijn terugzien, waaronder de Heroes Tribute Lounge, Fahrenheit 555 Steakhouse, Java Blue Café, Serenity Retreat en Carnival WaterWorks. (Bron: cruisereiziger, 4 februari 2024. Foto: Arjan Elmendorp, 19-6-2023, Geiranger).

COSTA FIRENZE, IMO 9801691 (NB-276), 7-11-2019 te water gelaten onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6273, 10-2020 proefvaart, 13-12-2020 t/m 16-12-2020 proefvaart, 21-12-2020 proefvaart, 22-12-2020 te Palermo opgeleverd als COSTA FIRENZE aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië (IBTE). 135.156 GT, 12.000 DWT. 28-2-2021 geplande cruise, vanaf Genua naar La Spezia, Napels, Valencia, Barcelona en Marseille. 1-2024 herdoopt CARNIVAL FIRENZE. 6-3-2024 verkocht aan Carnival Cruise Line, Doral FL, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2184), in beheer bij Carnival Corp., Doral FL.

### **Schoorsteen CARNIVAL FREEDOM staat opnieuw in brand**

Er is zaterdag brand uitgebroken op het cruiseschip Carnival Freedom van Carnival Cruise Line. Dit gebeurde tijdens stormachtig weer in de Bahamas. Naar verluidt was de brand te wijten aan een blikseminslag in de schoorsteen van het schip. Op een video die door een passagier op social media is geplaatst is te zien hoe de kenmerkende schoorsteen aan de bakboordzijde in brand staat.

Volgens de rederij had de bemanning het vuur snel onder controle. Er zijn geen gewonden gevallen. Wel is een deel van de schoorsteen op het open dek gevallen. Het schip meldde de brand net na 15:00 uur lokale tijd terwijl het 20 mijl van het eiland Eleuthera Island in de Bahama's voer. Carnival Freedom was op weg naar Freeport na een geannuleerde aanloop bij Princess Cay vanwege de slechte weersomstandigheden. Carnival heeft de Amerikaanse kustwacht op de hoogte gebracht en een speciaal team geformeerd om de bemanning van het schip te ondersteunen.

“Er zijn geen operationele problemen met de scheepssystemen en het schip zal naar verwachting zondagochtend in Freeport aankomen”, aldus Carnival in een verklaring. “De kapitein heeft meerdere aankondigingen gedaan aan gasten en bemanning en adviseerde iedereen behalve essentieel veiligheidspersoneel om weg te blijven van alle open dekken. Er zijn geen gewonden. Het bakboord gedeelte van de trechter is op dek 10 gevallen en de brandweer is de vlammen aan het doven.”

Carnival zei ook dat het geen gevolgen verwacht voor de volgende cruise van Carnival Freedom die gepland staat om te vertrekken vanuit Port Canaveral op maandag. In 2022 had hetzelfde schip ook al te maken met een brand in de schoorsteen. Deze moest eind vorig jaar vervangen worden tijdens een droogdok in Spanje. (Bron en foto: cruisereiziger.nl, 24 maart 2024).



CELESTYAL DISCOVERY, IMO 9221566 (NB-311), foto: Cees Kloppenburg, 23-3-2024 vertrek van Kuşadası, Turkije op de eerste cruise als CELESTYAL DISCOVERY. 11-1-2002 kiel gelegd, 7-9-2002 te water gelaten, 3-4-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H., Wismar (004) aan P&O Princess Cruises Int. Plc., Londen-U.K., 4-2003 te Rostock door Heidi Klum gedoopt AIDAaura, 42.298 GT, 1.582 passagiers, in beheer bij Deutsche Seetouristik / Seetours, Rostock. 2003 in beheer bij Aida Cruises. 2-2004 verkocht aan Carnival PLC, Italië, in beheer bij Aida Cruises. 11-2004 verkocht aan Costa Crociere



S.p.A., Italië, in beheer bij Aida Cruises. 22-12-2007 op een reis van Genua (na een dokbeurt) naar Palma de Mallorca machineproblemen gekregen, terug naar Genua en een cruise van Palma de Mallorca naar Aruba geannuleerd. 24-11-2017 in beheer bij Aida Cruises en Carnival Maritime G.m.b.H. 15-11-2023 verkocht aan Aria Shipping Ltd., Malta (9HA5930), in beheer bij Optimum Shipmanagement Services S.A., Piraeus, herdoopt CELESTYAL DISCOVERY.



### **Nieuw cruiseschip Disney Cruise Line krijgt naam DISNEY DESTINY**

Disney Cruise Line heeft de eerste details onthuld van haar nieuwe cruiseschip dat in 2025 in de vloot komt, de Disney Destiny. Dit gebeurde tijdens de kielleggingsceremonie op de Meyer Werft scheepswerf in het Duitse Papenburg.

De kiel werd gelegd in het 504 meter lange overdekte bouwdok. Volgens maritieme traditie plaatste Philip Gennotte, Portfolio Project Management Executive van Walt Disney Imagineering in Duitsland een geluksmunt onder de kiel van het nieuwe schip. Het blok dat de kiel legt is 38,9 meter breed, 14 meter lang en 6,3 meter hoog.

Het derde schip in de Wish-klasse zal ongeveer 1.250 hutten krijgen en een brutotonnage van 144.000. Net als haar zusterschepen Disney Wish en de Disney Treasure, die naar verwachting dit jaar wordt opgeleverd, zal het schip op LNG varen.

Het ontwerpthema van de Disney Destiny zal "Helden en Schurken" zijn, puttend uit de erfenis van geliefde Disney verhalen, personages en themapark attracties. Aan boord zullen passagiers de helden en schurken tegenkomen van o.a. de Walt Disney Animation Studios verhalen zoals "The Lion King", "Hercules" en "101 Dalmatiërs".

Disney onthulde ook het nieuwe kunstwerk voor de boeg van de Disney Destiny. Het betreft Minnie Mouse die een pose aanneemt in een heldhaftig ensemble en een cape.

"De Disney Destiny zal onze meest legendarische Disney verhalen en personages vieren, door ze tot leven te brengen op nieuwe en spannende manieren exclusief voor Disney Cruise Line gasten," zei Sharon Siskie, Senior Vice President & General Manager van Disney Cruise Line. "Terwijl we doorgaan met het uitbreiden van onze vloot, zal de Disney Destiny onze positie als leider in familie-cruises verder versterken als we nog meer manieren bieden voor gezinnen om Disney magie en service van wereldklasse op zee te ervaren." (Bron: cruisereiziger.nl, 20 maart 2024, Foto: Disney Cruise Line en Cruisereiziger).

DISNEY DESTINY, IMO 9834741, Passenger (Cruise) Ship, 135.000 GT, 20-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 706, 3-2025 geplande oplevering als DISNEY DESTINY aan Disney Magic Corp., vlag: Bahamas, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd., Lake Buena Vista FL. Passagiers: 2.500+. 3e in een serie van 3 nieuwbouw LNG schepen.



### **MSC Cruises organiseert doopceremonie voor MSC WORLD AMERICA aan Miami cruiseterminal**

MSC Cruises kondigde maandag aan dat het de doopceremonie voor haar nieuwste vlaggenschip – MSC World America – zal organiseren op 9 april 2025 in de nieuwe PortMiami cruiseterminal van het bedrijf. De ceremonie zal een erbetoon zijn aan MSC Cruises' investering in Miami en haar toewijding aan de Noord-Amerikaanse markt, met het traditionele stukslaan van een champagnefles en een reeks evenementen aan boord die alles wat Miami's nieuwste ultramoderne schip te bieden heeft in de schijnwerpers zal zetten.

Rond de doopceremonie staat een feestelijke cruise gepland waarbij MSC World America het privé-eiland van de cruisemaatschappij zal aandoen – Ocean Cay MSC Marine Reserve. Op de route staat een overnachting op Ocean Cay op het programma met de traditionele avondshow met vuurtoren en strandfeest. Passagiers zullen de volgende ochtend verder genieten van Ocean Cay, gevolgd door een middag op zee om het schip en al haar voorzieningen verder te verkennen.

De MSC World America wordt het eerste schip van MSC Cruises op de Amerikaanse markt dat wordt aangedreven door LNG. MSC World America is het tweede van de World Class schepen van de rederij en is speciaal ontworpen met de Noord-Amerikaanse cruisereizigers in het achterhoofd. Met een spanwijdte van 22 dekken, een breedte van meer dan 47 meter en 2.614 hutten wordt MSC World America goed zichtbaar in de skyline van Miami wanneer ze haar naam krijgt in 2025.

*Rubén A. Rodríguez, Voorzitter MSC Cruises USA, zegt: "Er is geen betere locatie om MSC World America te verwelkomen dan de cruisehoofdstad van de wereld. We kijken ernaar uit om haar vanuit onze hypermoderne cruiseterminal, gebouwd in samenwerking met Miami-Dade County en PortMiami te zien vertrekken. We bouwen verder aan ons aanbod op de Noord-Amerikaanse markt en helpen meer internationale gasten naar het Caribisch gebied te trekken. We zijn dan ook verheugd om ons nieuwste en meest opmerkelijke schip tot nu toe naar Miami te brengen. We kijken reikhalzend uit naar april 2025, wanneer we gasten aan boord kunnen verwelkomen om de wereld van keuze te ervaren die ons nieuwe vlaggenschip te bieden heeft."*

De lancering van MSC World America in de nieuwe PortMiami terminal van MSC Cruises, in combinatie met het aankomende Amerikaanse hoofdkantoor van 100 miljoen dollar in het centrum van Miami, onderstreept de toewijding van MSC Cruises aan Zuid Florida. De PortMiami faciliteit is klaar om maximaal 36.000 gasten per dag te ontvangen. De terminal moet de groei van MSC Cruises in PortMiami ondersteunen.

Na de doopplechtigheid zal MSC World America op 12 april 2025 vertrekken voor haar eerste seizoen. Ze zal afwisselend 7 nachten op Oostelijke en Westelijke Caraïbische routes varen met stops in Puerto Plata, Dominicaanse Republiek; San Juan, Puerto Rico; Costa Maya en Cozumel, Mexico; Isla de Roatan, Honduras; en Ocean Cay MSC Marine Reserve op de Bahama's.

MSC World America is ontworpen om haar impact op het milieu te verminderen. Het schip vaart op LNG, een brandstof met een lagere uitstoot, en is klaar voor hernieuwbare energiebronnen. Walaansluiting, waar beschikbaar, vermindert de uitstoot door de motoren van het schip uit te schakelen in de haven. Overal op het schip wordt slimme technologie gebruikt om ervoor te zorgen dat passagiers comfortabel kunnen reizen terwijl het energie- en waterverbruik laag blijft. Een robuust recyclingprogramma aan boord beperkt afval tot een minimum en zelfs de propellers zijn zo ontworpen dat ze minder lawaai maken en het leven in zee niet verstoren. (Bron en afbeelding: cruisereiziger.nl, 18 maart 2024. Silhouet: MSC).

SILVER RAY, IMO 9886225 (NB-314), Passenger (Cruise) Ship, 44.650 GT, 23-3-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 720, 25-2-2024 te water gelaten (uitgedokt) met assistentie van de sleepboten FINN (IMO 7619290 van Emdor Schlepp-Betrieb G.m.b.H.), GRUNO I, GRUNO II, GRUNO IV en GRUNO V van Sleepdienst v/h F. Bijma te Zuidbroek, 9-4-2024 ETA Eemshaven voor de afbouw, in aanbouw voor Silversea Cruises Ltd., Monte Carlo, Monaco, vlag: Bahamas, 30-6-2024 geplande oplevering.

### **SUN PRINCESS opgeleverd, maar later in de vaart dan gepland**

Scheepswerf Fincantieri heeft vandaag de Sun Princess opgeleverd. Daarmee is het nieuwe LNG schip later in de vaart gekomen dan gepland, want de allereerste cruise van dit nieuwe Princess Cruises schip stond op 8 februari al gepland. De oplevering betekent overigens niet dat het schip direct kan worden ingezet. Ook de tweede geplande cruise, die zou vertrekken op 18 februari, wordt geannuleerd. De 175.500 brutoton, 4.300 gasten tellende Sun Princess is de meest indrukwekkende Love Boat ooit gecreëerd, aldus de rederij. Het schip is een van de vele nieuwe LNG schepen die moeder organisatie Carnival Corporation



bestelde. Het schip biedt een scala aan nieuw entertainment en activiteiten, evenals hutten en suites in een breed spectrum van categorieën. Met de meeste balkons van alle Princess schepen, kunnen gasten vanuit hun comfortabele hut genieten van de zon en het kristalheldere water van de Middellandse Zee en het Caribisch gebied. The Dome, een transformerende entertainmentlocatie geïnspireerd op de terrassen van Santorini, is de perfecte plek om te ontspannen en de Arena is een evolutie en het technologisch meest geavanceerde Princess Theater ontwerp.



Het schip biedt een scala aan nieuw entertainment en activiteiten, evenals hutten en suites in een breed spectrum van categorieën. Met de meeste balkons van alle Princess schepen, kunnen gasten vanuit hun comfortabele hut genieten van de zon en het kristalheldere water van de Middellandse Zee en het Caribisch gebied. The Dome, een transformerende entertainmentlocatie geïnspireerd op de terrassen van Santorini, is de perfecte plek om te ontspannen en de Arena is een evolutie en het technologisch meest geavanceerde Princess Theater ontwerp.

Momenteel ondergaat de Sun Princess de laatste werkzaamheden. Daarom maakt de Sun Princess nu haar eerste reis pas op 28 februari vanuit Rome.

Gasten die geboekt hadden voor de reis van 18 februari ontvangen een volledige terugbetaling van de cruisetarieven en eventuele extra diensten die vooraf aan boord zijn gekocht, evenals 50% toekomstig cruisetegoed (FCC) dat gebruikt kan worden op een volgende reis van Princess. (Bron en foto: Cruisereiziger, 14 februari 2024).

SUN PRINCESS, IMO 9863118 (NB-313), Passenger (Cruise) Ship, LNG-aangedreven, 175.000 GT, 31-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6310, 8-3-2023 te water gelaten (uitgedokt), 31-1-2024 geplande oplevering, 12-1-2024 t/m 16-1-2024 proefvaart, 8-2-2024 proefvaart, 13-2-2024 opgeleverd aan Sun Princess Ltd., vlag: Bermuda (ZCHD6), in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Valencia CA, U.S.A.



ALEXANDER DEEY, De Russische veerboot ALEXANDER DEEY (2023) is op de overtocht van Vanino in Oost-Rusland naar Kholmsk op Sakhalin in problemen gekomen. Kort na vertrek ontstond een probleem met de stuurmachine en het schip liep vast in het ijs. Er waren 28 passagiers en 35 bemanningsleden aan boord. Het schip kan varen in ijs tot 1,5 m dik. Met hulp van de ijsbreker KAPITAN KHLEBNIKOV (IMO: 7824417) is de ALEXANDER DEEY teruggebracht naar Vanino.

BRAEMAR, 9000699, Villa Vie Residences heeft de BRAEMAR (1993-CROWN DYNASTY, 1995-CUNARD DYNASTY, 1997-CROWN DYNASTY, 1997-CROWN MAJESTY, 1997-NORWEGIAN DYNASTY, 1999-CROWN DYNASTY, 1999-NORWEGIAN DYNASTY, 2001-BRAEMAR, 24.344 GT) van Fred. Olsen Cruise



Lines gekocht. De BRAEMAR was sinds 2020 in Schotland opgelegd. Villa Vie Residences wil het schip in Belfast (Noord-Ierland) in acht weken laten inrichten voor een wereldcruise die drieënhalf jaar gaat duren.



Het schip krijgt een modern zakencentrum, een pickleball court (een soort tennis), een culinair centrum, nieuwe zwembaden en alle 480 hutten worden opnieuw ingericht. Tijdens die reis zal het schip 425 havens in 147 landen op alle continenten aanlopen. Het schip krijgt de naam VILLA VIE ODYSSEY; op 15 mei 2024 zal het schip uit Southampton (Groot-Brittannië) vertrekken. (Foto: Kees Bustraan, 5-11-2007).

CARNIVAL FIRENZE, 9801691, (Zeebrief 212) Op 24 april 2024 wordt de CARNIVAL FIRENZE (2020-COSTA FIRENZE, 2024-CARNIVAL FIRENZE, 135.156 GT) door acteur Jonathan Bennett in Long Beach (Californië) gedoopt.

CELESTYAL DISCOVERY, 9221566, Op 22 maart 2024 is de CELESTYAL DISCOVERY (2003-AIDAAURA, 42.289 GT) op de eerste cruise voor Celestyal Cruises uit Athene vertrokken. Het schip is geschilderd in de nieuwe uitmonstering van die rederij.

DISNEY DESTINY, 9834741, Op 20 maart 2024 is op de Meyer Werft in Papenburg, Duitsland, de kiel gelegd van de DISNEY DESTINY (135.000 GT); oplevering is in 2025.

DOUGLAS MAWSON, Aurora Expeditions heeft de naam van het derde cruiseschip bekendgemaakt: DOUGLAS MAWSON, naar de Australische geoloog en ontdekkingsreiziger. Het schip zal in december 2025 voor de eerste cruise naar Antarctica afvaren.





MAUD, 9247728, (Zeebrief 210 en 211) Na herstel van de schade door een monstergolf in december 2023 op de Bredo-werf zal de MAUD (2003, 16.151 GT) vanaf half april 2024 de cruises rond de Britse eilanden weer opvatten. In de zomer van 2024 vaart het schip cruises naar het Noordpoolgebied. Van 1 november 2024 tot in 2026 wordt het ingezet op de dienst op de Noorse kust van Hurtigruten. (Foto: Henk de Winde, 15-10-2021, Meløysund).

MSC WORLD AMERICA, 9837432, Op 9 april 2025 zal de MSC WORLD AMERICA (2025, 205.700 GT) in Miami (Florida) worden gedoopt. Daarna zal het schip cruises in de Caraïbische Zee varen.

MSC WORLD AMERICA, 9837432, Op 9 april 2025 zal de MSC WORLD AMERICA (2025, 205.700 GT) in Miami (Florida) worden gedoopt. Daarna zal het schip cruises in de Caraïbische Zee varen.

NIEUW AMSTERDAM, 9378450, In de haven van Half Moon Cay op de Bahamas zijn twee bemanningsleden van de NIEUW AMSTERDAM (2010, 86.273 GT) om het leven gekomen. De rederij heeft geen informatie gegeven over de aard van het ongeluk, maar volgens ABC News zou ontsnapte stoom de oorzaak zijn geweest.

OCEAN ALBATROS, 9880661, Albatros Expeditions zal de OCEAN ALBATROS (2023, 8181 GT) op 7 mei 2024 in Kopenhagen, Denemarken, laten dopen. Het schip is al sinds de zomer van 2023 operationeel.



OCEAN DIAMOND, 7325629, De Canadese Bridgeman Services Group heeft de OCEAN DIAMOND (1974-FERNHILL, 1974-BEGONIA, 1987-EXPLORER STARSHIP, 1989-SONG OF FLOWER, 2004-LE DIAMANT, 2012-OCEAN DIAMOND, 8282 GT) aangekocht. Het schip zal worden ingezet als "floatel" bij werkzaamheden om werknemers te huisvesten. (Foto LE DIAMANT: Hannes van Rijn, 13-9-2014, Malaga).

ORIENT EXPRESS CORINTHIAN, 1050193, Op de Chantiers de l'Atlantique in Nantes, Frankrijk, is het eerste staal gesneden voor de ORIENT EXPRESS CORINTHIAN (25.200 GT). Aanvankelijk zou het schip ORIENT EXPRESS SILENSEAS heten. Het wordt een zeilcruiseschip dat ook op LNG kan varen. Oplevering is in 2026. Een zusterschip zal in 2027 worden opgeleverd en er is een optie voor nog twee zusterschepen.

TITANIC II, De Australische zakenman en politicus Clive Palmer heeft 10 jaar na het begin medegedeeld dat het project om de TITANIC II weer op de rails staat. Het schip zou in 2027 de eerste reis maken. Het schip zal aan de huidige eisen van de International Maritime Organization (IMO) moeten voldoen met voldoende en moderne reddingboten. De voortstuwing is door dieselmotoren. Het interieur van de TITANIC wordt nagebootst met 835 hutten (383 eerste klas, 201 tweede klas en 251 in derde klas voor 2435 passagiers. De passagiers worden geacht zich te kleden volgend de mode van 1912. Het ontwerp zal in juni 2024 gereed zijn; dan worden contractonderhandelingen geopend met vooral Europese scheepswerven. De bouw zou begin 2025 moeten beginnen met oplevering in 2027. Op de vraag of er voldoende geld beschikbaar was antwoordde Palmer dat hij een paar TITANIC's kon laten bouwen.

VIKING SKY, 9650420, (Nieuwsbrief 255 en 262) Vijf jaar na de black-out op de VIKING SKY (2017, 47.842 GT) van Viking Ocean Cruises voor de Noorse kust bij Tromsø heeft de Noorse Safety Investigation Authority een kritisch rapport uitgebracht over de rederij en het operationele management. Ook het ontwerp, de scheepswerf en het klassebureau speelden een rol bij het incident. Het schip had op 21 maart

2019 niet mogen uitvaren. De hoofdoorzaak was onvoldoende smeerolie, nog verergerd doordat het slingeren oppompen van smeerolie onmogelijk maakte.

### Rederijen:



American Cruise Lines heeft de vier hekwielschepen van American Queen Voyages overgenomen na het faillissement van die rederij. De twee cruiseschepen op de Amerikaanse kust van American Queen Voyages worden geveild. (Foto AMERICAN QUEEN, IMO 9084542: Mikae "Foggy" Söderholm, 14-2-2013, New Orleans).

De Carnival Corporation heeft opnieuw een groot cruiseschip besteld bij de Meyer Werft; het wordt gebouwd in Papenburg, Duitsland. Het schip is van de Excel-klasse. Opevering zal in 2028 zijn. Royal Caribbean International heeft het aanlopen van het eigen recreatiepark op Haïti door de ongeregelde heden opgeschort, hoewel de onrust vooral in Port-au-Prince plaatsvond.

### Havens:

In Juneau (Alaska) is in 2024 een vrijwillige beperking van vijf cruiseschepen per dag van toepassing. Er worden besprekingen gevoerd tussen de cruiserederijen en de gemeente Juneau over verdergaande beperkingen.

Ron DeSantis, gouverneur van Florida, heeft het met een wettelijk trucje mogelijk gemaakt dat grotere cruiseschepen in Key West mogen afmeren. Sinds 2020 strijden de inwoners van Key West en de gouverneur hierover. De inwoners willen één schip per dag met maximaal 1300 personen aan boord. De strijd is nog niet beslist.

De stad New York heeft een resolutie aangenomen waarbij cruiseschepen die in midden Manhattan en de Red Hook buurt van Brooklyn afmeren worden verplicht walstroom te gebruiken. Nu is in Manhattan nog geen walstroom beschikbaar.

De **Rotterdam Branch** is een afdeling van de World Ship Society, een in Engeland gevestigde, wereldwijd actieve vereniging waarvan de leden, hetzij beroepshalve, hetzij door een grote persoonlijke belangstelling, zich zeer nauw betrokken voelen bij schepen en de scheepvaart.

<https://www.wssrotterdam.nl/>





Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh*	Steady	510 / LDT	530 / LDT	550 / LDT
2	Pakistan*	Steady	500 / LDT	520 / LDT	540 / LDT
3	India	Weak	480 / LDT	500 / LDT	520 / LDT
4	Turkey	Weak	320 / LDT	330 / LDT	340 / LDT

Sloopprijzen GMS 8-4-2024

ALDHAFERAH, IMO 8509026 (NB-312), Passenger Ship, 10.797 GT, 3-4-1987 opgeleverd door Bremer Vulkan, Vegesack (78) als FULK AL SALAMAH aan Royal Yacht Squadron, Oman (A4JZ). 10.864 BRT. 5-2016 herdoopt ALDHAFERAH. 1-2024 verkocht voor sloop (387 USD/TO as is Oman). 27-12-2023 verkocht aan Winter Trading FZE, Abu Dhabi, vlag Comoros (D6A3281), in beheer bij Total Marine India Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, herdoopt DHAFI. 19-2-2024 op Gadani Anchorage, 3-3-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ALJAMIL, IMO 7610270 (NB-314), General Cargo Ship, 4.286 GT, 6.828 DWT. 6-1977 opgeleverd door Nishi Zosen, Imabari (179) als ALPINE SKY aan Tradax Export S.A., Panama. 3.991 BRT, 6.800 DWT. 1976 verkocht aan Baypark Transportation Ltd., Hong Kong, herdoopt VICTORIA FAITH. 1995 verkocht aan Center Trade & Transport Maritime, Syrië, herdoopt KHALDOUN. 1997 verkocht aan Ahmad Fekhier & Partners, Syrië. 2004 verkocht aan K.A. Sahyouni, Syrië. 2011 verkocht aan Hassan Shipping Co. S.A., Comoros, herdoopt HASSAN D. 2014 verkocht aan Moni Shipping Co. S.A., Comoros. 6-3-2015 verkocht aan Glory Princess Shipping Co., Comoros (IMS Hellenic Co.), herdoopt CAPT. ABEDA. 2019 vlag Syrië. 15-6-2021 verkocht aan Jamil Shipping Co. S.A., Guyana (valse vlag), (IMS Hellenic Co., Piraeus). 7-2022 vlag: Comoros (D6A2985). 4-11-2023 op een reis vanaf Istanbul aan de grond gelopen op een klein eilandje voor de haven van Larymna, Phthiotis, een sleepboot kwam ter plaatse om hulp te verlenen. 2024 verkocht voor sloop (480 USD/TO). 17-3-2024 op Bhavnagar Anchorage, 24-3-2024 op Alang Anchorage, 25-3-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AMANAH, IMO 7602106, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 19.009 GT, 11-1979 opgeleverd door Italcantieri, Castellammare (4349) als EMILIA aan Tirrenia S.p.A. di Nav., Italië. 9.845 BRT. 1987 verlengd, 12.523 BRT. 2008 gemeten: 19.009 GT. 11-2006 verkocht aan ENERMAR Ferries, Italië, herdoopt ADRIATICA. 18-8-2008 verkocht aan Longview Maritime Ltd., 2008 vlag Panama, in beheer bij Aljoudy Maritime Transport en Elburg Shipmanagement Inc. 18-4-2011 verkocht aan Namma International Trading, Jeddah, Saudi Arabia (HZCY), in beheer bij Namma Shipping Lines, Jeddah, herdoopt AL YOSEFEYAH. 2-2012 in beheer bij Arab Ship Management Ltd. en Namma Shipping Lines. 12-2014 herdoopt AMANAH. 3-2024 verkocht voor sloop (530 USD/TO).

ANCIER, IMO 7310260 (NB-314), Passenger/Ro-Ro Ship, 11.481 GT, 6-1973 opgeleverd door J.J. Sietas, Hamburg (702) als AURELLA aan S.F. Line A/B, Finland. 7.210 BRT. 1981 verkocht aan Irish Continental Ltd., Ierland, herdoopt SAINT PATRICK II. 1992 nieuwe meting 11.481 GT. 1993 vlag Estland. 1998 verkocht aan The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd., Malta, herdoopt EGNATIA II. 1999 verkocht aan Ironrose Ltd., Malta. 2000 verkocht aan Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd., Portugal. 2000 herdoopt CITY OF CORK. 2000 herdoopt VILLE DE SETE. 2002 verkocht aan Madeleine Navigation Co. Ltd., Canada, herdoopt C.T.M.A. VACANCIER. 13-11-2023 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., St. Kitts and Nevis (V4NF5), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, herdoopt ANCIER. 1-2024 verkocht voor sloop naar India. 28-2-2024 op Bhavnagar Anchorage, 5-3-2024 op Alang Anchorage, 9-3-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARROW S, IMO 7392608 (NB-314), General Cargo Ship, 2.765 GT, 3.318 DWT, 1974 opgeleverd door J.J. Sietas, Hamburg (669) als FRANCOOP aan P/R ms "Francop", B.R.D. (W. Bartels). 1.421 BRT, 3.317 DWT. 1976 herdoopt MANCHESTER FAITH. 1977 herdoopt FRANCOOP. 1978 herdoopt MANCHESTER FAITH. 1983 herdoopt FRANCOOP. 1990 verkocht aan Pacific Mar. Co. Ltd., Antigua & Barbuda, herdoopt CASABLANCA. 1997 verkocht aan M.S. Marianne Schiff, Antigua & Barbuda, herdoopt OPDR CARTAGENA. 1998 herdoopt MARIANNE. 2003 verkocht aan Chao Yang Sg Lines, Cambodja, herdoopt ANSAI. 2004 verkocht aan Ansai Navigation HK Ltd., Cambodja. 2006 TIGER verkocht aan Elsheikh Shipping Co., Honduras, herdoopt TIGER. 2007 verkocht aan Arrow Shipping Co. S.A., Mongolië, in beheer bij Global Management & Trading, Tripoli, herdoopt ARROW S. 2008 vlag Togo (5VAE3). 2024 verkocht voor sloop. 4-3-2024 op Aliaga Anchorage.

BIDEFORD DOLPHIN, IMO 8750376, Semi-Sub. platform, Aker H-3, 1975 opgeleverd door Aker Group, Oslo aan Blandford Shipping Co. Ltd., Londen-U.K. (GUIS), 8.403 BRT. Dolphin Drilling AS heeft de strategische beslissing genomen om het boorplatform BIDEFORD DOLPHIN te slopen. Deze beslissing sluit aan bij de voortdurende inspanningen van Dolphin Drilling om haar vloot te optimaliseren en de operationele efficiëntie te verbeteren. De boorinstallatie wordt op een verantwoorde wijze verkocht en gesloopt in overeenstemming met de geldende internationale normen. Dolphin Drilling is een toonaangevend boorbedrijf in zware omstandigheden voor de offshore olie- en gasindustrie. 16-3-2024 door Dolphin Drilling AS, vlag Bermuda (ZCEY7) verkocht voor sloop.

BOS LINA, IMO 9007350, General Cargo Ship, 7.989 GT, 11.695 DWT. 23-12-1990 te water, 20-3-1991 opgeleverd door Honda Zosen, Saiki (822) als CHIEF OF CHEROKEE aan Fest Caribbean S.A., Bahamas. 7.989 GT, 9.013 DWT. 1999 verkocht aan Hawk Marine Corp. S.A., Bahamas. 3-2003 verkocht aan J. Dragon Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China (JOSCO), herdoopt J. BETTER. 4-9-2014 verkocht aan Rich Better Shipping Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Goldenking Shipping Co. Ltd. 28-7-2017 in beheer bij Brook Ocean Shipping LLC, herdoopt BOS LINA. 23-2-2018 vlag Togo (5VFP9), in beheer bij Bos Shipping S.A. 18-5-2023 verkocht aan Voyager Bulkers S.A., Togo. 3-2024 verkocht voor sloop (505 USD/TO). 30-3-2024 op Gadani Anchorage, 7-4-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

BRADLEY, IMO 9166417 (NB-309), Crude Oil Tanker, 56.076 GT, 106.474 DWT, 1999 opgeleverd als MOSCOW UNIVERSITY. 2010 herdoopt UNIVERSITY. 2019 herdoopt PSD SEDOWA. 2020 Seager Shipping Inc., Panama, herdoopt SEAGER. 16-8-2021 verkocht aan Hallbar Ltd., Panama (3EGS6), herdoopt BRADLEY. 9-2023 verkocht voor sloop naar Pakistan (500 USD/TO). 30-1-2024 verkocht aan Marine Line Ltd., St. Kitts and Nevis (V4SP5), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt BRAD. 16-3-2024 op Gadani Anchorage, 29-3-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

DENAK VOYAGER, IMO 9108257, Bulk Carrier, 37.663 GT, 72.105 DWT, 1-6-1994 contract, 24-11-1995 kiel gelegd, 5-2-1996 te water, 29-3-1996 opgeleverd door Maizuru Jukogyo K.K. (4882) als FAR EASTERN AUSPICE aan Far Eastern Silo Shipping Pte. Ltd., Singapore. 2001 verkocht aan Mond Shipping Inc., Liberia, herdoopt VOGEVOYAGER. 2008 verkocht aan "Vogevoyager" G.m.b.H. & Co K.G., (Jamur Schiffahrtsgesellschaft) Liberia. 2012 verkocht aan Denak Depoculuk ve Nakliyecelik AS, Turkije (TCUX2), herdoopt DENAK VOYAGER. 3-2024 verkocht voor sloop.



DILIGENCE, IMO 7814448 (NB-314), Work/Repair Vessel, 1981 opgeleverd door Öresundsvärvet AB, Landskrona (276) als STENA INSPECTOR aan Rederi A/B Concordia, Zweden. 1983 verkocht aan Stena Caribbean Line Ltd., U.K., herdoopt STENA INSPECTOR. 1984 verkocht aan Sec. State for Defence (Royal Navy Fleet Auxiliary), U.K., herdoopt RFA DILIGENCE (A132). 12-3-1984 in dienst gesteld, ingezet als Repair Ship. 6-2016 uit dienst en opgelegd. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 13-3-2024 vertrokken van Portsmouth Harbour naar Aliğa achter de sleepboot VB HISPANIA (IMO 9476018, ex FAIRPLAY-32), 6-4-2024 ETA te Aliğa. 7-4-2024 gearriveerd te Aliğa. (Foto: Carlo Martinelli, 20-4-1989, La Spezia).

EFORIE, IMO 8707549, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 20.621 GT, 10-1991 opgeleverd door S.N. Constanta, Constanta (479) als EFORIE aan Cia. de Nav. ROMLINE, Roemenië (YQTX). 199- verkocht aan C.N.M. ROMLINE Shipping Co. S.A., Roemenië. 30-9-1998 verkocht aan CFR Ferry Boat S.A., Roemenië. 6-2015 opgelegd. 3-3-2024 van Constanta naar Aliğa met de sleepboot PROTUG 75 (IMO 9559781), 10-3-2024 te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden.

ERMAK, IMO 7330038, ijsbreker, 14.058 GT, 7.554 DWT, 1974 opgeleverd als ERMAK aan U.S.S.R. Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R. 1992 over aan Far-Eastern Shipping Co., Rusland. 2000 verkocht aan St. Petersburg Port Marine Administration, Rusland. 2005 verkocht aan Rosmoport, Rusland. 2009 verkocht aan Russian Government, Rusland. 2013 in beheer bij Rosmorport Spb Branch. 3-2024 aanvang sloop te St. Petersburg.

EZ FORTUNA, IMO 9071595 (NB-314), Bulk Carrier, 24.550 GT, 43.108 DWT, 1995 opgeleverd als BUNGA MELOR EMPAT aan Malaysia International Shipping Corp. Bhd., Maleisië. 2005 verkocht aan Cerelia



Nav. Corp., Bahamas, herdoopt DELTA RANGER. 5-2015 herdoopt DA HAO. 5-2020 herdoopt EZ FORTUNA. 9-2-2024 door EZ Shipping Ltd., Panama (3EUY3) verkocht voor sloop. 7-3-2024 op Chittagong Anchorage, 15-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FAR EAST CHEER, IMO 9413509 (NB-314), Container Ship, 6.253 GT, 7.747 DWT, 2007 opgeleverd als FAR EAST CHEER aan Far East Cheer Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China, in beheer bij Sino Far East Ship Management Co. Ltd., Hong Kong, China. 20-2-2017 vlag: Liberia (D5VP4), in beheer bij Hongxin Ship Management Limited. 20-2-2024 verkocht voor sloop (as is Zhoushan). 25-3-2024 op Chittagong Anchorage, 29-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FESCO TRADER, IMO 9168233, Container Ship, 12.471 GT, 15.213 DWT. 26-9-1997 opgeleverd als BANOWATI aan Sun Lanes Shipping S.A., Panama. 2003 verkocht aan Balios Maritime Pte. Ltd., Singapore, herdoopt BALIOS. 2004 verkocht aan Marview Shipping Co. Ltd., Cyprus (FESCO), herdoopt FESCO TRADER. 2022 vlag: Panama (3E4120). 30-5-2023 verkocht aan Trader Shipping Ltd., Panama (3E4120) (FESCO). 2024 verkocht voor sloop naar Alang, India.

FU SHENG, IMO 8223476. Oil Products Tanker, 1.357 GT, 2.416 DWT, 1983 opgeleverd als FUJIGAWA MARU aan Shin-un Kisen K.K., Japan. 1993 verkocht aan Fuji Transportation Co. Ltd., Japan. 1996 verkocht aan Taiyo Kaiun K.K., Japan. 1997 verkocht aan Fuji Transportation Co. Ltd., Japan. 1998 verkocht aan Bu Kwang Oil Bank Ltd., Zuid-Korea, herdoopt HAE KEUM NO.1. 2000 verkocht aan International Marine Services, Zuid-Korea. 2004 verkocht aan SJ Co. Ltd., Zuid-Korea. 2013 verkocht aan Fu Sheng International Co. Ltd., Mongolië, herdoopt FU SHENG. 2013 vlag: Kiribati. 2018 verkocht aan Sino Port Da You Shipping Co., Palau, herdoopt LU ZHOU. 3-2024 vlag: Sierra Leone (9LU2266). 6-3-2024 verkocht voor sloop naar Chittagong. 3-2024 herdoopt LO ZHOU. 2-4-2024 op Chittagong Anchorage. 6-4-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HONG YUAN 01, IMO 9102734 (NB-314), Container Ship, 29.181 GT, 39.626 DWT, 1996 opgeleverd als JOHN LYKES aan Schifffahrtsges.m.b.H. m.s. "Merkur Star" & Co. K.G., Duitsland. 1996 herdoopt HOUSTON EXPRESS. 1996 herdoopt MERKUR STAR. 1999 vlag: Liberia. 2000 herdoopt CMA CGM SEURAT. 2002 herdoopt MSC OMAN. 2002 herdoopt MERKUR STAR. 7-5-2002 in beheer bij F.A. Vinnen & Co. G.m.b.H. & Co. K.G. 2006 herdoopt MSC NATAL. 2012 herdoopt MERKUR STAR. 3-2014 verkocht aan Shanghai Hongsheng Gangtai, China, herdoopt HONG YUAN 01. 12-2014 verkocht aan Shanghai Xunyu Shipping Co., China (BIBM3). 2-2024 verkocht voor sloop (540 USD/TO). 29-3-2014 op Chittagong Anchorage, 10-4-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HONG YUN YOU 19, IMO 8981781, Oil Products Tanker, 3.856 GT, 6.413 DWT, 28-6-1999 opgeleverd als HONG YUN YOU 19 aan Nanjing Hongyu Shipping Ltd. China. 2004 vlag Panama, 2004 herdoopt PRO PACIFIC. 2011 vlag China (BHSJ), herdoopt HONG YUN YOU 19. 3-2024 verkocht voor sloop. 10-4-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ISL STAR, IMO 9207326, Bulk, 38835 GT, 74461 DWT, 1999 opgeleverd als SEAMAID. 11-2006 herdoopt LILIAN Z. 5-2025 herdoopt DST OSLO. 6-2017 herdoopt VIKA. 3-2018 herdoopt ISL STAR. 2-2024 door International Shipping & Logistics, Liberia (D5QF9), in beheer bij Su-Nav Ship Management Pvt. Ltd., Chennai, India verkocht voor sloop (528 USD/TO). 21-3-2024 op Chittagong Anchorage, 27-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JACOB, IMO 9188788 (NB-287), Crude Oil Tanker, 81.565 GT, 49,488 NT, 157.449 DWT. 20-12-1999 kiel gelegd, 1-4-2000 te water, 17-5-2000 opgeleverd door Daewoo Heavy Industries Limited (5152) als SOYANG aan Omi Marine Services LLC. 13-12-2001 verkocht aan Oste Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Ernst Jacob G.m.b.H. & Co. K.G. 12-2001 herdoopt MAX JACOB. 12-2019 herdoopt JACOB. 13-12-2019 verkocht aan Reta Link Pte. Ltd., Panama. 21-12-2021 verkocht aan South Clermont Investment Ltd., St. Kitts and Nevis, 21-12-2021 in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, 12-2021 herdoopt TACO. 8-4-2022 verkocht aan Absolute Shipping & Marine Ltd., Kameroen, herdoopt KANHA PRIDE. 10-2-2023 verkocht aan Strategic Alliance Ltd., Palau, 10-2-2023 in beheer bij Brij Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt PUTRI SAMUDRA. 3-2023 verkocht aan Pamban Ltd., Palau, 10-2-2023 in beheer bij Brij Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 10-2023 vlag: Togo. 10-2023 herdoopt JAL GAMINI. 11-2023 vlag: onbekend. 3-2024 verkocht voor sloop (541 USD/TO as is Indonesia).

JAHAN BROTHERS, IMO 9072226, Bulk Carrier, 25.899 GT, 43.648 DWT, 15-6-1994 opgeleverd door Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc. als MARINE HAWK. 1998 herdoopt PRABHU YUVIKA. 2007 herdoopt SJN INTREPID. 15-4-2010 verkocht aan Maa Shipping (Pvt.) Ltd., Chattogram-Bangladesh (S2SA), in beheer bij Brave Royal Ship Management (BD) Ltd., Chattogram, 2010 herdoopt JAHAN BROTHERS. 2024 verkocht voor sloop. 12-2-2024 op Chittagong Anchorage, 11-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KALINGA, IMO 9217058, Tug, 371 GT, 1999 opgeleverd als KALINGA aan Deendayal Port Trust, India. 2023 verkocht voor sloop naar India, 14-12-2023 gearriveerd te Sachana om gesloopt te worden.

LASM-22, IMO 7395387, Tug, 149 GT, 1973 opgeleverd als E.N. BELCHER JR. 1990 herdoopt COASTAL BOCA GRANDE. 2008 herdoopt BOCA GRANDE. 2023 door Kirby Inland Marine LP, United States of America (WDF6948) verkocht voor sloop aan Louisiana Scrap Metals Recycling Lake Charles LLC, Lake Charles LA, United States of America, herdoopt LASM-22.

LIAN FENG 6, IMO 9175432, General Cargo Ship, 15.589 GT, 22.279 DWT. 1999 opgeleverd als LE YE aan COSCO Shipping Specialized Carriers Co. Ltd., China (BOQE). 2020 verkocht aan Zhoushan Changhong International, China (BOQE), herdoopt LIAN FENG 6. 29-2-2024 (e) verkocht voor sloop.

LMS LAXAPANA, IMO 8519382, Oil Products Tanker, 1.970 GT, 3.283 DWT, 1970 opgeleverd als TRUSTY door Shitanoe, Usuki (1056) aan Panama Hero Shipping S.A., Panama. 1.963 BRT, 3.283 DWT. 1988 verkocht aan Britain Shipping S.A., Bahamas. 1988 verkocht aan Stolt Trusty Inc., Liberia, herdoopt

STOLT KINGFISHER. 1994 herdoopt KINGFISHER. 1994 verkocht aan Stolt-Nielsens Rederi A/S, Noorwegen, herdoopt STOLT KINGFISHER. 1996 verkocht aan Fleet National Bank, Noorwegen, in beheer bij Stolt-Nielsens Rederi A/S. 1997 verkocht aan Dilmun Navigation Co. P/L, Papua New Guinea, herdoopt PETRO DISCOVERER. 1999 verkocht aan Kambulk Joint Venture, Papua New Guinea. 11-10-2004 in beheer bij ASP Ship Management Pty. Ltd. 14-8-2007 verkocht aan Lanka Maritime Services Ltd., Sri Lanka (4RAR), 8-2007 herdoopt LMS LAXAPANA. 29-4-2008 in beheer bij Lanka Maritime Services Ltd. en Sri Lanka Shipping Co. Ltd. 20-7-2018 in beheer bij Lanka Maritime Services Ltd. 2024 verkocht voor sloop. 10-3-2024 op Chittagong Anchorage, 15-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



MÆRSK FETCHER, IMO 9086215, Offshore Supply Ship, 2.961 GT, 1995 opgeleverd als MÆRSK FETCHER aan A.P. Møller, Denemarken. 2000 verkocht aan A.P. Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 5-2014 verkocht aan Maersk Supply Service U.K. Ltd., Isle of Man. 14-10-2014 verkocht aan Stand New International Invest, Hong Kong, in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., 10-2014 herdoopt HAN JI 2. 5-2015 in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en China Minsheng Shipping Management Co. Ltd. 12-2015 (e) opgelegd. 4-2016 in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Sinoship Maritime Services Co. 3-4-2023 verkocht aan Xingshun Shipping Co. Ltd., Sierra Leone. 7-2023 vlag: onbekend. 3-2024 verkocht voor sloop. (Foto: Jan Plug, 14-1-2013, Niterói, Brazilië).

MANGALIA, IMO 8513663, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 20.621 GT, 3-1988 opgeleverd door S.N. Constanta, Constanta (459) als MANGALIA aan Navrom, Roemenië. 20.621 BRT. 1990 verkocht aan C.N.M. Romline Shipping Co. S.A., Roemenië. 2024 herdoopt MANGALIA A. 2024 herdoopt GALIA. 16-3-2024 van Constanta met de sleepboot PROTUG 75 (IMO 9559781, ex ORCA IV) naar Aliaga, 21-3-2024 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAPOCHO, IMO 9197351, Container Ship, 16.986 GT, 7.538 NT, 21.184 DWT, 13-5-1999 kiel gelegd, 12-10-1999 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Cons. (641) als KRIBI. 2000 herdoopt FESCO ENDEAVOR. 10-2001 herdoopt ANL OKAPI. 7-2002 herdoopt KRIBI. 10-2002 herdoopt MAPOCHO. 2024 door Hapag-Lloyd Ships No 2 Ltd., Duitsland (DIPD2) verkocht voor sloop naar Turkije. 21-3-2024 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

MERATUS MEDAN 2, IMO 9014092, Container Ship, 17.610 GT, 22.219 DWT. 23-4-1991 te water, 8-1991 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co., Onishi (2711) als TOKYO BRIDGE aan Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. Japan (K-Line). 1998 verkocht aan Narin Maritime S.A., Panama, herdoopt PACIFIC VISTA. 1998 herdoopt RECIFE. 2001 verkocht aan Narine Maritime S.A. Liberia, herdoopt TIGER SHARK. 2004 herdoopt YM HONGKONG II. 3-2007 herdoopt RECIFE. 22-2-2011 verkocht aan Meratus Line P.T., Jakarta-Indonesië (YHEQ). 3-2011 herdoopt MERATUS MEDAN 2. 2024 verkocht voor sloop (505 USD/TO as is Jakarta).

MSC RITA, IMO 9289116 (NB-312), Container Ship, 89.954 GT, 104.849 DWT, 8034 TEU, 2005 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries Co. Ltd., Busan als MSC RITA aan Rita Compania Naviera S.A., Panama (3EBW6), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Geneve. 28-10-2022 in aanvaring gekomen met het vissersvaartuig TREMONT (bouwjaar 1970, 621 GT). 6-6-2023 uit de vaart, total-loss verklaard. 11-2023 verkocht voor sloop (as is Abu Dhabi). 11-3-2024 vertrokken van Khalifa, United Arab Emirates naar Alang achter de sleepboot THANOS II, 23-3-2024 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.





- MSC ROSSELLA, IMO 9065443, 37.398 GT, 43.605 DWT, te water als HANSA EUROPE, 1993 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & H.I. Co. Ltd., Koje (1105) als VILLE DE CARINA aan Leonhardt & Blumberg, Hamburg-Duitsland. 1997 verkocht aan Cia. Naviera Rossella S.A., Panama, herdoopt MSC ROSSELLA. 10-2002 verkocht aan Rossella Naviera Co. S.A., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 6-2014 vlag Malta. 8-2017 Panama (3FFA6). 4-2018 verkocht aan Rossella Inc., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 27-8-2021 verkocht aan Rossella Maritime Inc., Panama, in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en Mediterranean Shipping Co. S.r.l. 3-2024 verkocht voor sloop (575 USD/TO). 27-3-2024 op Bhavnagar Anchorage, 28-3-2024 op Alang Anchorage. 29-3-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 29-6-2016, Terneuzen).
- OSCAR I, IMO 7922934 (NB-314), General Cargo Ship, 1.996 GT, 3.376 DWT, 1981 opgeleverd door Deniz Endustrisi, Istanbul (2) als AKCA II aan Akca Deniz Nakliyat ve Ticaret, Turkije. 1.598 BRT, 3.002 DWT. 1981 herdoopt KAMIL KOLOTOGLU. 1986 herdoopt IYIDERE-K. 1992 verkocht aan Rize Denizcilik, Turkije. 1994 verkocht aan Mil-Ten Mutahitlik T.A.S., Turkije, herdoopt MIL-TEN-I. 10-2000 verkocht aan Bayramoglu Insaat Nakliyat Turizm, Turkije, herdoopt BAYRAMOGLU III. 2012 verkocht aan Phoenicia Maritime LLC, Bolivia, 2012 herdoopt LADY SAFIA. 2013 verkocht aan Rashwan & Abousteit, Togo (5VCO4). 2013 vlag Tanzania. 2014 verkocht aan Safe Sea Services S.a.r.l., Togo. 2015 herdoopt ORTONA BEY. 2015 verkocht aan ISM Group Inc., Togo, 2015 herdoopt BYBLOS. 2017 verkocht aan Spanish Sea Maritime Ltd., Togo. 27-7-2017 verkocht aan Shiptraco Ltd., Monrovia, vlag Togo (5VCO4). 10-2017 herdoopt OSCAR I. 16-1-2024 van Tripoli. 31-1-2024 van Jeddah naar Karachi. 1-3-2024 (e) verkocht voor sloop. 3-3-2024 op Gadani Anchorage, 13-3-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.
- PACIFIC KNIGHT, IMO 9127679, Bulk Carrier, 36.097 GT, 15-2-1996 opgeleverd als ARTHUR STOVE. 2003 herdoopt MAGNETIC ISLE. 2011 verkocht aan Forecariah Holdings Pte. Ltd., Panama (HPQA) (Trust Maritime Services Pte. Ltd.), 2011 herdoopt FGM IRON. 29-5-2013 verkocht aan Akea Ltd., Panama, in beheer bij ATL Shipping Ltd., herdoopt PACIFIC KNIGHT. 7-8-2019 verkocht (\$ 6,5 M) aan Unipeace Marine Ltd., Panama, in beheer bij Sinounion Shipping Service Ltd. en Shenglian International Ship Management Company Limited. 2024 verkocht voor sloop, 2-3-2024 op Chittagong Anchorage.
- PETROLEO NAUTIPA, IMO 7380629, Offshore Processing Ship, 71.176 GT, 141.330 DWT. 10-3-1975 opgeleverd door Nippon Kokan, Tsurumi (915) als POLARTANK aan Hvalfanger Polaris A/S, Noorwegen, Tanker, 71.882 BRT, 137.273 DWT. 1976 verkocht aan Cie. Nationale Algerienne, Algerije, herdoopt IN-NAHALA. 1983 verkocht aan Soc. Transports Mar. de Hydrocarbures, Algerije. 1985 verkocht aan Aenias Corp., Griekenland, herdoopt AENIAS. 1988 verkocht aan Buieship Corp., Panama, herdoopt KNOCK BUIE. 1989 verkocht aan Buieship Inc., Liberia. 1998 verkocht aan Tinworth Shipping Ltd. Liberia, herdoopt PETROLEO NAUTIPA. 4-1998 verbouwd tot Offshore Processing Ship. 12-2005 vlag: Singapore (9VHL7). 2006 verkocht aan Tinworth Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 2006 in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 24-10-2022 in beheer bij BW Offshore Holdings Pte. Ltd. 3-2024 verkocht voor sloop (450 USD/TO as is Oman).
- U.S.S. PONCE (AFSB-15), Auxiliary Ship, Austin Class Amphibious Transport Dock, 17-5-1965 besteld bij Lockheed Shipbuilding and Construction, Seattle WA., 31-10-1966 kiel gelegd, 20-5-1970 te water, 10-7-1971 in dienst gesteld als U.S.S. PONCE (LPD-15) (Landing Platform Dock), Capt. George W. Farris USN in command, roepsein NSBJ. 24.000 APK, twee Foster-Wheeler ketels, twee DeLaval stoomturbines. 31-3-2012 in dienst als U.S.S. PONCE (AFSB-15) (Afloat Forward Staging Base). 14-10-2017 te Naval Station Norfolk, VA. uit dienst gesteld. 23-10-2017 te Philadelphia en opgelegd.



23-10-2017 geschrapt uit het Naval Register. 2024 verkocht voor sloop. (Foto: Mass Communication Specialist 2nd Class Terah L. Mollise, Wikipedia, 26 April 2013).

QATAR ANA, IMO 8901808, Bulk Carrier, 25.891 GT, 43.665 DWT, 9-1989 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co., Numakuma (623) als WORLD RIVER aan Lepta Shipping Co. Ltd., Panama. 1992 verkocht aan Sea Laurel S.A., Panama, herdoopt COPILCO. 1995 verkocht aan Edna Shipping A.G., Zwitserland (HBLI), in beheer bij Reederei Zurich A.G., Zurich, herdoopt AVENTICUM. 3-2005 verkocht aan Devotion Faith S.A., 14-4-2005 vlag Panama, in beheer bij Transmar Shipping Co. S.A., herdoopt NEW POWER. 22-4-2009 verkocht aan Angerona Shipping Ltd., 4-2009 vlag: Liberia, in beheer bij Ocean Agencies Ltd. en Staff Centre Shipmanagement, herdoopt ASTANA. 9-8-2011 verkocht aan Michael Maritime Co. Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Unimor Shipping Agency, 8-2011 herdoopt ST. MICHAEL. 7-2013 verkocht aan Detra Shipping Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Monte Carlo Maritime Services, herdoopt MISCHA. 8-2013 vlag Panama (3FOA4), in beheer bij Al Khalejia Aggregates FZE, herdoopt QATAR ANA. 28-9-2022 verkocht aan Al Khalejia Marine Inc., Panama (3FOA4). 2-2024 verkocht voor sloop (509 USD/TO), 26-3-2024 op Gadani Anchorage, 29-3-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

RONG DA CHANG SHA, IMO 9150303 (NB-313), General Cargo Ship, 18.207 GT, 22.271 DWT. 1998 opgeleverd als YONGXING aan Yongxing Shipping Co. Ltd., Malta. 2003 vlag: Hong Kong, China. 2005 verkocht aan Yongxing Maritime Co. Ltd., China. 10-10-2017 verkocht aan Shanghai Rongtuo International, 2017 vlag: China, 2017 herdoopt RONG DA CHANG SHA. 15-7-2022 verkocht aan CCX Marine Pte. Ltd., 7-2022 vlag: Panama (3E2521), in beheer bij East Reach Shipping Ltd. 30-11-2023 verkocht aan RTA Changsha Ltd., Monrovia, vlag: Panama. 26-1-2024 verkocht voor sloop (535 USD/TO). 10-3-2024 op Gadani Anchorage, 18-3-2024 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

SARCO, IMO 8610265, Fish Factory Ship, 31.949 GT, 10.070 DWT. 4-1989 opgeleverd door Rauma-Repola, Rauma (302) als PYOTR ZHITNIKOV aan Dalryba, U.S.S.R. 1992 over aan Dalmoreprodukt, Rusland. 2003 herdoopt PETR ZHITNIKOV. 11-2019 herdoopt TSAR. 3-1-2024 door Defreeze LLC verkocht aan Prime Spot Ship Trading Inc., 2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4QT5), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., India, 2024 herdoopt SARCO. 25-1-2024 verkocht aan Marine Line Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., India. 2024 verkocht voor sloop. 9-3-2024 op Bhavnagar Anchorage, 12-3-2024 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEA FLOWER, IMO 8810944, 7-10-1990 te water, 7-1991 opgeleverd door Alexandria Shipyard, Alexandria (10035) als ALEXANDRIA aan The Egyptian Navigation Co., Egypte. 9.533 BRT. 27-3-2022 verkocht aan Premier Maritime Ship Management, Tanzania, 3-2022 herdoopt SEA FLOWER. 2024 verkocht voor sloop. 28-3-2024 op Gadani Anchorage.

Z.80 SILVERPIT, IMO 8529167, OPDB, Fishing Vessel, 78 GT, 1984 opgeleverd door N.V. Westvlaamse Scheepswerven als Z.80 SILVERPIT aan Rederij Silverpit PVBA, Torhout, België. 270 PK, Mitsubishi. 1988 nieuwe motor 300 PK, 221 kW, Mitsubishi. 1996 verkocht aan B.V.B.A. Rederij Silverpit, Torhout. 2007 verkocht aan Silverpit B.V.B.A. Rederij, Knokke-Heist. 2023 door Silverpit BVBA, België verkocht voor sloop aan RDM Kampen B.V., 15-12-2023 gearriveerd te Kampen om gesloopt te worden.



SOLNØR, IMO 7611755, ferry, 5-3-1977 te water, 1977 opgeleverd door A.M. Liaaen Skibs, Aalesund (127) als SOLNØR aan More og Romsdal Fylkesbatar, Noorwegen. 526 BRT. 2012 verkocht aan Fjord1 A/S, Noorwegen. 3-2024 verkocht aan Noorse slopers.

STRIDE, IMO 9149835, Container Ship. 21.611 GT, 2181 TEU, 1997 opgeleverd als HYUNDAI STRIDE aan HMH International S.A., Panama (3FRT7), in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 9-2007 verkocht aan Speedcarrier (No.3) Corp., Panama (3FRT7), in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Piraeus. 7-2017 herdoopt STRIDE. 8-1-2024 stil gelegd te Puerto Barrios, Guatemala. 3-2024 verkocht voor sloop (as is Houston).



SUNNFJORD, IMO 7710501, ferry, 855 GT, 250 DWT. 28-6-1978 opgeleverd als SUNNFJORD door Hasund, Smie & Sveiseverk, Ulsteinvik (22) aan Fylkesbaatane og Fjordane, Florø-Noorwegen (LHCR). 599 BRT, 322 NRT, 50 DWT. 2012 verkocht aan Fjord AS, Noorwegen (LHCR). 3-2024 verkocht aan Noorse slopers. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-1990, Sognefjord, Noorwegen).

TORO BIANCO, IMO 9105578, Bulk Carrier. 36.617 GT, 1995 opgeleverd als POWHATAN aan Panamax Investors Inc., Hong Kong. 1997 vlag: Liberia. 2000 verkocht aan M.S. "Powhatan" G.m.b.H. & Co. K.G., Liberia. 2013 vlag: South Korea, herdoopt SINOKOR PIONEER. 2014 vlag Panama (3FGH4), 12-2014 herdoopt EVERMERIT. 16-3-2020 verkocht aan Champ Max Hong Kong Shipping Ltd., Panama, 3-2020 herdoopt SELENA HK. 14-9-2020 verkocht aan Zhuo Cheng Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Zhuo Cheng Shipping Ltd., 9-2020 herdoopt OCEAN DOTEY. 4-2-2022 verkocht aan Toro Bianco Inc., Panama, 2-2022 herdoopt TORO BIANCO. 3-2024 verkocht voor sloop (532 USD/TO).

SUVARNA SWARAJYA, IMO 9170432, Oil Products Tanker, 21.827 GT, 32.902 DWT. 17-11-1998 opgeleverd als SUVARNA SWARAJYA aan The Shipping Corp. of India Ltd., India (VVFH). 3-2024 verkocht voor sloop (540 USD/TO as is Colombo).

YAMTAI, IMO 9085572, Bulk Carrier, 16.721 GT, 28.460 DWT, 3-12-1993 kiel gelegd, 2-4-1994 te water, 13-6-1994 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (507) als DIAMOND BULKER aan Transporte Navieros Inc., Manila. 2003 verkocht aan Lucky Shipping Inc., Hong Kong, herdoopt J. LUCKY. 2007 verkocht aan K/S Danskib 58, Hong Kong, herdoopt IDEAL BULKER. 8-2018 verkocht aan Yamtai Shipping Co. Ltd., Hong Kong, in beheer bij Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co. Ltd., 2018 herdoopt YAMTAI. 5-2023 vlag Panama (3E4956). 2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 480 USD/TO).

XIN RUN 66, IMO 9094418, Oil Products Tanker, 3.807 GT, 4.918 DWT, 2004 opgeleverd als LI HUA 6 aan Zhoushan International Trading, China. 2007 verkocht aan Zhoushan International Trading Oil Transportation Co. Ltd., Panama, herdoopt CHANG RUN 1. 2009 verkocht aan Zhejiang Changrun Shipping Co., China (Guomao Production Oil), herdoopt LI HUA 6. 10-2016 verkocht aan Zhoushan Xincheng Yifengrun, China, herdoopt XIN RUN 66. 14-3-2024 verkocht aan Wantong International Group, Gabon (TRBQ4). 14-3-2024 verkocht voor sloop (530 USD/TO).

XIN XIANG RUI, IMO 9032707 (NB-314), 13.696 GT, 22,154 DWT, 18-5-1992 te water, 27-7-1992 opgeleverd door Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1020) als ELISABETH OLDENDORFF aan Kingston Maritime Corp., Monrovia-Liberia. 2004 verkocht aan K/S Danskib 37, Hong Kong. 3-9-2009 verkocht aan Yangpu Zehai Shipping Co., 2020 vlag: China, in beheer bij Shanghai Yang Pu Zhe Hai Shipping, China, 2010 herdoopt XIN XIANG RUI. 2-2024 verkocht aan Wantong International Group., Kowloon, Hong Kong, China, vlag Sierra Leone (9LU2034). 18-2-2024 te Zhouzhan. 2-2024 verkocht voor sloop (as is Zhouzhan). 13-3-2024 op Chittagong Anchorage, 24-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

YILDIZLAR 2, IMO 9145695, Wood Chips Carrier, 40.328 GT, 49.865 DWT, 22-3-1996 kiel gelegd, 24-8-1996 te water, 24-9-1996 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd. Marugame Headquarters (1264) als FOREST CREATOR aan Naiad Shipping Co. Ltd., Panama. 2003 verkocht aan Prosper Sunwaito S.A., Panama. 2012 verkocht aan Yildizlar Deniz Isletmeciligi A.S., Turkije (TCUU4), 6-2012 herdoopt YILDIZLAR 2. 2024 verkocht voor sloop. 7-3-2024 op Chittagong Anchorage, 13-3-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.