



NIEUWSBRIEF-330

1 augustus 2025

AASVAER, IMO 1042691, Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 776, 27-6-2025 om 10:00 uur te water gelaten bij Royal Bodewes B.V., Hoogezand, assistentie van de sleepboten FERRY-JO en GRUNO III, 30-9-2025 geplande oplevering als AASVAER aan Aasen Bulk AS, Mosterhamn, Noorwegen, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn. 119,95 (118.00) x 15,85 x . x 7,500 meter, 12 kn., 2.250 kW, Wärtsilä 8L25. (Foto: Kees de Vries).

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-329), Container Ship, 16.799 GT, 18-2-1997 kiel gelegd, gebouwd als JAN RITSCHER, 6-4-1997 te water gelaten, 6-1997 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B170-I/14) als ADRIAN aan M.S. "Adrian" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 1698 TEU. 8-8-1997 (GL) herdoopt SANTA PAULA. 15-6-1998 herdoopt ADRIAN. 1999 vlag: Liberia. 6-1-2000 herdoopt CSAV BARCELONA. 21-2-2001 herdoopt ADRIAN. 7-6-2001 herdoopt TMM MANZANILLO. 9-11-2001 herdoopt IVORY STAR. 22-3-2002 herdoopt ADRIAN. 16-10-2002 herdoopt DELMAS TOURVILLE. 27-5-2003 herdoopt TMM HIDALGO. 2005 (e) vlag: Duitsland, 12-6-2006 herdoopt ADRIAN. 9-2007 (e) vlag: Liberia, 4-2011 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H. 11-7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H. 11-2014 verkocht aan Danae International Corp., Liberia (A8NR5), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H., 11-2014 herdoopt ALEXANDRA N. 19-2-2015 in beheer bij Quadrant Maritime Pvt. Ltd. 7-2015 verkocht aan Adrian Marine Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij Quadrant Maritime Pvt Ltd. 3-7-2015 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 7-2015 herdoopt MSC ELSA 3. 8-2018 verkocht aan One Star MSC Ltd., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 22-9-2021 verkocht aan Elsa 3 Maritime Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 23-5-2025 vertrokken uit de haven van Vizhinjam naar Kochi, India, 24-5-2025 ETA te Kochi. 24-5-2025 op 38 mijl ZW Kochi van slagzij opgelopen en gezonken, alle opvarenden gered.

Mediterranean Shipping Company beëindigt contract met T&T Salvage

Het contract met T&T Salvage voor het winnen van olie uit de bunkertanks van de MSC ELSA 3, ongeveer 14,6 zeemijl uit de haven van Thottappally in Alappuzha, is beëindigd door de Mediterranean Shipping Company (MSC) vanwege een gebrek aan expertise in het verwijderen van olie uit een schip dat zich op een

diepte van 54 meter bevindt. De beslissing van de rederij heeft twijfels doen rijzen over hun intenties, aangezien T&T deskundige duikers uit Singapore en Zuid-Afrika had aangetrokken voor de oliewinning en de lekken in de bunkerpijpleiding met succes had gedicht. De directeur-generaal van Scheepvaart had de rederij op 10 juni een bericht gestuurd met een deadline van 48 uur voor de oliewinning. Het duikteam had op 12 juni de afdichting van de brandstoftanks van het gezonken schip MSC ELSA 3 voltooid, geholpen door het duikondersteuningsvaartuig SEAMAC III. Het duikondersteuningsvaartuig was teruggekeerd naar Kochi voor de installatie van een saturatieduikstelsel ter ondersteuning van de duikoperaties. De zending was aangekomen en stond onder douanecontrole. De scheepseigenaar had om uitstel van de start van de oliewinning gevraagd vanwege de slechte weersomstandigheden. Ze hadden de DG Shipping laten weten dat het moeilijk was om olie uit het schip te winnen vanwege de moessonturbulentie. Het aftappen van olie uit de bunker was een complexe operatie en de beperkte weersperiodes maakten het een uitdagende taak. De MSC was nu op zoek naar een nieuw bergingsbedrijf en heeft beloofd de werkzaamheden te starten zodra het weer verbeterd. (Timsen, 24-6-2025).



MSC in gesprek met Smit Salvage

MSC is in gesprek gegaan met Boskalis-dochter Smit Salvage over de berging van de MSC ELSA 3, nadat de rederij het contract met het Amerikaanse T&T Salvage had opgezegd vanwege vertragingen bij het verwijderen van olie uit het wrak. Het nieuwe bergingscontract zou bijna zijn afgerond. Volgens MSC beschikte T&T Salvage niet over de benodigde expertise, hoewel duikers al grote vorderingen hadden gemaakt met het dichten van lekken in de brandstofleidingen. De verwijdering van de ruim 450 ton scheepsbrandstof liep vertraging op doordat de installatie voor saturatieduiken nog bij de douane stond. (Timsen, 27-6-2025. Foto: Indian Coast Guard).

Smit Salvage zet werkzaamheden bij wrak voort na opzegging contract

De bergingsoperaties op de 'MSC ELSA 3' zullen naar verwachting in augustus of wanneer de weersomstandigheden gunstiger zijn door Smit Salvage, van start gaan.

De Mediterranean Shipping Company (MSC) heeft hiervoor een actieplan ingediend. Ze zijn nog niet in Kochi aangekomen, maar hebben de Mercantile Marine Department (MMD) op 4 juli laten weten dat ze met alle ondersteunende faciliteiten zullen arriveren wanneer de turbulentie voorbij is. Ondertussen verbleef een team van de MSC-rederij in Kochi. De kapitein en de bemanningsleden verbleven ook nog steeds in Kochi. De hoofdofficier van de MMD, die de veiligheidstekortkomingen achter het incident onderzoekt, heeft een tussentijds rapport ingediend bij de DG Scheepvaart en wacht op het terugvinden van de voice data recorder om het onderzoek te voltooien. De MSC had besloten het contract met T&T Salvage te annuleren omdat het bedrijf niet over de faciliteiten beschikte voor de operaties en hulp zocht bij de haven van Kochi en de kustwacht voor de operaties, wat twijfels deed rijzen of het bedrijf niet over de technische faciliteiten beschikte om de bergingsoperaties uit te voeren. (Timsen, 8-7-2025).

BALTIC DREAM, IMO 9969522 (NB-328), General Cargo Ship, 2.593 GT, 3.700 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer GS YARD 244, 11-4-2025 ingezegend, gedoopt LONGSEA door mevr. Mieko Nanamura en te water gelaten bij Scheepwerf SaS / GS Yard B.V. te Waterhuizen, 30-5-2025 geplande oplevering als BALTIC DREAM, 4-7-2025 opgeleverd aan Longsea B.V., Groningen (PDLB), in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss, Longship Management B.V., Groningen en Longship B.V., Groningen.

“We zijn verheugd aan te kondigen dat op 4 juli 2025 het derde schip in onze S-Klasse-serie - LONGSEA - met succes is afgeleverd. Gebouwd door GS Projects - SaS in Waterhuizen en ontworpen door Groot Ship Design, is het schip de nieuwste in onze S-Klasse serie. Net als haar zusterschepen LONGSUN en

LONGSKY (geleverd eind 2024 en begin 2025), heeft ze een enkel open, doosvormig ruim en twee beweegbare schotten voor flexibele vrachtafhandeling. Ze voldoet aan de nieuwste milieunormen en ondersteunt onze toewijding aan efficiënte en duurzame operaties. Bij oplevering werd het schip omgedoopt tot Baltic Dream en is het in dienst getreden onder een tijdcharter met Baltic Shipping, een nieuwe mijlpaal in onze sterke en groeiende samenwerking". (Bron: Longship Group).



BATAVIER VII, IMO 9163609 (NB-321), 6-5-1998 proefvaart, 9-5-1998 te Amsterdam opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (317) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Scheludedijk", Groningen, in beheer bij Navigia Shipping B.V., Groningen, 2.599 GT. 1998 herdoopt BATAVIER VII. 1999 herdoopt SCHELDEDIJK. 1999 herdoopt BATAVIER IX. 2000 herdoopt SCHELDEDIJK. 7-2004 verkocht aan A. Wieczorek Schiffahrt Verwaltung G.m.b.H., Hamburg, ingebracht bij Beheermaatschappij m.s. "Georg Mitchell" B.V., Rotterdam, roepsein PGAJ, (M.S. "George Mitchell" Reederei G.m.b.H. & Co. K.G.), 29-7-2004 herdoopt GEORG MITCHELL. 30-7-2004 gearriveerd in de Europoort. 19-10-2004 (e) in beheer bij Capability B.V., Rotterdam. 3-4-2006 (e) onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2BS9, in beheer bij A. Wieczorek Schiffahrt Verwaltung G.m.b.H., Hamburg. 11-2008 verkocht aan K/S Difko Cursu, Antigua & Barbuda, in beheer bij Echoship Holding A.p.S., Svendborg en Transnautic Ship Management, Tallinn, 11-2008 herdoopt SISU CURSU. 7-3-2013 (e) verkocht aan Mag Excellence Inc., 3-2013 vlag: St. Kitts Nevis, roepsein V4SC2, in beheer bij Mag Container Lines Co. LLC., 3-4-2013 herdoopt MAG EXCELLENCE. 8-2013 (e) verkocht aan onbekende koper, vlag: St. Kitts Nevis, herdoopt TUNC. 2013 verkocht voor sloop te Aliğa, Turkije, 2013 de sloopprijs gemaakt onder de naam TUNC, vlag: St. Kitts Nevis, 14-8-2013 gearriveerd te Aliğa. 21-8-2013 (e) verkocht aan Themis Maritime Ltd., Sierra Leone, roepsein 9LD2546. 10-2013 herdoopt SELINAY S. 6-2014 (e) verkocht aan S Shipping Ltd., Panama, roepsein 3FHS6, in beheer bij Seahorse Shipping & Engineering Co. Ltd. (Seahorse Denizcilik ve Muhendislik Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul. 9-11-2018 (e) verkocht Maria Moon Shipping Ltd., Panama, roepsein 3FHS6, in beheer bij Sealife Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, 6-12-2018 herdoopt MARIA DISCOVERY. 21-9-2020 verkocht aan Al Kanan Saa, Panama, in beheer bij International Management Co. 27-5-2024 verkocht aan High Waves Shipping Corp., Basrah, Irak, vlag: Comoros (D6A3533), herdoopt KARAM. 5-5-2025 verkocht aan AG Marine Co. S.A., Istanbul, vlag: Tanzania (5IM740). (Foto: Teun van der Zee, 28-6-1998).

BEAUMONT, IMO 9319416 (NB-238), type Damen Combifreighter 3850, 1-1-2005 als casco YN 9350 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot LEOPARD, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (9350), voor Tristar Shipping B.V., Lemmer (Blue Seal N.V.), 2.545 BRT, 1.460 NRT, 3.850 DWT, 88,60 (84,99) x 12,50 x 7,00 x 5,420 meter, ruiminhoud 5.250 m³, 193 TEU, 1.520 kW, MaK 8M20, 12.5 kn., aanvankelijk BLUE SEA, 2-2005 in afbouw als BLUE SEAL, 18-3-2005 van Bergum naar Harlingen, 11-4-2005 verhaald uit de spuithal van Volharding Shipyards B.V. naar de Nieuwe Haven te Harlingen als BEAUMONT, thuishaven: Balk, roepsein PHDC, 12-4-2005 technische proefvaart, 13-4-2005 officiële proefvaart, 15-4-2005 gedoopt BEAUMONT en opgeleverd aan Unisea Shipping B.V., Balk. 18-4-2005 zou aanvankelijk naar Delfzijl varen om een lading zout in te nemen maar door reparatiewerkzaamheden te Harlingen is die reis geannuleerd, 20-4-2005 gearriveerd bij de Borax in de Botlek om te laden, 22-4-2005 vertrokken naar Monfalcone. 10-3-2007 (m) verkocht aan Faversham Ships Ltd., East Cowes, 30-4-2007 onder Engelse vlag gebracht, roepsein MRJD2. 4-2011 verkocht aan Atlas Navigation Co. Ltd., U.K., in beheer bij Faversham Ships Ltd., East Cowes. 7-9-2017 tijdens een reis van Brake naar Constanta, Roemenië om circa 08:30 uur in de Dardanellen t.h.v. Kepez problemen met de machine ondervonden, door een sleepboot vastgemaakt en naar een ankerplaats gebracht, 7-9-2017 ten anker bij Guzelyali

(Canakkale). 8-9-2017 vertrokken naar Constanta, 10-9-2017 ETA te Constanta. 22-1-2025 verkocht aan Faversham Ships Ltd., East Cowes, vlag: Isle of Man (MRJD2).



BETELGEUZE, IMO 7646475, loodsvaartuig, 31-3-1951 te water gelaten, 16-10-1951 begin van de 3-daagse proefvaart, 18-10-1951 vertrokken van Vlissingen naar de Parkkade te Rotterdam, 29-10-1951 opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot, Bolnes (919) aan Ministerie van Marine, in beheer bij Loodswezen, Hoek van Holland (PAHH). Het laatste schip van de serie. 440 BRT, 115 NRT, 45,95 x 8,43 meter. Uitgerust met een semi-automatisch 7.6 cm. kanon en twee 20 mm. Oerlikon mitrailleurs, 13,5 kn. 650 EPK, M.A.N., R556. 1974 overgebracht naar IJmuiden. 10-3-1977 uit dienst gesteld, overgedragen aan de Dienst der Domeinen. 28-12-1977 verkocht aan C. Lont, Hippolytushoef. 10-1980 als BETELGEUZE verkocht aan Boat Charter Den Helder B.V., Den Helder, in beheer bij E. van Duinen. 4-1995 verkocht aan Zeekadetkorps Nederland, Rotterdam, 26-5-1995 gearriveerd te Rotterdam, ligplaats in de Waalhaven, herdoopt ABRAHAM CRIJNSSSEN. 2003 herdoopt BETELGEUZE. 25-7-2025 in dok bij Holland Ship Repair te Rotterdam scheef gevallen naar bakboord. Een deel van de steiger brak af. Aanvankelijk zou de BETELGEUZE in augustus dokken, maar omdat de blokken van zusterschip CASTOR er nog stonden, kon het eerder het dok in. Later in de middag stond de BETELGEUZE weer recht. (Foto: Teun van der Zee, 10-7-2003).

BONITA, IMO 8609931 (NB-290), 14-2-1987 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (246) als LAURA II aan C.V. RIHA, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Laura Invest II B.V., Paterswolde. 27-5-1994 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 21-6-1994 verkocht aan Rederij m.s. Reest, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt REEST. 12-1996 verkocht aan Scheepvaartonderneming Reest, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-8-2001 herdoopt EST. 14-2-2003 verkocht aan Avra Shipping Consult B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 1-2004 verkocht aan Rederij Est B.V., Delfzijl. 7-2007 verkocht aan A. & A. Trading Ltd., Liepaja-Letland. 15-5-2013 gearriveerd bij Dockside Shiplfacilities B.V., IJsselmonde en opgelegd. 2014 op een veiling terug gekocht door de vorige eigenaar, daarna begonnen het schip in orde te maken, o.a. revisie van hoofdmotor, revisie van de koppeling, enz. 8-2014 verkocht aan Waterhouse Projects Ltd., Liepaja-Letland, roepsein YLBA, in beheer bij Arfa Management Sia, Liepaja, Letland, 8-2014 (e) herdoopt BONITA. 28-9-2017 in beheer bij AA Bon-Port, Liepaja. 23-1-2018 verkocht aan MV Bonita SIA, Liepaja-Letland, in beheer bij AA Bon-Port, Liepaja. 2-12-2022 verkocht aan Waterfall Projects SIA, Liepaja-Letland, in beheer bij AA Bon-Port, Liepaja. 17-3-2023 in beheer bij Bon TX B.V., Hendrik Ido-Ambacht. 20-6-2025 tijdens een reis van Terneuzen naar St. Sampson's, Guernsey op vijf mijl ten noorden van Guernsey, om 05:20 uur om assistentie gevraagd na een motorstoring, een Franse noodsleepboot werd vanuit Cherbourg gestuurd om te assisteren. Later werd een andere sleepboot vanaf de zuidkust van Engeland gestuurd om het schip naar de haven van St. Peter Port te slepen, waar het op 21 juni om 03:15 uur arriveerd en voor anker ging in positie 49.28 NB en 002.31 WL. Het schip was onderweg met een lading zand toen het pech kreeg.

BOREAS, IMO 9962304 (NB-327), Jack-Up Offshore Support Vessel, 1-10-2021 besteld, 20-7-2022 in aanbouw onder bouwnummer YANTAI CIMC RAFFLES H567, 27-12-2022 kiel gelegd, 25-6-2024 geplande oplevering als BOREAS, 27-12-2022 No Longer updated by (LRF), 8-5-2024 (DNV) te water gelaten bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd., China, 25-10-2024 van Yantai, 12-11-2024 terug te Yantai na de proefvaart, 6-1-2025 (DNV-44099) opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. aan Boreas Van Oord

B.V., Rotterdam (PEJT), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 47.391 GT, 14.218 NT, 20.209 DWT, 175,10 (168,096) x 63,00 x 13,20 x 7,200 meter. 3 x Wärtsilä 9L32E/E2, 2 x Wärtsilä 6L32E/E2, Wärtsilä Finland Oy. 13-1-2025 vertrokken naar Singapore, 22-1-2025 te Singapore. 10-3-2025 gearriveerd te Amsterdam voor diverse werkzaamheden. 16-6-2025 gearriveerd aan de Wilhelminakade te Rotterdam, 18-6-2025 gedoopt BOREAS door mevr. Carola Schouten (burgemeester van Rotterdam).

ECO TRIUMPH, IMO 9938717 (NB-313), General Cargo Ship, 7.887 GT, 3.377 NT, 9.000 DWT, 20-11-2015 kiel gelegd als VELDE onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH109, 30-3-2024 geplande oplevering niet gehaald, 15-9-2024 geplande oplevering, 12-6-2025 opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. als ECO TRIUMPH aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. MS "Velde", Portugal (Madeira) (CQ2061), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda en Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 132,78 (126,78) x 17,60 x 10,20 x 7,000 meter. 4.075 EPK, 2.999 kW, 6 cyl, 4 tew, 329 x 480, 600 rpm., 05717 / F1 BV, Caterpillar Motoren GmbH, Kiel.

CASTOR, INO 9123506 (NB-294), 15-6-1995 kiel gelegd, 15-12-1995 te water gelaten, 11-2-1996 proefvaart onder Duitse vlag, thuishaven: Leer, roepsein DQQB, 8-3-1996 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (390) als CASTOR aan Atlas Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Castor" K.G., Groningen, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein ELST6, in beheer bij Feederlines B.V. en Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co K.G., Leer. 4.178 GT, 2.282 NT, 5.905 DWT, 448 TEU, 3.520 kW, MAK 8M32, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 15-9-1997 herdoopt IBERIAN BRIDGE. 16-11-1997 vlag: Nederland, roepsein PDBG. 11-1-1999 (GL) herdoopt CASTOR. 2001 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein ELYV8. 2001 in beheer bij in beheer bij Feederlines B.V. en Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 1-4-2005 ingebracht bij C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Atlasdiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. en Hartmann Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 20-7-2012 Beheermaatschappij m.s. "Atlasdiep" B.V. te Groningen door de rechtbank in Groningen failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. M.J. Ubbens. Het insolventienummer van deze zaak is F.12/193. De (hoofd)activiteit van Beheermaatschappij m.s. "Atlasdiep" B.V. is financiële instellingen (geen verzekeringen en pensioenfondsen). 2012 verkocht aan Alansee Shipping Co. Ltd., Monrovia, 19-10-2012 vlag: Liberia, roepsein D5DE8, in beheer bij Intership Navigation Inc., Limassol, 31-10-2012 (m) (2-11-2012 GL) herdoopt COSTA. 15-3-2013 gearriveerd op het Calandkanaal, Europoort vanaf Ellesmere, 24-3-2013 (e) verkocht aan Vera Shipping Ltd., 22-3-2013 (m) vlag: Panama, roepsein 3FQR5, in beheer bij Kadir Colak Denizcilik Turizm ve Ticaret A.S., Istanbul, 22-3-2013 (m) in de Europoort herdoopt VERA STAR. 7-2014 (e) verkocht aan Navi Breeze Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Navicor Ltd., Temryuk, Rusland, herdoopt NAVI STAR. 12-2017 vlag: Palau (T8A2742). 4-2020 (e) vlag: Moldavië, roepsein ER2775, 4-2020 (e) herdoopt LUCKY STAR. 18-6-2020 (e) verkocht aan Nelheim Holding Ltd., Kherson, vlag: Moldavië, in beheer bij Atlantic Shipping Co Ltd., Kherson, Oekraïne. 27-4-2022 verkocht aan S&S Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis (V4RY4), in beheer bij Atlantic Shipping Co, BG Ltd., Varna, herdoopt LUCKY. 4-2025 vlag: Dominica (J7BX3).

COMTESSE, IMO 9060778 (NB-283), 14-10-1994 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (566) als COMTESSE aan B.V. Globecka, B.V. Nobecka, B.V. Tribecka en B.V. Vebecka, Groningen, in beheer bij Beck Scheepvaartkantoor B.V. 1998 verkocht aan Rederij "Comtesse", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen. 2000 herdoopt GLOBE. 4-9-2003 in beheer bij Merweship Management B.V., Groningen, herdoopt COMTESSE. 14-10-2004 verkocht aan Aasen Shipping AS, Mosterhamn, Noorwegen (NIS) (LADQ6), herdoopt AASLI. 2-2011 vlag: Gibraltar (ZDKD7). 8-7-2021 (F) vlag: Noorwegen (NIS) (LADQ6). 4-2025 vlag: Cyprus (5BTS6).

CORAL MEANDRA, IMO 9129380 (NB-288), 15-10-1995 kiel gelegd, 21-7-1996 te water gelaten, 9-10-1996 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (106) als CORAL MEANDRA aan Scheepvaart Mij. "Coral Meandra" B.V., Rotterdam (PDIB), in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. LPG gastanker. 4.054 GT, 1.213 NT, 5.108 DWT. 97,48 (93,50) x (15,30) x 8,60 x 6,620 meter. 2 gastanks, 4.200 m3, pompcapaciteit 600 ton/uur, 14 kn. 4.024 EPK, 2.960 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, 720 omw/min., vertraagd naar 184 omw/min., Wärtsilä 8R32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 1999 verkocht aan Ocean Gas I C.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 3-2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming Coral Meandra B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 8-10-2015 (e) verkocht aan FSM Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5JU6, in beheer bij Foresight Shipping Management, Dubai en Mirsh Ship Management Service Ptv. Ltd., Kochi, Kerala, India, 7-10-2021 (F) herdoopt LPG FSM. 23-5-2025 verkocht aan Yashar Shipping Ltd., Ajman, United Arab Emirates, vlag: Palau (T8A5114), in beheer bij Horizon Ship Management FZE Ajman, United Arab Emirates, herdoopt YASHAR.

EMPIRE, IMO 9013000 (NB-308), 22-12-1990 te water, 19-3-1991 (BV) opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (93) als EMPIRE aan C.V. Rederij "Empire", Delfzijl, roepsein PDXL (J. & D. Damhof), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon B.V. 28-9-2004 verkocht aan Kopernik

Schipmanagement AS, vlag: Bahamas, roepsein C6TX2, 18-9-2004 gearriveerd te Delfzijl om te worden overgedragen, herdoopt FRI RIVER. 28-9-2004 vertrokken van Niestern-Sander B.V. te Delfzijl. 24-6-2008 verkocht aan Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 30-6-2008 (e) herdoopt JAN D. 11-11-2021 van Kambo, Noorwegen naar Uddevalla. 14-11-2021 van Uddavalla naar Brake.



14-11-2021 te Havstensfjord, ten noorden van Gothenborg, in aanvaring gekomen met m.s. SEA ENDURANCE (IMO 9516179), de JAN D liep flinke schade op aan het voorschip, de schade van de SEA ENDURANCE is niet bekend. 18-11-2021 van Brake naar Bremerhaven. 2022 verkocht aan MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda (V2DO8), in beheer bij Drabert Schiffahrtsges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 13-6-2022 te Lübeck herdoopt JENNY P. 14-6-2022 van Lübeck naar Wismar. 15-8-2023 (vt) verkocht aan Shipping Inside m.v. Nordwind G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Shipping Inside G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, 10-8-2023 (F) herdoopt NORDWIND. (Foto: Marcel Coster 10-12-2008, IJmuiden).

Pleziervaarttuig gezonken door boeggolf vrachtschip

Op 2 juli 2025, omstreeks 20:30 uur, zonk een motorboot van 4,1 meter nadat deze te dicht bij de 'NORDWIND' op de Peenestrom was gekomen, ter hoogte van boei PN 43. De 'NORDWIND' was onderweg van Aalborg naar Wolgast toen de charterboot met drie mannen aan boord te dicht langs de stuurboordzijde voer en in de boeggolf terechtkwam, waardoor deze kapseisde en zonk. De drie opvarenden konden naar de boei zwemmen en zich daaraan vastklampen. Naast de waterpolitie Wolgast werden ook de brandweer van Wolgast en de DGzRS gealarmeerd. Voordat de reddingsdiensten arriveerden, pikten de bemanningsleden van een andere plezierboot, die getuige was geweest van het ongeval, de drie mannen op en brachten hen naar Wolgast. Daar werden ze met vermoedelijke onderkoeling naar een lokaal ziekenhuis gebracht voor verdere behandeling. De schipper van de motorboot rook ook naar alcohol en werd getest op drugs. De overeenkomstige voorlopige bloedalcoholtest toonde een bloedalcoholgehalte van 0,86 promille. In dit verband werd een bloedonderzoek bevolen. Er is een onderzoek gestart naar het in gevaar brengen van het spoor, de scheepvaart en het zeevervoer, alsmede naar lichamelijk letsel door nalatigheid. Verder onderzoek door de waterpolitie van Wolgast is gaande. De locatie en berging van het gezonken pleziervaarttuig zullen zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Een zoekactie na het ongeval door de waterpolitie en de brandweer van Wolgast leverde aanvankelijk geen resultaat op. (Timsen, 3-7-2025).

FAST ANNA SOFIA, IMO 1029089 (NB-329), Damen Combi Freighter 3850, General Cargo Ship, 2.518 GT, 3.850 DWT, 6-2023 besteld onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559057, 30-5-2025 te water gelaten bij Damen Shipyard Yichang. 3-2026 geplande oplevering als FAST ANNA SOFIA aan Fast Lines Belgium N.V., België, in beheer bij Fast Baltic sp z oo, Szczecin (Fast Group).

FAST OLIVIA, IMO 1029065 (NB-329), Damen Combi Freighter 3850, General Cargo Ship, 2.518 GT, 3.850

DWT, 6-2023 besteld onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559056 als FAST OLIVIA voor Fast Lines Belgium N.V. (Fast Group), 19-5-2025 te water gelaten bij Damen Shipyard Yichang. 2-2026 geplande oplevering als FAST OLIVIA aan Fast Lines Belgium N.V., België, in beheer bij Fast Baltic sp z oo, Szczecin (Fast Group).



FILIA NETTIE, IMO 9488827 (NB-272), besteld bij Instalho Scheepsreparatiebedrijf K.C. Hooge (2004/008) 18-11-2006 kiel gelegd bij Sainty Shipbuilding (Jiangdu) Corp. Ltd., 29-10-2007 gearriveerd te Rotterdam op de ponton SAINTY No. 5 achter de sleepboot SALVAGE CHAMPION, 11-2007 op de helling gezet bij Dockside B.V. in IJsselmonde, afgebouwd bij Instalho Scheepsreparatiebedrijf K.C. Hooge, 9-4-2008 op proefvaart op de Oosterschelde, 4-2008 opgeleverd als FILIA NETTIE aan Filia Shipping Company B.V., Werkendam, in beheer bij C.V. Werkendam Shipping Company en Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor W.A. van Berchum, Werkendam. Roepsein PIPK, 2.170 GT, 1.161 NT, 2.900 DWT. 21-4-2008 vertrokken op de eerste reis naar Gdansk. 24-8-2011 (e) verkocht aan Berchum-Barnhoorn B.V., Werkendam, in beheer bij C.V. Werkendam Shipping Company. 9-5-2019 vanaf de Maasvlakte gearriveerd te Harlingen. 19-6-2019 verkocht aan Sp/F Vermland, 19-6-2019 (vt) vlag Faeröer Islands (OZ2193), in beheer bij Niels Andreas Mortensen, Torshavn, herdoopt VERMLAND. 24-6-2019 van Harlingen naar Szczecin, 27-6-2019 te Szczecin. 9-2019 vlag: Denemarken (DIS) (OYUX2). 27-3-2020 in beheer bij Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg, Denemarken. 10-10-2024 verkocht aan Tinto AS, Denemarken (DIS) (JMB A.p.S.). 14-5-2025 vlag: Noorwegen (3YJI), 23-5-2025 in beheer bij Lighthouse Chartering AS, Torangsvaag en Lighthouse Ship Management AS, Torangsvaag, 5-2025 herdoopt RAID. (Foto: Paul Gerdes, 21-3-2019).

FRANCISCA, IMO 9113214 (NB-265), 6-6-1996 kiel gelegd, 11-1-1997 te water gelaten als CELTIC MONARCH, 8-3-1997 (GL) opgeleverd als GRACECHURCH METEOR door Madenci Gemi Sanayii Ltd. Sti., Eregli-Karadeniz (010) aan Charles M. Willie Co. (Investments) Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Charles M. Willie Co. (Shipping) Ltd. 4.015 GT, 6.250 DWT, 467 TEU, 6.662 EPK, 4.900 kW, B&W 7S35MC, 15,5 kn. 1997 herdoopt EMILY BORCHARD. 1999 herdoopt CELTIC MONARCH. 3-1-2002 (e) verkocht aan ING Krediet Risico Management, in beheer bij Stieglis Maritime International, 2-2002 herdoopt MONARCH. 4-2002 (e) verkocht aan Regina Shipping Co. Ltd. 4-2002 in beheer bij Intersee Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Haren. 20-5-2002 vlag: Antigua & Barbuda, 5-2002 herdoopt REGINA. 9-2002 herdoopt GRACECHURCH CROWN. 2003 verkocht aan Jamina Conship G.m.b.H. & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij Intersee Schifffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Haren, 7-5-2007 herdoopt REGINA. 29-7-2009 herdoopt JAMINA. 25-11-2009 (e) verkocht aan Jamina U.G. (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Golo Shipping G.m.b.H., Maagdenburg. 2010 ingebracht bij Francisca Shipping C.V., Zwartsluis, roepsein PCGY, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhooen en NedNor B.V., Groningen, 19-9-2010 te Papenburg herdoopt FRANCISCA. 12-6-2012 (e) in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 2012 verkocht aan Scheepvaartonderneming M.S. "Frisian Solitaire" C.V., Zwartsluis, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 29-8-2014 (e) in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht. 9-2014 verkocht aan Beheermaatschappij M.S. Francisca B.V., Groningen, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht en VD Innovation B.V., Spijk. 6-1-2020 van Rotterdam gearriveerd te Hafnarfjörður, IJsland. 8-1-2020 om 05:30 uur tijdens een storm los geslagen en aan de grond verdaagd, vlot gebracht met de sleepboten MAGNI en HAMAR, patrouillevaartuig TÝR stand-by, om 09:00 uur afgemeerd, tijdens een inspectie in de middag kon geen schade vastgesteld worden. 3-7-2025 van Rotterdam naar Valletta, Malta, 13-7-2025 te Valletta. 7-2025 verkocht aan Seawind Marine Co. S.A., 18-7-2025 vlag Antigua (V2B2010), in beheer bij Alpha Management Company S.A., 18-7-2025 herdoopt FRANCISCA M.

FRANCESCA S, IMO 8521244 (NB-312), 8-6-1988 opgeleverd door Cant. Nav. di Pesaro S.r.l., Pesaro (61) als FRANCESCA S aan Seran S.p.A. Compagnia di Navigazione, Palermo-Italië. 2.456 BRT, 1.049 NRT, 3.682 DWT, 93,02 (84,03) x (14,01) x 6,38 x 5,514 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 10 ladingtanks, 3.824 m³, 2 ladingpompen, totaal 600 ton/uur, 13 mijl. 3.208 EPK, 2.360 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 6R32E, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 20-4-1990 in beheer bij Theodora Tankers B.V. 1996 verkocht aan MTS "Francesca S" B.V., Rotterdam (PEDX), in beheer bij Theodora Tankers B.V. 1998 verkocht aan Boerenzij B.V., in beheer bij Theodora Tankers B.V., herdoopt STELLA RIGEL. 5-11-2005 tijdens een reis van Eastham, U.K. naar Villagarcia, Spanje op 25 mijl ten westen van St. Davids machineschade opgelopen bij windkracht west 7 tot 8, dreef richting The Smalls, 7 bemanningsleden van boord gehaald met een helikopter, vastgemaakt door de sleepboot ANGLEGARTH en naar Swansea gesleept om daar te repareren. 2007 verkocht aan Haswell Co. Ltd., Monori-Comoros, in beheer bij Cyrus Shipping Services, Sharjah, U.A.E., 26-3-2007 (e) herdoopt MONIR-R. 9-2007 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts & Nevis (V4QG). 17-7-2013 (e) verkocht aan Emberton Inc., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Emberton Inc. en Aries Ship Management Co. 2-3-2018 (e) verkocht aan New Orleans Shipping Lines Inc., Basseterre-Saint Kitts & Nevis, in beheer bij Prime Tankers LLC Dubai en Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 3-2018 herdoopt ROYAL LADY. 7-2019 vlag: Togo, roepsein 5VHP4. 8-8-2019 (e) in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India. 4-10-2020 vlag: Tanzania, roepsein 5IM911. 26-11-2020 verkocht aan Emily Maritime S.A., Tanzania, in beheer bij Goldea Chartering Co., herdoopt NAUTICA IX. 12-9-2023 verkocht aan MG Energy Inc., Togo (5VIV6), in beheer bij Masters Gen Tr LLC, Sharjah, United Arab Emirates, herdoopt FOX 2. 30-5-2025 verkocht aan Stormy Ocean Ship Services S.A., vlag: Comoros (D6A4070), in beheer bij Stormy Ocean Ship Services S.A., Tegucigalpa, Honduras en Mariam Shipping S.A., Dubai, United Arab Emirates, 5-2025 herdoopt RIVA 3.

FWN ADRIATIC, IMO 9970533 (NB-329), General Cargo Ship, 8.364 GT, 4.293 NT, 12.575 DWT, 3-2022 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 478, 3-2025 geplande oplevering, 28-8-2024 kiel gelegd, 23-5-2025 om 11:00 uur te water gelaten te Leer, assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERSTAD, 7-7-2025 vertrokken van de werf te Leer voor de proefvaarten, 9-7-2025 op de Eemshaven, 11-7-2025 (BV) opgeleverd als FWN ADRIATIC aan B.V. Firmanten FWN Adriatic, Groningen (PDME), in beheer bij Forestwave Navigation B.V., Groningen. 143,85 (140,87) x 18,00 x 10,25 x 7,680 meter. 13,5 kn. 4.484 kW, 3.300 kW., 6 cyl, 4 tew, 750 rpm., vertraagd naar 128 rpm., Wärtsilä Vaasa, Vaasa. 12-7-2025 vertrokken van de Eemshaven. 13-7-2025 te Antwerpen.

16-7-2025 in het Vijfde Havendok bij de Noordkasteelbrug te Antwerpen brak er om 11:15 uur brand uit in het laadruim met gipsplaten en voertuigen. De brand veroorzaakte aanvankelijk hevige rookontwikkeling, waardoor omwonenden werden geadviseerd hun deuren en ramen gesloten te houden, de brandweer begon met blussen vanaf de kade en er was ook een havenblusboot aanwezig. Nadat de brandweer de luiken van het schip had gesloten, nam de rook aanzienlijk af, daarna is CO₂ in het ruim gebracht. De haven van Antwerpen-Brugge verzocht de scheepvaart tot uiterste voorzichtigheid in de vaarweg van het Vijfde Havendok naar het Amerikadok, van voor ligplaats 345 naar ligplaats 347. De oorzaak van de brand was nog niet bekend. (Info: Timsen).

20-7-2025 de luiken geopend en geconstateerd dat de CO₂ werkte, de omvang van de schade onderzocht.

FWN SOLIDE, IMO 9321093 (NB-217), 14-3-2006 (e) opgeleverd door Damen Yichang, China (bouwnummer DAMEN HOOGEZAND 842) als JILL-C aan Jill C UG Haftungsbeschränkt (Jill-C Shipping Co. Ltd.), Cowes-U.K., roepsein MKVS6, in beheer bij Carisbrooke Shipping (Management) G.m.b.H., Leer. 3-4-2006 herdoopt UAL EUROPE. 2015 verkocht aan FWN Solide B.V., Heerenveen, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, 26-6-2015 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBOJ, herdoopt FWN SOLIDE. 7.767 GT, 10.609 DWT. 15-1-2019 vertrokken van Rotterdam naar Oulu, Finland. 22-1-2019 bij Oulu in de Bothnische Golf in aanvaring gekomen met de Finse ijsbreker KONTIO (IMO 8518120), de FWN SOLIDE liep een gat op in de bulb, de ijsbreker licht schade, beide schepen voeren daarna richting Oulu, 22-1-2019 de FWN SOLIDE afgemeerd te Oulu. 31-1-2019 van Rauma naar Pasajes, Spanje, 7-2-2019 ETA te Pasajes. 6-2-2019 te Pasajes. 14-7-2025 verkocht aan Violetta Shipping S.A., vlag: Panama (3E8436), in beheer bij GN Denizcilik ve Acentelik Ltd., Istanbul, herdoopt LADY VIOLETTA.

GEEST ATLAS, IMO 9110559 (NB-113), containerschip, 13-1-1996 te water gelaten, 1996 gebouwd bij Elbwerft Boizenburg G.m.b.H., Boizenburg (229), afgebouwd bij MWB Schiffbau G.m.b.H. & Co. Schiffsreparaturen K.G., Bremerhaven, 3-1996 opgeleverd als BELL ATLAS aan Swift Navigation Co. Ltd., Hamilton-Bermuda, in beheer bij Regal Agencies Corp. 2.906 GT, 1.412 NT, 3.950 DWT, 99,45 (93,86) x (16,44) x 6,40 x 5,040 meter. 2 ruimen, G. 4.440 m³, 340 TEU, 15,5 kn. 4.595 EPK, 3.380 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, M.a.K. 8M32, Krupp M.a.K. Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 25-9-1997 herdoopt GEEST ATLAS (V2AR3). 1999 verkocht aan m.s. "Grus" Rohden Schifffahrts G.m.b.H. Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Rohden Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 11-2-2005 (e) in beheer bij Thekla Schepers G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 14-2-2005 (GL) herdoopt MARUS. 5-2005 verkocht aan Tesch Bereederungsges.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Marus", in beheer bij Thekla Schepers G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 10-2007 in beheer bij Tesch Bereederungsges.m.b.H., Haren/Ems. 2009 vlag: Duitsland. 3-2011 vlag: Antigua & Barbuda. 4-4-2025 in aanvaring gekomen met m.s. MSC ANSHIKIA IV (IMO 925848) die voor

anker lag voor te Ramsgate, komende vanaf Abidjan. De MARUS liep ernstige schade op aan het voorschip en de bulbsteven, 26-4-2025 gearriveerd te Emden op te repareren, 10-5-2025 in de vaart. 26-4-2025 MSC ANSHIKIA IV bij EDR-scheepswerf te Antwerpen voor de reparatie, 5-5-2025 in de vaart na reparatie.



GEESTSTROOM (1), IMO 5127152, vrachtschip, 20-5-1954 te water gelaten als GEESTSTROOM, 26-7-1954 technische proefvaart, 27-7-1954 officiële proefvaart en opgeleverd (BV) door Scheepswerf A. Apol C.V., Wirdum (173) aan M.J. van Geest, 's-Gravenzande (PEGP). 318 BRT, 135 NRT, 364 DWT. 43,92 (40,81) x 7,11 x 3,03 x 2,795 meter. 1 ruim, G 506 m3, B 455 m3, 2 laadbomen van 3 ton SWL, 28 ton bunkers, 9,5 kn. 300 EPK, 6 cyl, 4 tew, 285 x 420, 320 omw/min., M.A.N. G6V42, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G., Augsburg. 25-3-1957 eigenaar: N.V. Waling van Geest & Zn., 's-Gravenzande. 6-1960 motorvermogen opgevoerd naar 380 EPK. 28-8-1961 tijdens een reis van Maassluis naar Boston in dichte mist op de Nieuwe Waterweg in aanvaring gekomen met de Noorse tanker JARANDA en gezonken, 4-9-1961 schip gelicht, gerepareerd bij N.V. Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet, Slikkerveer, nieuwe hoofdmotor geplaatst: 400 EPK, 7 cyl, Bolnes 7KL, N.V. Machinefabriek "Bolnes" v/h J.H. van Cappellen, Krimpen a/d Lek NE-61, 10,5 kn. 1968 verlengd en verbouwd tot containerschip voor vervoer van speciale containers met groente, 374 BRT, 192 NRT. 16-3-1971 verkocht aan N.V. Schepenexploitatie Mij., Krimpen a/d Lek, in beheer bij Zandzuig- en Transportbedrijf Decramans. 29-12-1971 verkocht aan N.V. Schepenexploitatie & Handelmaatschappij Zagri, Rotterdam en herdoopt FORTUNA. 1972 verbouwd voor de sportvisserij op zee. 5-2-1972 verkocht aan N.V. Fortuna Zeesportvisserij, Vlaardingen, 1972 in beheer bij Rederij Groen, Scheveningen, thuishaven: Scheveningen. 19-4-2000 als FORTUNA in eigendom bij Groen Beheer B.V., 's-Gravenhage (PEDJ). 10-7-2025 van Scheveningen naar Ridderkerk. 16-7-2025 verkocht voor gebruik als woonboot te Ridderkerk. (Foto: Koos Goudriaan, Maassluis).

GREEN EGRSUND, IMO 8804567 (NB-206), 9-1990 opgeleverd door Kleven MV, Ulsteinvik (109) als ERIKSON SNOW aan Wicoria Reefers III Ltd., Bahamas (C6JH9), in beheer bij Erikson Rederi A/B. 5.084 BRT, 3.161 NRT, 6.120 DWT. 1996 verkocht aan Wissel IV Ltd., Bahamas, in beheer bij Rederi A/B Gustav Erikson, herdoopt WISIDA SNOW. 1996-2000 in de pool van Seatrade Groningen B.V. 1997 in beheer bij Wisida Reefers Oy Ab. 1997 in beheer bij Norbulk Shipping (UK) Ltd. 2000 vlag: U.K. (ZQPF7), 9-2000 herdoopt SNOW. 200-2001 in de pool van Seatrade Groningen B.V. 2001 herdoopt GREEN EGRSUND. 2001 in beheer bij Navicon Co. Ltd., Helsinki. 10-2003 verkocht aan Caiano Shipping AS, United Kingdom, in beheer bij Wilson Euro Carriers AS, Bergen. 15-7-2004 in beheer bij Norbulk Shipping (U.K.) Ltd. 2005 verkocht aan Caiano Ship AS, United Kingdom, in beheer bij Norbulk Shipping (U.K.) Ltd. 20-12-2006 verkocht aan Green Shipping AS, United Kingdom, in beheer bij Norbulk Shipping (U.K.) Ltd. 17-7-2007 in beheer bij Green Management AS. 10-2010 vlag: Bahamas (C6YO8). 29-10-2010 in beheer bij Green Management Sp z oo. 3-2017 in de pool van GSC-GreenSea Chartering B.V., Antwerpen. 28-6-2021 (e) verkocht aan Green Shipowning AS, Szczecin, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, in beheer bij Green Management Sp z oo. 4-2022 in de pool van GSC-GreenSea Chartering B.V., Antwerpen en Seatrade Groningen B.V. 26-6-2025 bvan Walvis Bay naar India, 24-7-2025 ETA te Bhavnagar. 7-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India. 25-7-2025 op Alang Anchorage, 26-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HARNS, IMO 9080675 (NB-183), 1994 opgeleverd als HARNS door Peters Scheepsbouw B.V., Kampen (436)

aan S.J. Switynk, Harlingen. 26-7-2004 verkocht aan C.V. Waldship, Woudsend (B.M. van Lent, Indijk), herdoopt MITHRIL. 2006 via Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, vlag: Litouwen, 9-2006 herdoopt LYRIKA. 12-2-2012 om 22:15 uur op circa 11 mijl ten zuidoosten van Helgoland, ten anker liggend, in aanvaring gekomen met een vrachtschip, deze stopte na de aanvaring niet, later door de Bundespolizei aangehouden, bij de kapitein een bloedproef afgenomen (0,7 promille) en door Staatsanwaltschaft een bankgarantie van € 5.300 vastgesteld. 12-2024 vlag: Letland (YLLY).

HEIN, IMO 7911856, hopperzuiger, 3.326 GT, 2.205 DWT, 21-9-1979 te water, 11-1979 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit, Westerbroek (222) als HEIN aan Van der Kamp Beheer B.V., Zwolle (PEPN), in beheer bij Van der Kamp B.V., Zwolle. 1.598 BRT, 2.700 DWT. 2.033 GT, 769 NT, 2.700 DWT. 2004 verbouwd, verlengd en verbreed, 2.700 GT. 13 kn. 3.038 EPK, 2.236 kW, 2 x 1.600 rpm., Caterpillar Inc., Indiana NE-2003, 2 x 2 Azimuth Thruster Solid LB, 300 rpm. 2013 nieuwe meting na verbouwing: 3.326 GT, 997 NT, 2.205 DWT. 12-7-2025 te Bremerhaven. 25-7-2025 te Brake uit koers geraakt en tegen de kade gevaren, daarbij is een kraan op het schip gevallen, door de val van de kraan is een hydraulische leiding gescheurd, waardoor er een zeer kleine hoeveelheid hydraulische olie in het havenbassin terecht is gekomen, er zijn geen mensen gewond, een onderzoek naar de oorzaak is ingesteld. 1-8-2025 de kraan door de bok ENAK van de HEIN verwijderd, 2-8-2025 verhaald naar Lloyd Yard te Bremerhaven om te repareren.

IVER ACCORD, IMO 9507972 (NB-197), bitumentanker, 4-3-2008 contract, 18-3-2009 kiel gelegd, 12-6-2010 (RI) opgeleverd door CSC Chongqing Dongfeng Shipbuilding Corporation als LAGUNA SWAN aan Laguna Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Overseas Maritime Carriers S.A., Pully, Zwitserland. 5.030 GT, 5.897 DWT. 99,15 (93,15) x 18,00 x 9,60 x . meter. 2.970 kW, M.a.K. 9M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 10-2010 vlag: Malta. 20-7-2012 (e) in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene. 2013 verkocht aan HB Tankship VIII B.V., Gibraltar, roepsein ZDN3, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SPLLC, Athene en Vroon B.V., Breskens, 8-2013 in beheer bij Iver Ships B.V., 8-2013 kreeg na afloop van de charter de naam IVER ACCORD. 23-1-2023 verkocht aan South Sea B.V., Portugal (Madeira) (CQXR), in beheer bij Iver Ships B.V. 11-4-2025 in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., Glasgow, 4-2025 herdoopt ACCOORD.



JAVAZEE, IMO 8008101 (NB-316), 26-9-1981 te water gelaten, 14-11-1981 opgeleverd door Scheepswerf "Friesland" B.V., Lemmer (374) als JAVAZEE aan Noordlijn m.s. Javazee C.V., Delfzijl, in beheer bij Noordlijn Holding B.V., Rotterdam, brandmerk 5209 Z GRON 1981, roepsein PFCK. 1.598/2.721 BRT, 1059/1.540 NRT, 3556/4.800 DWT. 81,56 (74,86) x 15,35 x 8,77 x 7,236 meter. G 5.177 m³, B 5.011 m³, 131 TEU. 12 kn. 1.839 kW, Deutz, RBV6M540 Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 11-1981 herdoopt MELTON VOYAGER. Roepsein PFXM. 1982 herdoopt JAVAZEE. 1985 1.598 BRT, 1.059 NRT, 3.613 DWT. 15-8-1986 verkocht aan Stichting Interim Beheer Zeeschepen, Rotterdam. 1986 in beheer bij NORA Reederei & Verwaltungsges.m.b.H. 30-12-1986 verkocht aan Hans-Hermann Knuppel Schiffahrtskontor K.G., Hamburg, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, in beheer bij NORA Reederei & Verwaltungsges.m.b.H., 1987 herdoopt BLUEBOLT. 1987 verkocht aan Capella Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam en Nigochart B.V., Rotterdam, roepsein P3AG2, herdoopt MIRACH. 1988 verkocht aan Bluebolt Maritime Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V., Rotterdam en Nigochart B.V., Rotterdam. 3-1991 verkocht aan Qatar

National Navigation & Transport Co. Ltd., Doha-Qatar, herdoopt AL GHARRAFAH. 9-2002 verkocht aan Chernomorski Riblov Burgas Plc., Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Ribex Maritime Ltd., herdoopt PONTICA. 23-9-2004 (e) verkocht aan Board Marine Ltd., Burgas-Bulgarije, herdoopt EMONA. 20-7-2007 verkocht aan Deltamar Ltd., Burgas-Bulgarije, in beheer bij Seaborne Trade Ltd. 2009 verkocht aan Danten LLP, Burgas-Bulgarije, in beheer bij Seaborne Trade Ltd. 25-3-2010 (e) verkocht aan Sea Shipping Ltd., Burgas-Bulgarije, in beheer bij Valmar Oil Ltd., Burgas. 21-3-2013 (e) verkocht aan Amonia Enterprises S.A., Burgas-Bulgarije, in beheer bij Valmar Oil Ltd., Burgas. 2-2017 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2517. 2024 vlag: Comoros (D6A3386). 30-1-2025 Paris MoU inspectie te Gemlik, 38 gebreken geconstateerd, 5 dagen vast gehouden. 25-6-2025 Black Sea MoU inspectie te Burgas, 6 gebreken geconstateerd, 25-6-2025 Paris MoU inspectie te Burgas, 6 gebreken geconstateerd. 29-6-2025 vertrokken van Burgas. 8-7-2025 van Istanbul, 9-7-2025 ETA te Aliğa. 25-7-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Jan van Oost, 9-6-2008, Istanbul).



JOHN-FRIEDRICH K., IMO 9195755 (NB-325), casco gebouwd bij Daewoo-Mangalia H.I. S.A., Mangalia (1034), 2001 opgeleverd door B.V. Scheepswerf Damen Bergum, Bergum (9345) als OOSTERHAVEN aan "Oosterhaven" B.V., Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. 12-2002 thuishaven: Willemstad-N.A. 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij Oosterhaven B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V. 28-12-2004 verkocht aan M.S. "HC Gesa" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 8-1-2005 (GL) herdoopt HC GESA. 2007 verkocht aan C.V. Rederij K&T Holland, Delfzijl, 28-10-2007 gearriveerd te Emden, 11-2007 verkocht aan K&T Holland C.V. VII, 2-11-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBL Y, in beheer bij Flag Ship Management Company B.V. en herdoopt JOHN-FRIEDRICH K. 1-2009 (e) verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 16-11-2020 (v) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BPY5, in beheer bij Jürü Agentūra Forsa, UAB, Klaipeda, Litouwen, herdoopt MADICKEN. 1-1-2025 om 20:00 uur vertrokken van Hamburg naar Klaipeda, 4-1-2025 ETA te Klaipeda. 2-1-2025 te Brunsbüttel viel in de sluis de machine uit en tegen de sluisdeur gevaren, deze liep flinke schade op, de deur kon niet meer gebruikt worden en wordt vervangen, het vrachtschip liep lichte schade op aan het voorschip, afgemeerd te Brunsbüttel voor onderzoek. 4-1-2025 de reis voortgezet, 6-1-2025 ETA te Klaipeda. 22-7-2025 is de 46,80 meter lange en 9,36 meter brede sluisdeur, die op 2 januari 2025 door de 'Madicken' werd beschadigd, verwijderd en door de sleepboten KIEL en HOLTENAU naar Kiel gebracht. De 1500 ton wegende deur zou in Kiel worden gerepareerd. Door de impact was de deur ongeveer twee meter diep ingedeukt over een breedte van ongeveer acht tot tien meter. Voor de oversteek naar Kiel hadden technici de deur gestabiliseerd met twee drijvende pontons. De deur zou zo snel mogelijk in dok 8a van de Duitse marinewerf in Kiel in droogdok worden gelegd. Begin augustus wordt in Brunsbüttel een vervangende sluisdeur geplaatst. Deze is na reparaties zojuist vanuit Kiel gesleept. Duikers gebruiken de tijd om versleten railplaten op de bodem van de sluisdeur te vervangen. (Foto: Marcel Coster, 24-7-2012, op de rede op weg naar naar New Holland).

Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218
3071LM Rotterdam

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





JORVIK, IMO 1073092, Cement Carrier, 2.627 GT, 4.250 DWT, 17-12-2018 kiel gelegd onder bouwnummer Bodewes Ritsema 715, 18-7-2025 om 10:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Foxhol, assistentie van de sleepboten GYAS en GRUNO III, 30-11-2025 geplande oplevering als JORVIK aan Solvik Shipping Ltd., Cyprus, in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd., Limassol. (Foto: Kees de Vries).

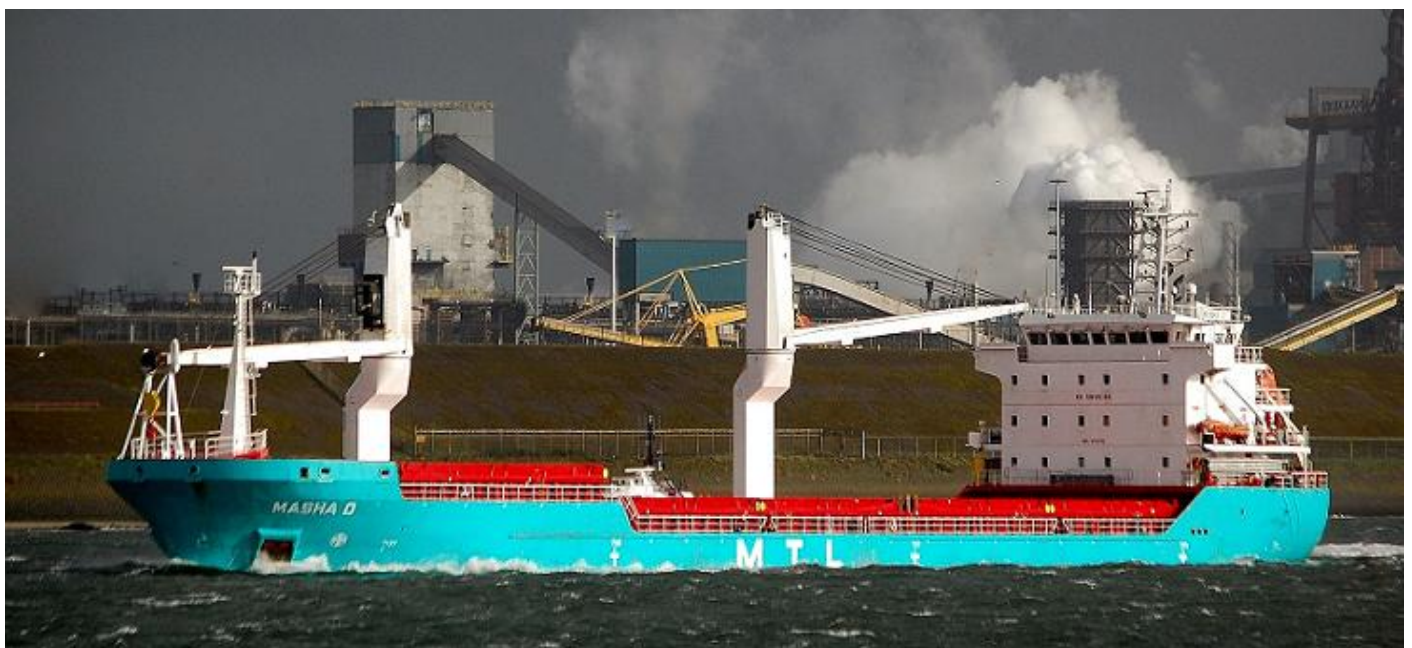
KWINTEBANK, IMO 9234288 (NB-91), casco gebouwd Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Roemenië, 16-1-2002 het casco als 503 gearriveerd in de Eemshaven achter de Poolse sleepboot KORAL, afgebouwd door Pattje Shipyards B.V., Waterhuizen (503), 28-5-2002 tijdens officiële proefvaart technische problemen opgelopen, gerepareerd te Emden, 31-5-2002 geplande doop en oplevering, 6-8-2002 technische proefvaart, 9-8-2002 gedoopt KWINTEBANK door mevr. Alie Bodewes-de Vries en opgeleverd aan Kwinteship B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaartbedrijf, Delfzijl. 6.378 GT, 3.099 NT, 9.857 DWT. 552 TEU, G 12.855 M3. 132,23 (123,84) x 15,87 x 9,65 x 7.650 meter. 3.960 kW, 6 cyl, 4 tew, 380 x 475, MaK, Caterpillar Motoren GmbH & Co. K.G. 15 kn. 10-8-2002 vertrokken naar Brake om te laden voor de U.S.A.

1-7-2025 tijdens een reis van Muuga naar Montoir-de-Bretagne, in de nieuwe Zuidsluis van het Noord-Oostzeekanaal te Brunsbüttel, tijdens het afmeren hard tegen de middenwand gevaren. Het schip liep enige schade op, zoals schaafplekken en verschade. Omdat de waterpolitie van Brunsbüttel geen vaarverbod oplegde, kon het vrachtschip zijn reis voortzetten. Het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval is voortgezet.



LADY CLARISSA, IMO 9201803, ex CLARISSA-09. Als laatste van haar serie is onlangs van de LADY CLARISSA de verrijdbare kraan aan dek verwijderd, daarvoor is een luikenwagen in de plaats gekomen. (Foto: Teun van der Zee, 5-9-2005, Nieuwe Waterweg t.h.v. Rozenburg).

LINGEDIJK, IMO 8512126 (NB-237), 15-5-1986 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (244) als LINGEDIJK aan C.V. Scheepvaartbedrijf C. Vermeulen, Geldermalsen. 863 BRT, 501 NRT, 1.230 DWT. 24-1-1992 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 24-1-1992 verkocht aan Jan Tuininga, Ameland, herdoopt NES. 1995 verkocht aan Henro Koke, Delfzijl, herdoopt REGINA. 1998 thuishaven: Rotterdam, herdoopt HERON. 2001 verkocht aan Beheermaatschappij De Kaap B.V., Rotterdam. 10-2-2006 te Bergen, Noorwegen overgedragen aan Prima Shipping Oy Ab, Pargas-Finland, in beheer bij SAL-Ship, Porvoo voor eigenaar Frank R.W. Salemin, herdoopt CELIA. 11-2015 verkocht aan Maritime Overseas Corp., Panama, in beheer bij Ocean Express, Pointe-Noire, Congo, 13-11-2015 te Surte, Sweden overgedragen, herdoopt OYA1. 13-11-2015 vertrokken naar Abidjan, Ivory Coast, 13-12-2015 ETA te Abidjan. 31-12-2015 ten anker bij Margate, Engeland met bestemming Las Palmas, 14-1-2016 ETA te Las Palmas. 26-7-2017 van Abidjan. 27-7-2017 van Takoradi naar Douala, Kameroen. 29-7-2017 op circa 20 mijl van Bonny, Nigeria in de Gulf of Guinea, positie 04.10 NB. en 006.59 OL., aangevallen door piraten, die gijzelden 5 Marokkaanse bemanningsleden, plunderden het schip en vertrokken met de Zodiak met, op 1 na, alle bemanningsleden. Het schip door de Nigerian Navy naar Bonny gebracht. 7-8-2017 (mt) te Onne, Nigeria. 2025 verkocht voor sloop. 16-3-2025 van Pointe Noire. 26-3-2025 (e) te Abidjan, Ivoorkust om gesloopt te worden, gesloopt in 2025.



LISA, IMO 9384174 (NB-316), 19-11-2004 kiel gelegd, 9-9-2006 te water gelaten, 28-11-2006 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-703C) als ESTHER C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 11) B.V., Zwijndrecht, vlag: U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 5.629 GT, 2.877 NT, 8.046 DWT, 108,21 (104,11) x 18,20 x 9,00 x 7,057 meter, 2.800 kW, MAN-B&W 7S26MCMk6, STX Engine Co. Ltd., 12,4 kn. 4-6-2007 (GL) herdoopt HEATHER C. 12-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 21-11-2012 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 11-2012 in de Waalhaven herdoopt HEAT. 1-2013 in commercieel beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht, 28-1-2013 (m) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCTI, 28-1-2013 (m) in de Waalhaven herdoopt LISA. 11-2015 in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk (B.V. Kustvaartbedrijf Moerman). 12-1-2016 (e) in beheer bij Maritime Management Services B.V., Ridderkerk voor Noordriver Shipping B.V., Dordrecht. 2-4-2018 van Malaga te Dordrecht. 5-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 4-2018 verkocht aan Masha D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQAF7, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt MASHA D. 17-4-2018 vertrokken naar Duinkerken. 29-1-2024 verkocht aan Arwen Shipping Inc., vlag: Barbados (8PVO1), in beheer bij Arwen Shipping Inc., Majuro en Ekmen Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt EKMEN SKY. 2-2025 vlag: Liberia (5LVK7). (Foto: Ruud Coster, 24-10-2022).

LONGEDEN, IMO 9988126 (NB-327), General Cargo Ship, 6.795 GT, 8.600 DWT. 9-2022 besteld bij Atlas Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. te Turkije onder bouwnummer ATLAS 029, 22-2-2024 kiel gelegd, 6-3-2025 te water gelaten, 5-2025 geplande oplevering, 30-6-2025 proefvaart, 8-7-2025 proefvaart, 9-7-2025 proefvaart, 11-7-2025 (e) opgeleverd, 17-7-2025 overgedragen als LONGEDEN aan Longeden B.V., Groningen

(PDJY), in beheer bij Longship B.V., Groningen. 130,50 (125,28) x 15,85 x 10,77 x . meter. 419.000 Cbft. 2.360 kW, 2 x Yanmar Diesel 6EY22ALWS.



LONGSTAR, IMO 9969534, General Cargo Ship, 2,593 GT, 3.700 DWT, 1-5-2024 kiel gelegd onder bouwnummer GS YARD 245, in aanbouw als LONGSTAR voor Longship B.V., 4-6-2025 te water gelaten, 25-6-2025 voorzien van de charternaam BALTIC STAR met roepsein PDLW. 9-2025 geplande oplevering aan LONGSTAR B.V., Groningen (PDLW), in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss. (Foto: Riemer van Bolhuis, 14-7-2025).

LONGWOLF, IMO 9504126 (NB-293), 18-9-2010 gedoopt FLINTER ARCTIC door mevrouw Henrijetta Hansen en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 398, 13-10-2010 proefvaart vanaf de Oterdumerpier, 15-10-2010 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Flinter Arctic, Rotterdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht. 6.621 GT, 3.448 NT, 10.500 DWT. 132,60 (126,90) x 16,00 x 10,78 x 7,830 meter. Brandmerk 22899 Z 2010. Roepsein PFCU. 2 ruimen, 13.008,96 m3. G 13.025 m3. 360 TEU. 587,6 m3 bunkers. 14,1 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 159 rpm., MaK8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 6-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel, afgemeerd langs de GERARDA en opgelegd. 19-12-2016 tijdens de openbare veiling in opdracht van N.V. ING Bank verkocht aan Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 12-2016 verkocht aan Arctic Shipping B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten voor Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 5-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als ARCTIC. 6.687 GT, 11.047 DWT. 6-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als FLINTER ARCTIC. 9-1-2017 (mt) te IJsselmonde herdoopt ARCTIC. 16-1-2017 vertrokken van Capelle a/d IJssel naar Brunsbüttel, 17-1-2017 te Brunsbüttel met bestemming Uusikaupunki, Finland. 22-4-2018 gearriveerd te Gdansk, Polen. 30-4-2018 verkocht aan Arklow Shipping Ltd., Arklow-Ierland, roepsein EITT8, herdoopt ARKLOW DALE. 30-4-2018 verkocht aan Kilbride Shipping Ltd., Arklow-Ierland, roepsein EITT8, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland, herdoopt ARKLOW DALE. 5-9-2020 gearriveerd te Swansea. 2020 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., 11-9-2020 (F) thuishaven Rotterdam, vlag Nederland, roepsein PDTT. 29-9-2020 (vt) van Swansea naar Santander. 21-2-2022 akte oprichting van Longwolf B.V., zetel: Groningen, 21-2-2022 bestuurder Crow's Nest Holding B.V. in functie getreden. 21-2-2022 akte oprichting van Crow's Nest Holding B.V., zetel: Groningen, 21-2-2022 bestuurder Longship Invest B.V. in functie getreden. 10-5-2022 (e) verkocht aan Flexam Invest Ireland 1A Designated Activity Company, Dublin, thuishaven: Rotterdam, roepsein PDTT, in beheer bij Longship, B.V., Groningen. 30-5-2025 vanaf de Eemshaven te Gdansk. 2-6-2025 verkocht aan Nova Inc., Istanbul, vlag: Palau (T8A5243), in beheer bij Thalex Shipping Ltd., Istanbul, 16-6-2022 herdoopt LONGWOLF.

MAREN, IMO 9384186 (NB-316) 19-11-2004 kiel gelegd, 23-12-2006 te water gelaten, 19-3-2007 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-704C) als KLAZINA C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 10) B.V., Cowes-U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 26-10-2012 gearriveerd

te Hull en opgelegd. 2-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 2013 verkocht aan Maren Shipping Management B.V., Dordrecht, in beheer bij B.V. Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Ridderkerk en Noordriver Shipping B.V. Dordrecht, roepsein PCTN, 12-2-2013 (m) te Immingham herdoopt MAREN. 6-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 2018 verkocht aan Annamaria D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (PMD), roepsein CQAF8, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt ANNAMARIA D. 19-4-2018 vertrokken van de Merwehaven en ten westen van Egmond ten anker gegaan na problemen aan de machine, 21-4-2018 vastgemaakt door de Duitse sleepboot ARION (IMO 7726902) en naar Bremerhaven gesleept, 23-4-2018 te Bremerhaven. 29-2-2024 verkocht aan Ekmen Glory Co., vlag: Barbados (8PWO6), in beheer bij Ekmen Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt EKMEN GLORY. 6-2025 vlag: Liberia (SLVO7).



MOLVIK, IMO 9966453, Cement Carrier, 2.627 GT, 4,250 DWT, 20-6-2025 gedoopt MOLVIK en om 10:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Foxhol onder bouwnummer BODEWES FOXHOL 714, assistentie van de sleepboten GRUNO 3 en GRUNO 4, 30-9-2025 geplande oplevering aan Solvik Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd., Limassol (Joint Venture van CSL Group uit Canada en het Nederlands-Cypriotische SMT). (Foto: Kees de Vries).

MONTIGNY, IMO 9256858, Crude Oil Tanker, 61.991 GT, 115.418 DWT, 2003 opgeleverd door Sanoyas Mizushima Works & Shipyard, Kurashiki als MONTIGNY, in beheer bij Seaarland Shipping Management GmbH. 1-2003 in beheer bij Motia Compagnia di Navigazione. 11-2005 verkocht aan Bentonwood B.V., Amsterdam, vlag: Liberia, in beheer bij Seaarland Shipping Management GmbH. 1-2006 vlag: Nederland. 1-2006 vlag: Liberia. 1-2006 vlag: Nederland. 28-2-2006 in beheer bij Seaarland Shipping Management GmbH en Motia Compagnia di Navigazione. 24-10-2008 verkocht aan Pintail B.V., Amsterdam, 10-2008 vlag: Liberia, in beheer bij Seaarland Shipping Management GmbH en Motia Compagnia di Navigazione. 26-11-2009 in beheer bij Marwave Shipmanagement B.V., Amsterdam en Motia Compagnia di Navigazione. 5-2-2013 in beheer bij Marwave Shipmanagement B.V., Amsterdam. 9-5-2014 in beheer bij Atlas Maritime Ltd. 2014 verkocht van Pintail B.V., Liberia aan Freeport Holdings Ltd., Liberia, 5-2014 herdoopt LADY M. 13-7-2020 verkocht aan MG-Flot LLC, 7-2020 vlag: Rusland, 7-2020 herdoopt LADY D. 23-12-2020 in beheer bij Marine Trans Shipping LLC, Astrakhan en MG-Flot LLC. 3-6-2021 verkocht aan M Leasing LLC, Rusland. 29-6-2021 in beheer bij Marine Trans Shipping LLC, Astrakhan en MG-Flot LLC, Rusland, 6-2021 herdoopt LINDA.

De LINDA, onderweg van de Perzische Golf naar Sungai Linggi, Dickson, met een verwachte aankomsttijd (ETA) van 9 maart 2022, geladen met Iraanse ruwe olie die eind januari aan boord werd genomen tijdens een schip-op-schip-overdracht, heeft een AIS-logboek tot en met december 2021 gemist. Na het laden van de lading vertrok het schip op 30 januari met Tanjung Pelepas als bestemmingshaven en een verwachte aankomsttijd (ETA) van 18 februari. Het schip voer met een verlaagde snelheid van 3-5 knopen en lag vier dagen voor anker voor Colombo. De bestemmingshaven werd gewijzigd. Vanaf 1 maart voer de tanker in de zuidelijke Golf van Bengalen richting de Straat van Malakka, nog steeds met verlaagde snelheid. De Maleisische autoriteiten beraadden zich over de definitieve beslissing of de toegang tot een haven zou worden

toegestaan of verboden. (Timsen, 1-3-2022).

17-3-2022 verkocht aan MG-Flot LLC, Rusland, in beheer bij Marine Trans Shipping LLC, Astrakhan en MG-Flot LLC, Rusland, 3-2022 herdoopt INDA. 14-7-2022 te anker in de wateren van de staat Gujarat, India.

De bemanning van de INDA heeft om hulp gevraagd en beweert dat ze maandenlang aan boord van een tanker werden vastgehouden, zonder betaling en dat de voorraden snel opraken. De tanker ligt sinds 14 juli 2022 voor anker in de wateren van de staat Gujarat. De bemanning kreeg van de managers van Transmorflot de belofte dat de tanker in Alang zou worden ontmanteld en dat alle bemanningsleden binnenkort zouden worden gerepatriëerd, wat tot nu toe niet is gebeurd. Familieleden van verschillende bemanningsleden schreven en stuurden brieven naar de Russische ambassade in India, het Russische Ministerie van Transport, de procureur-generaal van Astrakhan en de Russische media. Vóór de aankomst voor de kust van Gujarat voer de tanker sinds 4 juli ten westen van de Golf van Khambhat. (Timsen, 22-7-2022).

20-6-2025 uit beheer MG-Flot LLC. 6-2025 vlag: Guyana (Vals) (-). 9-7-2025 (e) verkocht voor sloop. 7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MORGENSTOND III, IMO 9213894 (NB-325), 14-12-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. (326) als MORGENSTOND III aan m.s. "Morgenstond III" C.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Drent, Siddeburen. 2005 verkocht aan MK Shipping B.V., Leiden, 24-11-2005 overgedragen aan Emsmoon NTH Schiffahrts, Papenburg/Ems, vlag: Antigua en Barbuda, in beheer bij Marlow Ship Management, Hamburg, herdoopt EMSMOON. 6-10-2007 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg en Marlow Ship Management, Hamburg. 28-7-2010 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg. 22-10-2019 (e) verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Helas", Limassol-Cyprus, roepsein 5BJE5, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 22-10-2019 herdoopt HELAS. 27-11-2019 te Erith, U.K. 28-11-2019 te Erith herdoopt SANDOE. 29-11-2019 te Dordrecht. 30-11-2019 van Dordrecht naar Rouen. 23-11-2020 te Delfzijl. 12-2020 te Delfzijl herdoopt HELAS. 11-12-2024 verkocht aan Fri St Marine S.A., Jamaica (6YWT3), in beheer bij Kalya Denizcilik ve Taşimacilik Limited Şirketi, Istanbul, 12-2024 herdoopt STOLYA. 4-2025 vlag: Barbados (8PZP9).



OOSTENDE, MMSI: 205219000, mijnenbestrijdingsvaartuig, raakte 26 mei beschadigd aan de bulbsteven terwijl het de haven van Lorient wilde verlaten. In het contract werd ook overeengekomen dat Naval Group met het ontwerp de markt op mocht en daarvan lijkt de Franse werf nu te gaan profiteren. Finland, Estland, Letland en Litouwen zouden allemaal in gesprek zijn om eveneens schepen te bestellen bij Naval Group. Dat melden Baird Maritime en Naval News. (Foto: Belgische Defensie).

Dat de oplevering niet op 23 juli plaats kan vinden, heeft te maken met een incident bij de haven van Lorient. In Frankrijk wordt het schip gebouwd en getest door een Frans consortium onder leiding van Naval Group en Exail.

16-6-2025 t/m 20-6-2025 proefvaart en naar Concarneau, Frankrijk. 22-7-2025 t/m 25-7-2025 proefvaart vanaf Concarneau, Frankrijk.

De twaalf schepen krijgen de onderstaande namen

1. Oostende (B) M940 - Bouw door Piriou te Concarneau
2. Vlissingen (NL) M840 - Bouw door Kership te Lorient, afbouw door Piriou
3. Tournai (B) M941 - Casco in Polen en Frankrijk, afbouw door Piriou
4. Scheveningen (NL) M841 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
5. Brugge (B) M942 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
6. IJmuiden (NL) M842 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
7. Liège (B) M943 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk (aanvankelijk: volledig bouwen in Frankrijk)
8. Harlingen (NL) M843 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk

9. Antwerpen (B) M944 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
10. Delfzijl (NL) M844 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
11. Rochefort (B) M945 - Casco in Roemenië, afbouw Frankrijk
12. Schiedam (NL) M845 - Bouw door Kership te Lorient (Bron: Marineschepen.nl).

P&O NEDLLOYD MAHE, IMO 9151917 (NB-277), aanvankelijk MARIANE RICKMERS, 18-10-1997 kiel gelegd, 28-5-1998 te water gelaten, 14-10-1998 i.a. als MARINE RICKMERS, 12-1998 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H115) aan Marick Shipping Co. Ltd., Hamburg, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (ELWH7), in beheer bij Reederei Bertram Rickmers G.m.b.H. & Cie. K.G., Hamburg. 11.925 GT, 4.928 NT, 14.357 DWT. 149,60 (139,78) x 23,15 x 12,80 x 8.600 meter. 1104 TEU. 18,5 kn. 14.139 EPK, 10.400 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 1944, B&W 6L60MC, Hudong Shipyard, Shanghai. 5-11-1999 FANAL MARINER. 21-11-2000 MARINE RICKMERS. 3-6-2002 in de vaart als P&O NEDLLOYD MAHE. 25-10-2005 gearriveerd te Jebel Ali, 26-10-2005 (GL) herdoopt MARINE RICKMERS. 2-2006 vlag: Luxemburg (LXRZ). 2-2008 vlag: Marshall Islands (V7OD4). 4-2009 vlag: Duitsland (DGBP). 2012 in beheer bij Rickmers Shipmanagement G.m.b.H. & Cie. K.G. 8-2014 vlag: Portugal (Madeira) (CQGA). 30-1-2015 herdoopt BARRIER. 19-5-2016 in beheer bij Jebsen Shipping Partners Management AS. 14-1-2019 verkocht aan Spirit of Durban G.m.b.H. & Cie. K.G., Portugal (Madeira), in beheer bij Jebsen Shipping Partners Management AS. 6-2020 vlag: Marshall Islands (V7A4185). 7-10-2020 in beheer bij Columbia Shipmanagement (Deutschland) G.m.b.H. 15-5-2024 verkocht aan K2S Maritime Inc., Panama, in beheer bij Nan Lian Ship Management LLC, 5-2024 herdoopt YC BARRIER. 30-4-2025 verkocht aan PMM Estates 2001 Ltd., Dar-es-Salaam, vlag: Tanzania: (5IM365), 4-2025 herdoopt HOPE CHLOE.



P&O NEDLLOYD MONDRIAAN, IMO 9289922 (NB-329), aanvankelijk MONDRIAAN STAR, 5-4-2004 kiel gelegd, 17-9-2004 te water gelaten, 14-12-2004 opgeleverd door IHI Marine United Inc. (3191) aan "Mondriaan Star" Schifffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (A8FG5), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg. 93.511 GT. 7500 TEU, 24,5 kn. 61.900 kW, Wärtsilä-Sulzer 12RT-FLEX96C, Diesel United Ltd. 17-12-2004 te Shanghai. 22-12-2004 te Hong Kong. 18-1-2005 voor de 1e keer gearriveerd in de Europoort. 12-3-2005 gearriveerd in de Amazonehaven in de Europoort, 14-3-2005 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD MONDRIAAN door zwemster Inge de Bruijn, 14-3-2005 terug naar in de Amazonehaven, 15-3-2005 vertrokken naar zee. 13-3-2006 (GL) herdoopt MAERSK SANA. 20-9-2016 verkocht aan Tongchi International Ship Lease Co. Ltd., Singapore (9V5240), in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 4-2018 herdoopt MSC SANA. 4-12-2020 verkocht aan A.P. Moller Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 20-2-2022 van Tanjung Pelepas naar Colombo, 25-2-2022 ETA te Colombo. 23-2-2022 op 26 mijl van Malahayati in de Andaman Sea, positie 5.53 33 NB. en 095.49.17 OL., op drift geraakt door problemen met de machine, 1-3-2022 te Colombo. 26-4-2025 vertrokken van New York naar Singapore, 29-5-2025 ETA te Singapore. 28-4-2025 varende in de Sargossazee ter hoogte van positie 31.52.50 NB en 057.48.55 WL een motorexplosie opgelopen, twee bemanningsleden raakten ernstig verbrand, schepen in de omgeving werden verzocht goed uit te kijken en indien mogelijk te assisteren. 16-5-2025 vastgemaakt door de sleepboot SEA1 RUBY en koers gezet naar Freeport, Bahamas, 21-5-2025 te Freeport. (Foto MAERSK SANA: Hannes van Rijn, 2-9-2023, Maasmond).

Containerschip vertrokken van Freeport na reparatie

Op 16 mei nam de Noorse sleepboot 'SEA1 RUBY' eindelijk de 'MAERSK SANA' mee op sleeptouw, na een lange periode waarin het beladen schip 'veilig op zee dobberde' in de westelijke Atlantische Oceaan, onderweg naar een vluchthaven op de Bahama's, waar het naar verwachting in de laatste week van mei zou aankomen. Het containerschip werd naar Freeport gesleept, een sleep van ongeveer 900 zeemijl, die met een snelheid van

vijf knopen op 21 mei werd voltooid. Een bemanningslid 'dat naar een ziekenhuis in de VS werd vervoerd, verkeerde in stabiele maar kritieke toestand en ontving de best mogelijke zorg. Maersk bleef met zijn klanten in contact over het beperken van de gevolgen voor hun toeleveringsketens. De weersomstandigheden zijn gunstig gebleven sinds de explosie en brand op 29 april. Het Atlantische orkaanseizoen begint over een paar dagen, en dan had het er heel anders uit kunnen zien als de 'MAERSK SANA' een sleeplijn zou krijgen. Het National Hurricane Weather Center in Miami meldde dat er binnen zeven dagen geen tropische cycloonvorming wordt verwacht. De 'MAERSK SANA' verliet Freeport uiteindelijk weer op 14 juli, op weg naar Singapore, met een verwachte aankomsttijd op 18 augustus 2025. (Timsen, 16-7-2025).

PIONEER, IMO 9088299 (NB-326), 15-6-1994 te water, 30-8-1994 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (298) als PIONEER aan Scheepvaartbedrijf Gebr. Waker C.V., Delfzijl (PGTQ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Hilco en Jan Cornelis Waker. 27-3-2001 tijdens een reis van Tolkkinen naar La Pallice met hout problemen met het koelsysteem in positie 48.42 NB en 05.24 WL, 27-3-2001 door de sleepboot ABEILLE FLANDRE vastgemaakt en naar Brest gebracht, 28-3-2001 gerepareerd en vertrokken van Brest. 10-12-2003 verkocht aan Rederi AB Uman, Hellevis-Zweden (SBDF), herdoopt LISTERLAND. 2009 in (QA en technisch) beheer bij NorthWave AB. 30-9-2014 in beheer bij Bellevue Shipmanagement AB. 3-2017 thuishaven en vlag: Tórshavn-Faroe Island (OZ2170). 2022 verkocht aan Vera Shipping Ltd., Isle of Man, 15-12-2021 gearriveerd te Tallinn, Estland, 17-12-2022 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PJO3, in beheer bij Kamer Marine Denizcilik Ic Ve Dis Ticaret Ltd. Sti. en Kamer Marine Uluslararası Nakliyat A.S., Istanbul, 17-12-2022 (F) herdoopt VERA STAR. 29-3-2024 in beheer bij Kadir Colak Denizcilik Turizm ve Ticaret AS, Istanbul. 12-2024 vlag: Vanuatu (YJQT5). 20-5-2025 verkocht aan LBC Thor Shipping Ltd., Palau (T8A5214), in beheer bij Lipsos Bulk Carriers Shipping AS (Lipsos Bulk Carriers Denizcilik ve Ticaret AS), Istanbul, herdoopt LBC TUGCE.



PLATO, IMO 8822636 (NB-113), 24-6-1989 te water gelaten als PLATO, 22-9-1989 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje B.V., Waterhuizen (375) aan IPG Shipping A/S, Limassol-Cyprus, in beheer bij Paal Wilson & Co. A/S, Haugesund, 1.998 BRT, 1.217 NRT, 3.677 DWT, 88,15 (83,20) x 14,18 x 6,35 x 5,274 meter. 1 ruim, G 4.474 m³, B 4.459 m³, 173,6 ton bunkers, verbruik 5,5 ton/dag, 12 kn. 1.599 EPK, 1.176 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, MaK 6MU452AK, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1990 verkocht aan Plato Navigation Ltd., Limassol-Cyprus, 1990 eigenaar: Talmo One Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., 1991 thuishaven en vlag, Valletta-Malta, in beheer Isma B.V., Rotterdam, 1992 in beheer bij Paal Wilson Management A/S, Haugesund, 1994 verkocht aan Black Whale Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Athena Marine Co. Ltd., Limassol, 1999 verkocht aan Aquatic Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Reederei Klaus Hesse, Leer-Duitsland, 7-1-2005 verkocht aan Wilson Shipowning II AS, Bergen, thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipmanagement AS, Bergen, in operationeel beheer bij Wilson Eurocarriers AS, Bergen. 16-6-2025 verkocht aan Matis Maritime Ltd., Malta (9HA6361), in beheer bij Polaris Marine Services Co. Ltd., Mellieha, Malta en Medbulk Shipping Ltd., Malta, herdoopt MB PINTO. (Foto: Teun van der Zee, 22-4-2012, Lloydkade, Rotterdam).

RACHEL, IMO 9361122 (NB-265), 16-1-2009 gedoopt FLINTERRACHEL door mevrouw Mira Delibalt-Zotiadou (echtgenote van relatie Flinter) en te water gelaten bij Barkmeijer Shipyards B.V. te Stroobos onder bouwnummer 318, 20-1-2009 gearriveerd te Lemmer voor afbouw, 21-1-2009 aan de afbouwsteiger van de gemeente Lemsterland de luikhoofden, de opbouw en de bak geplaatst, 2-3-2009 vertrokken van Lemmer naar Velsen, 3-3-2009 proefvaart op de Noordzee, 4-3-2009 gearriveerd te Harlingen na de proefvaart op de Noordzee, 5-3-2009 opgeleverd aan Flinter Rachel B.V., Rotterdam (PBOO), in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht. 3.442 GT, 1.903 NT, 5.500 DWT. 99,80 (94,80) x 14,00 x 7,15 x 6,000 meter. Brandmerk 22275 Z 2009. Roepsein PBOO. 1 ruim, 241.000 Cubic Feet, 6.824 m3.12 kn. 2.446 EPK, 1.800 kW, MAK, 8M25, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 750 rpm., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 26-11-2014 (e) verkocht aan Flinter Rachel Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2GQ5, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht B.V., Barendrecht en Flinter Management B.V., Barendrecht. 26-9-2016 van Hereke, Turkije, 10-10-2016 gearriveerd te Antwerpen. 10-11-2016 te Antwerpen door de Belgische Havenstaat-controle aan de ketting voor het niet betalen van openstaande rekeningen en facturen. 22-11-2016 heeft de rechtbank Rotterdam de firma Flinter Rachel B.V., ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 04086372 in staat van faillissement verklaard, met benoeming van mr. C. van den Bergh tot curator. Het insolventienummer is F.10/16/601. De rechtsvorm betreft een Besloten vennootschap met gewone structuur en de hoofdactiviteit van dit bedrijf was 6420, Financiële holdings. Scheepvaartonderneming Flinter Rachel C.V., Barendrecht (21-12-2007 opgericht) failliet verklaard. 11-2016 in beheer bij Duo Ship B.V., Farmsum en MF Shipping Group, Farmsum. 15-12-2016 (BV) thuishaven: Delfzijl, roepsein PCMZ, 15-12-2016 (mt) herdoopt RACHEL. 24-12-2016 vertrokken van Antwerpen naar Duinkerken, 25-12-2016 ten anker bij Duinkerken. 26-12-2016 te Duinkerken. 28-12-2016 van Duinkerken, 28-12-2016 op de rede bij Vlissingen. 29-12-2016 te Terneuzen. 30-12-2016 te Gent. 3-1-2017 verhaald te Gent. 5-1-2017 van Zelzate naar Gemlik, Turkije, 18-1-2017 ETA te Gemlik. 6-1-2017 is het faillissement uitgesproken van C.V. Scheepvaart-onderneming Flinter Rachel. Het insolventienummer is F.10/17/9. C.V. Scheepvaartonderneming Flinter Rachel is gevestigd in Barendrecht. 10-1-2017 passage Lissabon. 18-1-2017 ten anker bij Gemlik. 4-8-2017 oprichting van Monte Zoncolan Rachel B.V. te Rhoon, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 69347662. 27-9-2017 (e) verkocht aan Monte Zoncolan Rachel B.V., Delfzijl, in beheer bij Rivermaas B.V., Rhoon. 29-1-2020 verkocht aan Hogli AS, thuishaven en vlag: Kopervik-Noorwegen (NIS), roepsein LAKB8, in beheer bij Kopervik Ship Management Poland sp. z.o.o., 30-1-2020 (F) gearriveerd te Puerto De Pasajes, 30-1-2020 (F) herdoopt FRI BERGEN. 5-2025 vlag: Cyprus (5BTW6).

RED ZED I, IMO 9633977 (NB-249), Heavy Lift Vessel, aanvankelijk UNITED FAITH 01 voor United Faith Offshore Co. Ltd., 7-2010 contract, 19-12-2012 eerste staal gesneden, 27-5-2013 kiel gelegd, 23-9-2014 te water, 21-5-2015 (AB) opgeleverd door Yantai Cimc Raffles Offshore Ltd. (YCRO-2011-264) als RED ZED I aan Jiahua Shipping (Hong Kong) Co. Ltd., Curaçao, roepsein PJFU, in beheer bij Shenzhen Shun Xin Yuan Shipping Co. Ltd., Guangdong, China. 37.820 GT, 51.476 DWT. 9.660 kW, DMD-MAN B&W 7S46MC-C8.2, Dalian Marine Diesel Co. Ltd. 7-2015 (e) in beheer bij Red Box Energy Services B.V., Rotterdam (ZPMC-Red Box Energy Services) en Shenzhen Shun Xin Yuan Shipping Co. Ltd., Guangdong, China. 7-2015 vlag: Liberia (D5IU2). 28-8-2015 vlag: Curaçao, roepsein PJMO. 1-2018 (e) verkocht aan CCCCLC Jiahua I Co. Ltd., vlag: Curaçao, in beheer bij Red Box Energy Services B.V., Rotterdam. 22-6-2018 (AB) vlag: Liberia, roepsein D5IU2. 20-6-2025 onderweg naar Port Sudan, 23-6-2025 ETA te Port Sudan. 20-6-2025 op het Suezkanaal, ter hoogte van kilometer 45 bij Al Qantara tegen de Al Qantara Ferry Terminal (West) gevaren. Omdat het dichtbij het treinstation gebeurde, veroorzaakte het wat paniek onder omstanders en reizigers in de omgeving. De havenfaciliteiten raakten beschadigd. Drie sleepboten brachten het schip onder controle. De autoriteiten reageerden onmiddellijk, beveiligden de plaats van het incident en startten een onderzoek om de oorzaak van het incident te achterhalen. 21-6-2025 ten anker in Great Bitter Lake in positie 30.22 NB en 032.22 OL. (Info: Timsen). 27-6-2024 nog ten anker in Great Bitter Lake. 2-7-2025 vertrokken naar Port Sudan. 9-7-2025 vertrokken van Port Sudan naar Rio de Janeiro, 11-8-2025 ETA te Rio de Janeiro.

ROTRA HORIZON, IMO 1035416 (NB-327), Heavy Load Carrier, 13.154 GT, 16.889 DWT, 6.100 kW, 15-12-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU ZHENJIANG VZJ449-2302, 22-11-2024 kiel gelegd, 3-4-2025 te water gelaten, 31-7-2025 geplande oplevering, 10-7-2025 opgeleverd (BV-49791X) als ROTRA HORIZON aan Rotra Horizon B.V., Delfzijl (PHTT), in beheer bij Amasus Fleet B.V., Delfzijl en Ultimate Transport Support B.V., Farmsum.

RIJNBORG, IMO 8922278 (NB-317), 15-3-1991 te water gelaten, 15-5-1991 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (267) als RIJNBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Rijnborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PHFS. 29-12-1998 verkocht aan Rederij m.s. Wilfried Waller K.G., Hemmoor, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-2001 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJLO. 21-5-2006 herdoopt RHINBORG. 21-8-2006 (e) in beheer bij Wilfried Waller K.G., Hemmoor. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2012 verkocht aan Messenger Shipping S.A., Panama, roepsein 3FFFE2, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd., 3-2012 te Tuzla overgedragen en herdoopt LADY NUR. 22-2-2013 in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 20-

5-2013 verkocht aan GN Maritime S.A., Panama, in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 25-10-2023 van Izmail, Oekraïne naar Pozzallo, Italië. 28-10-2023 op Bosphorus North Anchorage, 31-10-2023 op Bosphorus Anchorage en vertrokken naar Pozzallo. 1-11-2023 voor de kust van Ambarlı motorstoring opgelopen, het IGT Center of Coastal Safety zette de sleepboten KURTARMA 12 (IMO 9854404) en KURTARMA 2 (IMO 271005005) in, die het schip op sleeptouw namen en vergezeld van een loods is de LADY NUR veilig afgemeerd voor de kust van Istanbul in positie 40.59.05 NB en 028.57.60 OL. 2-11-2023 vertrokken naar Pozzallo, 4-11-2023 ETA te Pozzallo. 3-4-2024 verkocht aan EY Pearl Shipping & Trading, St. Kitts and Nevis (V4WE5), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt EY PEARL. 19-9-2024 in beheer bij Hich Denizcilik Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 6-2025 vlag: Tanzania (5IM290), herdoopt WAVE.

STAR ARUBA, IMO 7221275 (NB-329), tankschip voor het transport van eetbare oliën, 9-6-1972 te water gelaten, 27-9-1972 opgeleverd door VEB Elbewerften Boitzenburg/Rosslau Werft, Boitzenburg (216) als KROPELIN aan VEB Deutsche Seereederei, Rostock-German Democratic Republic (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 m3, B 1.993 m3. 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 omgebouwd tot tanker voor speciaal 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. 2-10-2017 Koole Tanktransport B.V. gewijzigd in Koole Terminals B.V. 26-3-2024 gearriveerd bij Hoeven Metalen/R.D.M. B.V. te Kampen om gesloopt te worden. 28-3-2024 (e) opgelegd. 1-2025 verkocht aan Dick van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland. 22-1-2025 met de sleepboot WALRUS II vanaf Lelystad gearriveerd te Ridderkerk en opgelegd in afwachting van verkoop. 2-6-2025 verkocht aan Vinnex Investment Services Ltd., Lagos, 6-2025 vlag: Saint Kitts and Nevis (V4WQ6), in beheer bij Naviun B.V., Urk (27-9-2016 is Bestuurder 66932297 Hakvoort Holding B.V. in functie getreden), herdoopt STAR ELROI. 1-7-2025 vertrokken onder de nieuwe naam naar Lagos, Nigeria.



STENA FORETELLER, IMO 9214666, Ro-Ro Cargo Ship, 6-1999 contract voor Stena Ro-Ro Line Ltd., U.K., 2-2000 kiel gelegd, 14-10-2000 te water gelaten bij Dalian Shipyard (RO123-1), 25-12-2001 (e) 3-5-2002 (DNV-GL) opgeleverd als STENA FORETELLER aan Stena Line Scandinavia AB, Gothenborg-Zweden (SHQX), in beheer bij Stena AB. 24.688 GT, 7.407 NT, 11.644 DWT. 195,30 (179,51) x 26,80 x 8,70 x 7,516 meter. 24.000 kW, 4 x Wärtsilä-Sulzer 8ZAL40S, Wärtsilä Italia S.p.A. 7-2002 herdoopt CETAM MASSILIA. 11-2003 verkocht aan Stena Ro-Ro AB, Gothenborg-Zweden (SHQX), in beheer bij Northern Marine Management Ltd. en Stena AB, herdoopt STENA FORETELLER. 2-2014 in beheer bij Stena Ro-Ro AB en Stena AB. 2005 in charter Transfennica Logistics (Spliethoff-Groep). 27-4-2017 in beheer bij Northern Marine Management Ltd.

en Stena AB. 2008 uit charter Transfennica. 4-3-2019 verkocht aan Stena Rederi AS, 3-2019 vlag: Denemarken (DIS) (OYYI2). 3-11-2023 van Birkenhead naar Rotterdam. 5-11-2023 gearriveerd bij Damen Verolme Dok 6 te Rozenburg om circa 3 weken te dokken, 8-11-2023 onder de Nederlandse vlag gebracht. 26-11-2023 vervangt de SOMERSET op de dienst Europoort-Harwich in beheer bij Stena Line B.V., Hoek van Holland. De SOMERSET gaat terug naar de eigenaar CLdN Ro-Ro S.A. (Cobelfret). De STENA FORETELLER is vervangen door de STENA FORWARDER (IMO 9645396) op de dienst Belfast-Liverpool (Birkenhead). 15-1-2025 verkocht aan Stena Ro-Ro Navigation Ltd., Hoek van Holland (PHCS), Stena Ro-Ro AB en Stena Line B.V., Hoek van Holland. 4-2025 bij CMI Weihai New Shipbuilding om verbouwd te worden. 5-6-2025 vertrokken van de werf. 12-6-2025 te Singapore. 13-6-2025 van Singapore naar Walvis Bay, 30-6-2025 ETA te Walvis Bay. 23-7-2025 te Rotterdam, Europoort. Ingezet op de dienst Europoort-Immingham. (Afbeelding: Stena AB).

CMI Weihai heeft het eerste van twee conversieprojecten voltooid

Scheepsbouwer en -reparateur CMI Weihai heeft het eerste van twee ombouwprojecten voor de Stena RoRo voltooid. Deze projecten zijn gericht op het vergroten van de capaciteit van het schip en het toevoegen van walstroomsystemen. Het schip verliet de Weihai New Shipbuilding op 5 juni 2025. Het upgradeproject van de 'STENA FORETELLER', die vaart op de vrachtdienst van Stena Line van Immingham naar Rotterdam, werd in slechts twee maanden voltooid. De ombouwwerkzaamheden omvatten de toevoeging van een vierde roro-vrachtdek om de laadruimte van het schip met 30% te verhogen, van 3.000 lm naar 4.000 lm. Er is ook een koudstrijksysteem geïnstalleerd om walstroom in de haven mogelijk te maken, terwijl de boegschroeven van het schip zijn geüpgraded om hun vermogen te vergroten. Dezelfde werkzaamheden zullen worden uitgevoerd aan een zusterschip van de STENA FORETELLER, de 'STENA FORERUNNER' (IMO: 9227259). Het schip zal naar verwachting naar China varen wanneer de Stena Foreteller medio juli terugkeert naar Europa.

Beide schepen werden gebouwd door de Dalian-scheepswerf als onderdeel van Stena's '4-Runner'-serie van zes ro-ro-vrachtschepen, die tussen 1998 en 2003 werden gebouwd voor de chartermarkt in China en Italië. Beide veerboten worden als bareboat gecharterd door Stena Group, dochterbedrijf van de veerdienst Stena Line. Een ander conversieproject van Stena RoRo is gepland om twee van haar grote ro-pax-veerboten om te bouwen van conventionele brandstof naar methanol-dualfuel. Het project omvat de 'Stena Superfast VII' (IMO: 9198941) en de 'STENA SUPERFAST VIII' (IMO: 9198953), in samenwerking met hoofdmotorontwerper Wärtsilä en Lloyd's Register. De Stena Group was de eerste scheepseigenaar die een methanolconversie uitvoerde. De gedeeltelijk door de EU gefinancierde conversie van de ropax STENA GERMANICA (IMO: 9145176) werd in 2015 in Polen voltooid. (Timsen, 19-6-2025).

TIDAN, IMO 9988528 (NB-329), General Cargo Ship, 2.911 GT, 5.100 DWT, 16-12-2020 (e) kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 473, 9-5-2025 te water gelaten bij Ferus Smit te Foxhol, assistentie van de sleepboten WATERLELIE en GRUNO, 27-6-2025 opgeleverd aan Thunrederier AB, Lidköping, vlag: Nederland. 27-6-2025 na de oplevering onder de vlag van Faroer Islands (OZ2228) gebracht, thuishaven: Tórshavn, in beheer bij Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Thun Ship Management AB, Lidköping, Zweden en MF Shipping Group, Farmsum. 2-7-2025 vertrokken van Delfzijl met bestemming Tilbury.

TORPE, IMO 8703139 (NB-195), 19-12-1986 kiel gelegd, 10-10-1987 te water gelaten, 11-1987 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (248) als TORPE aan C.V. Scheepvaartonderneming Torpe, Delfzijl. 1993 verkocht aan Rederij H. Steenstra B.V., Genemuiden, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 11-1993 herdoopt DOUWE S. 1998 in beheer bij Union Transport Group PLC., Londen. 2-2005 verkocht aan Campbell Maritime Ltd., South Shields, thuishaven: Londen-U.K., in beheer bij Union Transport Group, Bromley, Kent, U.K. 23-2-2005 gearriveerd te Dordrecht, 25-2-2005 herdoopt DOUWENT, roepsein MGWG4, 27-2-2005 vertrokken naar Bremen. 12-8-2011 met problemen aan de machine door de sleepboot KEVERNE binnengebracht en afgemeerd in de Vulcaanhaven te Vlaardingen, assistentie van ZP MONTELENA, 13-8-2011 gearriveerd te Dordrecht. 3-2012 verkocht aan Douwent Marine Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Ionian Shipping Co. Ltd., Piraeus. 1-2013 (e) in beheer bij Ionian Marine Shipping, Piraeus en Marco Polo Maritime, Majuro, Marshall Islands. 4-2013 (e) verkocht aan Douwent Marine Ltd., 15-4-2013 vlag: Liberia, roepsein D5EA6, in beheer bij Ionian Marine Shipping, Piraeus en Marco Polo Maritime, Majuro, Marshall Islands. 9-9-2014 in beheer bij Ionian Marine Shipping, Piraeus en Sky Mare Navigation Co. 30-12-2020 in beheer bij Bulkera Marine Ltd., Piraeus. 27-6-2025 aan de Parkkade, Rotterdam de vlag gewisseld, van Liberia naar Antigua & Barbuda (V2B2002), 2025 in beheer bij Navco Ltd.

VERTOM ODETTE, IMO 9373333 (NB-291), 29-12-2004 kiel gelegd, 25-3-2008 opgeleverd door Rouse Shipyard JSC / Korabostroitelnitza Ruse AD, Ruse (876) als MARTHA aan Martha Schiffahrtsgesellschaft, St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2DH2, in beheer bij Nimmrich & Prahm Bereederung G.m.b.H. & Co. K.G. 3.642 GT, 1.790 NT, 4.464 DWT. 100,71 (95,20) x 15,20 x 7,30 x 5,625 meter. 12 kn. 2.400 kW. 4-2008 herdoopt EMILIE K. 3-2011 herdoopt MARTHA. 10-12-2012 in beheer bij Schiffahrtskontor Baltik G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 6-2016 herdoopt ASCL MICHELE. 5-2019 herdoopt MARTHA. 11-2-2022 akte oprichting Vertom Odette B.V., Rotterdam, 11-2-2022 t/m 25-2-2022 bestuurder: Vertom Participaties B.V. 25-2-2022 bestuurder Vertom Scheepsparticipaties B.V. in functie getreden. 2022 verkocht aan

Vertom Odette B.V., thuishaven Luxemburg, roepsein LXOW, in beheer bij Vertom UCS Holding B.V., Rhoon en Vertom-Bojen Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, Duitsland, 19-3-2022 op het Calandkanaal herdoopt VERTOM ODETTE. 8-4-2022 verkocht aan NAKAEI MARINE CO. LTD., Luxemburg, in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland. 27-6-2025 te Varna herdoopt MPP CLEO.



VERTOM TULA, IMO 1027706 (NB-329), General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.280 DWT, in aanbouw onder bouwnummer TB KAMPEN 373, 24-7-2025 gedoopt VERTOM TULA door Tula Gonzaléz en te water gelaten, assistentie van o.a. de sleepboot OH SCRAP, 31-10-2025 geplande oplevering als VERTOM TULA aan Vertom Tula B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Vertom Bereederungs G.m.b.H., Moormerland en Vertom B.V., Rhoon.

VERTOM TULA te water bij Royal T Shipyards

(Kampen, 24 juli 2025) – Vertom kondigt met genoegen de succesvolle doop en tewaterlating aan van de MV Vertom Tula, het negende schip in de innovatieve LABRAX-serie. De tewaterlating vond plaats bij Royal T Shipyards in Kampen en is het eerste schip in de serie dat te water wordt gelaten onder de nieuwe naam en het predicaat Koninklijk, dat onlangs werd toegekend ter ere van het 100-jarig bestaan van de werf.

De doopceremonie werd nog gedenkwaardiger door de aanwezigheid van peettante Tula Gonzaléz, die met haar familie helemaal uit Zuid-Amerika was gekomen om het schip te dopen. Haar internationale aanwezigheid weerspiegelde de wereldwijde geest van maritieme samenwerking die Royal T Shipyards en Vertom Group in elk project omarmen.

Namens Vertom Group zei Dirk de Jong, technisch directeur: " Sinds mijn aanstelling bij Vertom begin deze maand is het een bijzondere start geweest. Ik heb getuige mogen zijn van en nu al bijgedragen aan zo'n betekenisvolle mijlpaal, zo vroeg in mijn tijd hier. De doop en tewaterlating van de MV Vertom Tula onderstreept de kracht van onze partnerschappen en onze gezamenlijke toewijding aan innovatie en duurzaamheid. Als een waar staaltje Nederlands vakmanschap is dit schip gebouwd in nauwe samenwerking tussen de scheepswerf, leveranciers en bemanning, wat Vertom's voortdurende toewijding aan kwaliteit, vertrouwen en duurzame groei weerspiegelt."

LABRAX: koploper in emissiebestendige innovatie

De MV Vertom Tula biedt uitzonderlijke vrachtafhandelingsmogelijkheden en operationele efficiëntie. Met een lengte van 118,60 meter, een breedte van 14,30 meter en een ruim laadruim van 329.700 kubieke voet (ca. 329.700 kubieke voet) onderscheidt het schip zich als een concurrerende oplossing voor moderne logistiek. Alle negen schepen van 7.280 DWT zijn uitgerust met geavanceerde dieselelektrische aandrijfsystemen, een romp met lage weerstand en een slim energiebeheersysteem. Deze innovaties maken aanzienlijke brandstofbesparingen en emissiereducties mogelijk, terwijl ze ervoor zorgen dat de schepen klaar zijn voor een toekomst met alternatieve, emissievrije brandstoffen.

De MV Vertom Tula belichaamt deze benadering van duurzaamheid en efficiëntie volledig. Het schip is klaar om in de nabije toekomst over te stappen op alternatieve, emissievrije brandstoffen.

De serie weerspiegelt de jarenlange toewijding van Royal T Shipyards aan modulaire constructie,



toekomstbestendige engineering en emissievrije bedrijfsvoering. Deze doelstellingen zijn mogelijk gemaakt door meer dan 15 jaar ervaring met elektrische voortstuwing en meer dan 200 succesvol opgeleverde vaartuigen. De MV Vertom Tula wordt de komende weken in Kampen opgeleverd en vertrekt in september naar de Royal T Shipyards in Harlingen voor proefvaarten en oplevering.

Vieren van partnerschap en vakmanschap

De samenwerking tussen Royal T Shipyards en Vertom Group blijft een drijvende kracht achter het succes van de nieuwbouw. De lancering van de MV Vertom Tula versterkt hun gezamenlijke streven naar schone en efficiënte maritieme logistiek.

"Dit schip is niet alleen staal en technologie", zei Thecla Bodewes tijdens de tewaterlating. " Het is het resultaat van vakmanschap, samenwerking en zorg. Iedereen die erbij betrokken was, van lassers en ingenieurs tot projectleiders, heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit schip. "

Het evenement werd bijgewoond door medewerkers van de scheepswerf, partners en gasten uit de gehele maritieme sector, die allemaal verenigd waren in hun streven om samen de toekomst van de scheepvaart te bouwen.

Over Royal T Shipyards

Royal T Shipyards (voorheen Thecla Bodewes Shipyards) is een Nederlandse scheepsbouwer in familiebezit, al zeven generaties lang, en internationaal erkend voor zijn baanbrekende duurzame maritieme technologieën. De scheepswerf, met hoofdkantoor in Kampen, is gespecialiseerd in maatwerkschepen voor de binnenvaart, de kustvaart, baggerwerkzaamheden en ondiepwatervaart. Na de koninklijke titel in 2025 gaat het bedrijf verder onder de naam Royal T Shipyards, symbool voor de traditie van vakmanschap en de belofte om schepen te bouwen die ertoe doen.

Over Vertom Group

Vertom Group, met hoofdkantoor in Rhon, is een betrouwbare en ervaren maritieme partner met meer dan 50 jaar expertise in de shortsea-markt. Het bedrijf beschikt over een moderne vloot van meer dan 100 schepen, variërend van 1.500 tot 12.000 DWT, en biedt flexibele, op maat gemaakte transportoplossingen in heel Europa en daarbuiten.

Door de marktontwikkelingen nauwlettend te volgen en de nieuwste technologieën te integreren, speelt Vertom continu in op de veranderende behoeften van klanten. Dankzij het internationale netwerk en de brede interne expertise kan het bedrijf hoogwaardige diensten leveren op het gebied van scheepvaart en handel, havenagentschappen, expeditie, tankerbevrachting en lijndiensten. (Bron en foto's: Vertom Group).

ZR.MS. VLAARDINGEN (M863), MMSI 245944000, PAEN, 6-5-1986 kiel gelegd, 10-12-1988 gedoopt VLAARDINGEN door de toen 84 jaar oud zijnde Martje de Snaijer-de Boer namens het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen en te water gelaten, 15-3-1989 in dienst gesteld als HM.MS. VLAARDINGEN (M863). 27-3-2024 uit dienst gesteld. 26-6-2025 op de Belgische marinebasis Zeebrugge overgedragen aan Oekraïne, herdoopt MELITOPOL.

België en Nederland schenken Oekraïne eerste mijnenjagers

De Belgische mijnenjager BNS Narcis en de Nederlandse Zr.Ms. Vlaardingen zijn recent overgedragen aan Oekraïne. Dat gebeurde tijdens een ceremonie op de Belgische marinebasis Zeebrugge. Hier wordt nu pas over gecommuniceerd vanwege operationele veiligheidsoverwegingen.

"De mijnenjagers gaan een volgend hoofdstuk in, onder een nieuwe vlag, met een nieuwe missie", zei minister Ruben Brekelmans.

Zr.Ms. Vlaardingen draagt vanaf nu de naam van de Oekraïense stad Melitopol. Zr.Ms. Vlaardingen draagt vanaf nu de naam van de Oekraïense stad Melitopol. Eind 2025 wordt Zr.Ms. Makkum overgedragen. Dat schip wordt vernoemd naar de Oekraïense stad Henichesk. Beide Oekraïense steden zijn op dit moment

illegaal bezet door de Russische agressor. Minister Brekelmans sprak tijdens de ceremonie over de schenking en het uiteindelijke doel ervan: “Een toekomst waarin de Zwarte Zee open en vrij is, en de Oekraïense steden niet langer bezet zijn.”



Training

De donatie is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen Oekraïne, België en Nederland. Vóór de overdracht van de eerste 2 schepen heeft de nieuwe Oekraïense bemanning al hard getraind. De militairen kregen daar ondersteuning bij van Belgische en Nederlandse trainers, technici en onderhoudsteams.

“De grote havens van Odessa en de scheepvaartroutes in de Zwarte Zee vormen de levensader van de Oekraïense economie”, aldus Brekelmans. “En die wordt voortdurend bedreigd. Oekraïne wint de oorlog op zee misschien niet, maar het land kan de oorlog daar wel degelijk verliezen. We kunnen dat simpelweg niet laten gebeuren. Daarom is het zo belangrijk voor de maritieme veiligheid en vrije doorvaart dat Oekraïne gebruik kan maken van de mijnenjagers.” (Bron: MinDef / MK, Nieuwsbericht, 26-06-2025. Foto: Bert Lamers, 24-6-2022, Rotterdam).



VLISSINGEN, MMSI 246033000, Mijnenbestrijdingsvaartuig, 19-10-2023 te water, 2-7-2025 vertrokken van Concarneau op proefvaart, 3-7-2025 gearriveerd te Lorient, 12-2025 geplande oplevering als Zr. Ms. VLISSINGEN aan de Kon. Marine. (Foto: Defensie).

VORAN, IMO 8906212 (NB-299), 30-6-1989 te water, 13-7-1989 proefvaart, 14-7-1989 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (649) als VORAN aan N.V. Shipping Company "Vorán", Willemstad-N.A. 1990 als VORAN verkocht aan Rederij Flinter, Groningen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6-1993 gekocht door G.J.B. Kalkman, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt SANDETTIE. 6-1-1995 tijdens een reis van Mo-i-rana naar Warnemünde met lading staalprofiel in slecht weer gestrand op de noord Noorse kust bij de vuurtoren van Blaabakflua, dezelfde nacht door reddingsboot vlot getrokken en op eigen kracht naar de haven van Sandnessen gevaren. 15-2-2001 na problemen met machine te Kings Lynn door sleepboot WATERMAN naar IJmuiden gesleept, 17-2-2001 gearriveerd te IJmuiden. 14-4-2004 gearriveerd werf te Delfzijl. 4-2004 verkocht aan Part Rederiet Venus VIII, thuishaven: Aalborg-Denemarken, in beheer bij Alba Shipping AS. 16-4-2004 van Delfzijl vertrokken naar Denemarken, te Aalborg herdoopt DAN PROVIDER. 10-2007 verkocht aan Vail Overseas Ltd., Letland, in beheer bij Sia K.S. Prakse, Riga, 3-12-2007 (e) herdoopt GERDA. 8-9-2009 tijdens het afmeren te Bilbao klem komen te zitten onder de Muelle Nemar 2 kade. De opvarenden kwamen met de schrik vrij. Het schip voer, waarschijnlijk omdat niet of te laat achteruit werd geslagen, met de bak onder de betonnen kade en bleef daar muurvast zitten. Op eigen kracht lukte het de GERDA niet om los te komen. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor. Twee inderhaast toegesnelde havenslepers slaagden erin het onfortuinlijke schip los te trekken. Het was een geluk bij een ongeluk dat het tij afnam; nu bleef de schade beperkt tot een paar afgescheurde verhaalkammen en wat hekwerk. Het schip is nog dezelfde dag vertrokken, begeleid door de twee sleepboten. 28-10-2022 (v) verkocht aan R-B Maritime Oy, Tallinn-Estland, roepsein ESUK, in beheer bij R-B Maritime Oy, Tallinn en OHO & G Ltd., Paralimni, Cyprus. herdoopt SALLA. 8-2024 vlag: Finland (OJVB)

WILLEM BARENTSZ, IMO 9807578, (NB-271), gebouwd bij Strategic Marine Shipyard, Vung Tau, Vietnam (H387), 1-2019 uit de bouwhal, 22-1-2019 gedoopt WILLEM BARENTSZ door mevrouw Brigitte Bijen (partner van Paul Melles, directeur van Rederij Doeksen), i.a. voor Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V., Terschelling (G. Doeksen, Terschelling), 5-3-2019 aan boord van m.s. SUN RISE (IMO 9623219) gezet, 8-3-2019 vertrokken van Vung Tau naar Den Helder, 4-5-2019 ETA Den Helder, 4-2019 te Bata, Equatorial Guinea een dok geladen voor Abidjan, daar gelost en 2 suppliers voor Glomar geladen, 27-5-2019 ten anker bij Den Helder, 29-5-2019 te Harlingen om afgebouwd te worden door Nesta Shipping B.V., 27-5-2020 van Harlingen naar zee voor een proefvaart op de Waddenzee, 28-5-2020 2e proefvaart op de Waddenzee, 29-5-2020 proefvaart op de Waddenzee, 11-6-2020 proefvaart, 17-6-2020 op de proefvaart technische problemen gekregen, door sleepboot de JENNY van Sleepdienst Tuinman terug gesleept naar Harlingen, 23-6-2020 proefvaart, 29-6-2020 te in Harlingen na een proefvaart, 30-6-2020 opgeleverd Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V., West-Terschelling, roepsein PB9857, in beheer bij G. Doeksen, Harlingen. 1-7-2020 gepresenteerd aan de pers. 3-7-2020 ingezet op de dienst Harlingen-West-Terschelling. 3.744 GT, 150 DWT. 600 passagiers, 1.492 kW, 2 x 16 cyl, MTU 4000 gas engines. 22-6-2025 de WILLEM BARENTSZ brak in de ochtend los in de haven van Terschelling, dreef zijwaarts in de haven en daardoor was de doorvaart tijdelijk geblokkeerd. Het incident onstond vermoedelijk door de harde wind die op het schip stond. Drie boten van de rederij Noordgat werden ingezet om het schip weer op de ligplaats te krijgen. Bij het incident raakte niemand gewond, duikers controleerden of de veerboot schade had opgelopen.



IJSSELVLIET, IMO 1050832 (NB-329), 2.781 GT, 1.438 NT, 3.800 DWT, General Cargo Ship, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer INSTALHO I2023-0088, 6-6-2024 te water gelaten bij Yizheng Yangzi Shipbuilding Co. Ltd. te China, 8-2024 vertrokken van China a/b SHANG DE WU YI SHAN, (IMO 9994955, Heavy Load Carrier, 2024, 18.418 GT), 14-9-2024 van Singapore naar Rotterdam, 7-10-2024 ETA te Suez, 10-10-2024 van Port Said, 24-10-2024 te Rotterdam, Prinses Beatrixhaven, afgebouwd te Werkendam, 4-6-2025 van de werf te Werkendam naar Bruinisse voor de proefvaart, 5-6-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Werkendam, 16-6-2025 (BV) opgeleverd Instalho B.V., 17-6-2025 van Werkendam naar de Parkkade, Rotterdam, daar gedoopt IJSSELVLIET en overgedragen aan Beheermaatschappij MS IJsselvliet B.V., thuishaven: Rhon (PDDQ), in beheer bij Hartel Shipping B.V. / Hudig & Veder. 89,43 (84,19) x 13,20 x 7,20 x 5,250 meter. 195.290 CBFT, 165 TEU. 10,3 kn. 1.016 EPK, 748 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 131 x 158 mm, 1.500 rpm., vertraagd naar 154 rpm., Electro Adda S.p.A. NE-23-9-2024. 19-6-2025 van Rotterdam naar de Maasvlakte, Europahaven. 20-6-2025 van de Maasvlakte naar Cadiz, 25-6-2025 te Cadiz. (Foto: Reinier van de Wetering, 19-06-2025, Maassluis-West).

ZEUS, IMO 9033866 (NB-326), 6-12-1991 te water gelaten, 30-1-1992 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (660) als ZEUS aan C.V. Scheepvaartbedrijf Gebr. Waker, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Hilco en Jan C. Waker. Roepsein PIXA. 17-12-1999 verkocht aan m.s. Andrea W. Waller K.G., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor W. Waller & Co., herdoopt ÖSTEBORG. 2001 in beheer bij Esmeralda Schiffahrts- Verwaltungsges.m.b.H. 2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. Roepsein PJMR. 10-10-2012 vlag: Curaçao. 31-8-2012 in timecharter bij Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, herdoopt LEHMANN SPRINTER. 2015 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GR9. 5-2-2017 van Sarande, Albanië. 10-2-2017 gearriveerd te Dikili, Turkije. 2-2017 verkocht aan Oslo Shipholding Ltd., Tirane, Albanië, 2-2017 vlag Congo, roepsein 90FP, 10-2-2017 (vt) herdoopt NS SPRINTER. 2-2017 vlag: Panama (3ESE9). 13-2-2017 van Dikili, Turkije en ten anker op de rede. 14-2-2017 vertrokken naar Durres, 17-2-2017 ten anker bij Durres. 4-2022 vlag: Sierra Leone (9LU2246). 8-2022 vlag: Belize (V3MF5). 12-2024 vlag: Gambia (C5J432).

Gedetineerd te Canakkale

24-6-2025 aangehouden te Canakkale aangehouden met 15 gebreken, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor een aanhouding.

1) Noodsystemen, Openbaar adres systeem, Buiten werking. 2) Noodsystemen, Noodbrandpomp en bijbehorende leidingen, Niet zoals vereist. 3) Brandveiligheid, Branddetectie- en alarmsysteem, Niet zoals vereist. 4) Brandveiligheid, Ventilatie, Niet zoals vereist. 5) Brandveiligheid, Brandpomp en bijbehorende leidingen, Niet zoals vereist. 6) Brandveiligheid, Middelen om te ontsnappen, Niet zoals vereist. 7) Brandveiligheid, Internationale walverbinding, Niet zoals vereist. 8) Brandveiligheid, Persoonlijke uitrusting voor brandveiligheid, Niet zoals vereist. 25-8-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Durrës.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

NEDERLANDS NIEUWS



RIVAL, ENI 02101555, sleepschip, 1929 opgeleverd door Jan Smit Czn., Alblasterdam als RIVAL aan A. Hoek, Engelen. 21-9-1929 eerste meting, meetnummer: D4267N, district: Dordrecht, meetplaats: Alblasterdam. Waterverplaatsing: 958,014 ton, 67,09 x 8,20 meter. Brandmerk 1555 B DORD 1929. 15-4-1965 verkocht aan G. Bison-Hoek, Dordrecht (weduwe van Arie Hoek). 20-7-1988 verkocht aan Jan Hoek, Amsterdam. 20-7-1988 doorhaling teboekstelling. 2009 verkocht aan J. Hoek, Rotterdam. 2009 ligplaats: Havenmuseum Rotterdam te Rotterdam. 2014 ligplaats: Zuiddiepje te Rotterdam. 2025 ligplaats (naast AVANTI II, ENI 02302251, bouwjaar 1925. 1.363 ton) opgezegd door de gemeente Rotterdam.

Volgens de eigenaren Arie en Christien Hoek "Sinds 2009 valt de RIVAL onder het Rotterdamse beleid voor varende erfgoed, de zogeheten 'Aanwijzing Ligplaatsen Historische Vaartuigen'. 'Het schip heeft een A-status, is volledig museaal en volgens dat beleid horen wij in een historische haven te liggen. Maar alleen de gemeente kan zo'n ligplaats toewijzen".

De gemeente Rotterdam bevestigde via een woordvoerder dat de schepen wegmoeten uit het Zuiddiepje. Het bestemmingsplan IJsselmonde Noord maakt woningbouw aan de noordrand van Park de Twee Heuvels mogelijk, maar staat geen woonfunctie toe op het water, waar het sleepschip RIVAL ligt. Het bestemmingsplan is bedoeld om de bebouwde ruimte beter te benutten en biedt ruimte voor 32 grondgebonden woningen op de genoemde locatie. De ligplaatsen van de schepen, inclusief die van de RIVAL, worden in de nieuwe situatie gebruikt voor recreatie en natuur.

De gemeente deed onderzoek naar mogelijkheden voor de schepen om te blijven liggen, maar vond die niet. Er kunnen wat schepen naar de Spoorweghaven maar niet voor de twee grootste vanwege hun afmetingen.

(Info o.a. de eigenaar, Staatscourant en gemeente Rotterdam. Foto: Teun van der Zee, 17-5-2014, Dag van de Zeesleepvaart).



RISICO, ENI, 03170114 (NB-327), MMSI 244770295, Zeilend passagiersschip, roepsein PH4206. 1895 opgeleverd door Van den Adel, Papendrecht als ANTONIA. Zeilschip. Eerste meting als ANTONIA van A. Geers, Roosendaal. Meetnummer: R1106N. District: Rotterdam. Waterverplaatsing: 124,276 ton. 25-6-1927 verkocht aan Coöp. Beetwortelsuikerfabriek Zevenbergen, Zevenbergen. 25-6-1927 als ANTONIA gebrand te Breda: 114 B BREDA 1927, ijzeren klipperschip, 121,763 m3. 20-7-1927 verkocht aan C.A. Ramsteijn, Waspik, herdoopt RISICO. 27-12-1929 thuishaven: Rotterdam. 10-6-1960 meetdatum, meetnummer: R25529N. Waterverplaatsing: 124,674 ton. 22,77 x 5,04 x . x 2,03 meter. 20-2-1967 verkocht aan T. Ramsteijn, Groningen. 11-8-1972 verkocht aan J.J.J.M. van der Veer, Amsterdam. 19-3-1973 meetdatum, meetnummer: G12945N. 124,651 ton. 22,77 x 5,04 x . x 2,03 meter. 8-6-1973 verkocht aan A.H. Vries, Amsterdam. 1977 verbouwd tot zeilend passagiersschip met dagverblijf en 2- en 4-persoonsshutten, 29-9-1978 geregistreerd. 20 passagiers, 110 PK, D.A.F. 17-5-1977 meetdatum, meetnummer: G13611N als motorpassagiersschip. Water-

verplaatsing: 22,847 ton. 22,67 x 5,45 x 1,37 meter. 14-1-1983 verkocht aan V.o.F. Firma Veer en de Lange, Leeuwarden. 17-1-1989 verkocht aan J.F. van der Meulen, Wolvega. 5-12-1990 verkocht aan R.T.J. van Stekelenburg, Harlingen. 2009 verkocht aan Risico Zeilcharter, Harlingen, in beheer bij D. Visser. De schipper van de 'Risico', die verantwoordelijk wordt gehouden voor de dood van de 12-jarige Tara uit Den Haag op 31 augustus 2022, heeft in hoger beroep een taakstraf van 150 uur en een voorwaardelijke celstraf van drie maanden gekregen. De rechtbank Leeuwarden legde eerder dezelfde straf op aan de 51-jarige schipper uit Harlingen. Volgens de rechter bij de rechtbank heeft de schipper "aanzienlijk onvoorzichtig, onzorgvuldig en nalatig gehandeld." De rechtbank veroordeelde de schipper daarom voor doodslag. (Foto: zeilcharter.nl).

Schipper gaat in beroep bij Hoogerechtshof na dodelijk ongeval

De schipper van de 'Risico' gaat in beroep bij de Hoge Raad. De Harlinger wordt verantwoordelijk gehouden voor een dodelijk ongeval aan boord van zijn schip, waarbij de 15-jarige Tara om het leven kwam nadat hij werd geraakt door de giek van het schip, die tijdens een schoolreisje afbrak. Rechters van het gerechtshof Leeuwarden vonden dat de man, als eigenaar van een schip dat gasten ontvangt, een zorgplicht heeft. Dit betekent dat het schip altijd in goede staat moet zijn, en dat was bij de 'Risico' niet het geval. Er zaten scheuren bovenin de giek en er was sprake van houtrot. De rechters veroordeelden de schipper tot een taakstraf van 150 uur en een voorwaardelijke gevangenisstraf van drie maanden. De Harlinger wil zich nu aan de Hoge Raad onderwerpen of de rechtbank schuld kon bewijzen. De schipper stelde tijdens de behandeling van de zaak ook dat hij niet kon weten dat de giek in zo'n slechte staat verkeerde.

Na het dodelijke ongeval heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid een onderzoek ingesteld. De raad concludeerde dat het toezicht op de bruine vloot gebrekkig was en dat er sinds een eerder rapport uit 2017 geen verbetering was opgetreden. De Hoge Raad zal de zaak niet opnieuw inhoudelijk behandelen. Hij zal alleen beoordelen of de wet correct is toegepast. Het is nog niet bekend wanneer de zaak zal worden behandeld. (Timsen, 26-6-2025).



DE ZONNEBLOEM weer in de vaart

De 'DE ZONNEBLOEM' is gerepareerd nadat de voorschip was beschadigd door de aanvaring, is volledig hersteld bij De Gerlien van Tiem. Het schip vaart van Arnhem naar Duisburg, naar Gouda en vervolgens via Nijmegen terug naar Arnhem, 11 weken na de aanvaring op 29 maart. Er zullen ongeveer 45 jongeren aan boord gaan in plaats van de gebruikelijke 70. Omdat de zorgvraag onder jongeren groter is omdat hun beperking aangeboren is of omdat ze een ongeval hebben gehad, is besloten om twee vrijwilligers per passagier mee te nemen. De schipper van het vrachtschip SERVIA was positief getest op alcoholgebruik. De organisatie De Zonnebloem is nog steeds verwickeld in een rechtszaak met de rederij van het vrachtschip SERVIA over aansprakelijkheid. (Timsen, 27-6-2025).

De 'De Zonnebloem' zou op 7 juli weer vertrekken van Arnhem naar Duisburg, naar Gouda en vervolgens via Nijmegen terug naar Arnhem. Na een soort proefvaart na elf weken buiten dienst te zijn geweest, werd een 3D-foto gemaakt van hoe het schip eruit zag. Vervolgens werd de voorkant weggezaagd en volledig opnieuw opgebouwd. Het systeem dat de deuren waterdicht maakt, is gearriveerd en aan boord van het schip geïnstalleerd. Jongeren met een zorgbehoefte die iets groter was omdat hun beperking aangeboren is of omdat ze een ongeval hebben gehad, waren aan boord. Daardoor kwamen er per passagier twee vrijwilligers bij, waardoor er in totaal slechts 45 passagiers aan boord waren, in plaats van de 70 die normaal gesproken het

geval zouden zijn. De passagiers keren op 12 juli terug van vakantie. (Timsen, 7-7-2025).

DE ZONNEBLOEM, IMO 8339263. 2-7-2025 te Arnhem. 7-7-2025 vertrokken van Arnhem naar Duisburg (Eerste reis na 11 weken reparatie). (Foto: Pieter Inpin, 5-7-2021, Amsterdam-Rijn-Kanaal, Nieuwegein).



‘DE GROTE 3’

Evenals vorig jaar en het jaar daarvoor gaan een 20 tal leden van de drie verenigingen aan boord van het ss ROTTERDAM samen met het management van het schip een tentoonstelling organiseren met als hoofdthema: De schepen ss NIEUW AMSTERDAM uit 1938, ss STATENDAM uit 1957 en ss ROTTERDAM uit 1959. Deze tentoonstelling gaat open op zaterdag 26 juli en sluit op zondag 17 augustus a.s. De openingstijden: dagelijks van 10.00 uur tot 17.00 uur. Waar: in de voormalige eetzaal La Fontaine, B-dek aan boord van het ss ROTTERDAM te Rotterdam. Kom langs om te genieten wat er de afgelopen 150 jaar door de Holland Amerika Lijn op de markt is gebracht. (Foto: collectie Teun van der Zee).



Van Oord bestelt volgende generatie schepen voor Subsea Rock Installation (SRI)

Van Oord heeft nieuwe ultramoderne schepen besteld om de leidende positie van het bedrijf in het steenstorten onder water (Subsea Rock Installation) te versterken en te voldoen aan de wereldwijd groeiende vraag naar bescherming van offshore energie-infrastructuur. Deze schepen zijn geschikt voor methanol en zijn volop gericht op innovatie en automatisering. Hierdoor onderscheiden zij zich in de markt met een concurrerende kostprijs. Verwacht wordt dat het eerste schip in 2028 op de markt komt en dat een tweede binnen een jaar zal volgen.

Van Oord is al sinds de jaren 1970 actief op het gebied van Subsea Rock Installation, een techniek die wordt gebruikt om offshore energie assets te stabiliseren en beschermen. Van Oord heeft een bewezen staat van dienst op het gebied van efficiënte en innovatieve valpijpschepen en is marktleider in zeebodeminterventie. Maximale capaciteit, minimale impact De nieuwe schepen beschikken over een indrukwekkend laadvermogen van 35.000 ton, zijn in staat om grote stukken steen te verwerken en zijn uitgerust met een DP-2 dynamic-positioningsysteem.

Dankzij dit geavanceerde systeem kunnen de schepen nauwkeurig in positie blijven, ook bij sterke golfslag, stroming en veel wind. Dankzij deze eigenschappen zijn de schepen ideaal voor projecten waar grote afstanden afgelegd worden, waarbij minder vaarbewegingen nodig zijn en dit resulteert in een lagere uitstoot en lagere kosten per gestorte hoeveelheid steen.

Maurits den Broeder, Managing Director Offshore Energy bij Van Oord: 'Van Oord loopt voorop in de energietransitie. Door innovatieve technologieën en langetermijninvesteringen leveren wij een actieve bijdrage aan grotere energiezekerheid en energieonafhankelijkheid van landen. Zeker in tijden waarin het beveiligen van kritieke onderzeese infrastructuur prioriteit heeft is deze investering belangrijk. De nieuwe schepen zijn een weerspiegeling van onze inzet voor innovatie, veiligheid, duurzaamheid en efficiëntie - en ondersteunen tegelijkertijd de groeiende vraag van onze opdrachtgevers én onze net-zero ambities.'

Duurzame technologie

De nieuwe schepen hebben multi-fuel motoren (biobrandstof en methanol), beschikken over een DC-net met grote batterij opslagcapaciteit en een energie-efficiënt rompontwerp en steenstortmechanisme. Deze technologieën maken het mogelijk de CO₂ -uitstoot te beperken en een bijdrage te leveren aan Van Oord's netto-nulstrategie.

Voortbouwend op ervaring

Van Oord heeft momenteel drie SRI-schepen in de vaart: de STORNES, de NORDNES en de BRAVENES. De nieuwe schepen bouwen voort op deze voorgangers met hun bewezen staat van dienst en zijn op belangrijke punten geüpgraded om uitgerust te zijn voor de offshore uitdagingen van de toekomst. De schepen worden gebouwd door Yantai CIMC Raffles Offshore in China. (Bron en afbeelding: Persbericht van Oord, Rotterdam, 21 juli 2025).

Overslag Rotterdamse haven daalt in eerste halfjaar



De overslag in de haven van Rotterdam is in het eerste halfjaar van 2025 afgenomen met 4,1%. De totale overslag kwam daarmee uit op 211,0 miljoen ton. De grootste daling vond plaats in de segmenten droge bulk (-8,9%) en natte bulk (-5,3%). De overslag van containers laat een groei zien van 2,7% in TEU. In tonnage laat het containersegment een daling zien van 1,0%. Uitblijvende investeringen in de industrie door het bedrijfsleven zijn reden tot bezorgdheid voor het Havenbedrijf. Hoewel de overheid de afgelopen periode positieve stappen heeft gezet om het speelveld voor de Nederlandse industrie meer in lijn te brengen met dat van omringende landen, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. De aangekondigde sluiting van een aantal chemiebedrijven, en daarmee het verlies van honderden banen in het eerste halfjaar van 2025 bevestigt de zorgen. De financiële resultaten en investeringen van het Havenbedrijf laten een stabiele ontwikkeling zien.

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: 'De afgelopen maanden zijn we als haven geconfronteerd met economische onzekerheden, achterblijvende investeringen en disrupties in toeleveringsketens. In deze onrustige tijden moeten we er als haven voor zorgen dat de leveringszekerheid in Europa van energie, voedsel en andere essentiële materialen geborgd blijft. Ook is het van groot belang dat de industrie in de haven competitief blijft, om de strategische autonomie van Europa niet te verzwakken.'

Verduurzaming haven en industrie

Ondanks de uitdagende economische omstandigheden is een groot aantal projecten in uitvoering om een toekomstbestendige haven met netto nul CO₂-uitstoot te realiseren in 2050. De aanleg van infrastructuur is noodzakelijk voor de verduurzaming van de samenleving en de industrie. Dit eerste halfjaar is er veel voortgang geboekt op dat vlak. Zo vordert de bouw van het CCS-project Porthos. De aanleg van de landleiding is voltooid en inmiddels is gestart met de aanleg van de infrastructuur op zee. Zo wordt het voormalige gasproductieplatform in de Noordzee geschikt gemaakt voor de injectie van CO₂ voor de permanente opslag in gasvelden onder de Noordzee. De verwachting is dat Porthos in 2026 in werking treedt.



Een ander belangrijk onderdeel van de energietransitie is de aanleg van walstroom. Op 31 maart 2025 is de walstroominstallatie van Cruise Port Shore Power aan de Holland Amerikakade officieel in gebruik genomen. Hiermee loopt Cruise Port Shore Power vooruit op de Europese regelgeving. Die schrijft voor dat in 2030 cruiseschepen in Europese havens gebruik dienen te maken van walstroom. Met de walstroominstallatie voor cruiseschepen is een uniek duurzaamheidsproject op het scharniervlak van stad en haven verwezenlijkt. Cruise Port Shore Power verwacht in het eerste jaar 75% van de cruiseschepen in Rotterdam aan de walstroominstallatie aan te sluiten.

Stad en haven

In maart van dit jaar is havenervaringscentrum Portlantis op feestelijke wijze geopend door burgemeester Schouten. Sinds de publieksopening op 22 maart heeft Portlantis 25.000 bezoekers mogen ontvangen. Daarnaast hebben 8.000 leerlingen van scholen en studenten op interactieve wijze kennis gemaakt met de haven. Ook via een samenwerking met het Jeugdeducatiefonds wil het Havenbedrijf jongeren bereiken. Tot en met 2028 steunt Havenbedrijf Rotterdam het Jeugdeducatiefonds met de inzet van vrijwilligers en een bedrag van 150.000 euro per jaar om de ontwikkelkansen te vergroten van kinderen in Rotterdam-Zuid die opgroeien in armoede.

Veiligheid en weerbaarheid

De veiligheidssituatie in de wereld is de afgelopen tijd verslechterd. Nederland versterkt daarom haar defensie en dat zal de komende jaren op veel plaatsen in het land te merken zijn. Ook de Rotterdamse haven bereidt zich voor om hieraan bij te dragen. De haven speelt een belangrijke rol als logistieke draaischijf van Europa en wil defensielogistiek kunnen ondersteunen, als dat nodig is. De ondersteuning vraagt van de haven ruimte, afmeer- en overslagcapaciteit voor de afhandeling van schepen en doorvoer naar het achterland over spoor, weg en water. Ook zullen er mogelijk vaker oefeningen gaan plaatsvinden in de haven.

De digitale dreiging voor de haven van Rotterdam blijft onverminderd groot. In 2025 zijn er geen incidenten geweest op vitale systemen, maar een robuuste cybersecuritystrategie blijft van cruciaal belang. Havenbedrijf Rotterdam zet zich samen met partners in voor een veilige en veerkrachtige digitale infrastructuur. Sinds het begin van het jaar is Stichting FERM getransformeerd tot een landelijk platform dat als regievoerder, verbinder en belangenbehartiger optreedt voor de vijf zeehavens van nationaal belang. Door structurele

samenwerking met overheden en ketenpartners wordt de weerbaarheid van cruciale digitale processen versterkt. Deze gezamenlijke aanpak is essentieel in een tijd waarin geopolitieke spanningen en strengere regelgeving vragen om een hogere mate van digitale paraatheid.

Drones worden door de bedrijven en overheden in de haven steeds vaker ingezet als ondersteuning in hun bedrijfsprocessen. Het luchtruim boven het havengebied wordt hierdoor steeds drukker. Om deze groei in goede banen te leiden, voert het Havenbedrijf sinds enkele jaren testen uit met het digitale luchtruimbeheerssysteem. Dit prototype biedt niet alleen ondersteuning bij het coördineren van zowel onbemand, als bemand luchtverkeer, maar biedt ook mogelijkheden voor beveiliging tegen ongewenst dronegebruik.

Investerings en financiën

Havenbedrijf Rotterdam heeft een stabiel financieel halfjaar achter de rug. De opbrengsten van het Havenbedrijf zijn in het eerste halfjaar met 5,2% gestegen, tot 462,3 miljoen euro. Voor de contract-opbrengsten (+3,8%) is dit met name het gevolg van inflatie en een saldo van verschillende nieuwe en aflopende contracten. De havengelden zijn in 2025 gestegen met 5,4%. Dit is deels door indexatie, en deels het effect van een lagere call-size wat leidt tot een hogere prijs per ton. Daarnaast zijn de bruto tarieven en de verschillende kortingen aangepast. De operationele lasten zijn met 19,4 miljoen euro gestegen. Dit komt met name door een stijging van 7,0 miljoen euro aan personeelskosten als gevolg van een cao-wijziging van 2024 en 11,2 miljoen euro aan exploitatielasten. De exploitatielasten stijgen deels doordat in 2025 het IT-activeringsbeleid is aangepast. Dit zorgt voor een stijging van de exploitatielasten en een daling in de investeringen. Daarnaast zijn de prijzen van veel van de contracten hoger door indexatie.

Het resultaat voor rente, belasting en afschrijvingen of waardeverminderingen (EBITDA) is gestegen met 1,1% tot 295,0 miljoen euro. Dit bedrag is de graadmeter voor de capaciteit van het Havenbedrijf om via de eigen balans in de ontwikkeling van het havenindustriële complex te kunnen blijven investeren. Het nettoresultaat is gedaald met 4,7 miljoen euro tot 143,6 miljoen euro. Door de gewijzigde behandeling van IT-kosten vallen er ten opzichte van vorig jaar meer kosten in 2025. Daarnaast was in 2024 de belastinglast eenmalig lager vanwege toepassing van de energie-investeringsaftrek. Het Havenbedrijf investeerde in 2025 tot nu toe 136,1 miljoen euro, dat is 17% minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit komt deels door een timingsverschil in de projectrealisatie en een eenmalige verwerving van stikstofrechten in 2024.

Overslag. Droog massagoed

De overslag van droog massagoed is met 8,9% gedaald dit jaar. De overslag van agribulk steeg met 18,6%. Dit segment wordt altijd sterk beïnvloed door de wereldwijde vraag en oogsten. In de eerste maanden van dit jaar was sprake van een forse stijging in de import van oliehoudende zaden, zoals soja, sojameel en raapzaad. De Nederlandse import nam daardoor sterk toe. De aanvoer van ijzererts en schroot daalde met 12,2%. Dat hangt samen met een lagere productie van de Duitse staalindustrie. Die wordt beïnvloed door aanhoudende economische onzekerheid en handelsbeperkingen. De overslag van kolen nam met 21,1% af. Dit was vooral het gevolg van een lagere aanvoer van cokeskolen, die worden gebruikt in hoogovens voor de staalproductie.



Nat massagoed

Het segment nat massagoed daalde met 5,3% naar 96,2 miljoen ton. De overslag van ruwe olie nam toe met 2,6% tot 50,1 miljoen ton door meer transport naar de Duitse raffinaderijen. De overslag van minerale

producten laat een daling van 21,5% en 6,2 miljoen ton zien. Er is een veelvoud aan redenen, die zorgen voor minder overslag. De markt is voornamelijk in 'backwardation' geweest, wat opslag niet lucratief maakt. Arbitrages tussen regio's zijn weinig open geweest, wat (spot)transporten minder aantrekkelijk maakt. LNG-overslag nam toe met 9,0%, omdat de gasvoorraden in Europa verder aangevuld worden in de zomer. De overslag van overig nat massagoed daalde 5,9%. Dit komt vooral door lagere aanvoer van biodiesel uit China vanwege de antidumpingrechten en minder gebruik van palmolie als grondstof voor biodieselproductie in Europa.



Containers en breakbulk

De overslag van containers is in het eerste halfjaar van 2025 gestegen met 2,7% in TEU tot 7,0 miljoen TEU. De groei in TEU is te verklaren door de aangetrokken Europese consumptie. De import uit Azië nam daardoor toe met 8,4%. De overslag van en naar Noord-Amerika nam toe met 9,1%. De belangrijkste oorzaak hiervan is de toename van het aantal diensten sinds de wijzigingen in de alliantiestructuur in februari van dit jaar. In tonnen is de overslag van containers gedaald met 1,0% tot 66,5 miljoen ton. Deze afname is te verklaren doordat er meer lege export containers zijn overgeslagen. Het aantal volle exportcontainers is afgenomen met 5%. Deze afname is te verklaren door de aanhoudend zwakke concurrentiepositie van de Europese industrie.

De totale overslag van het segment breakbulk (Roll-on/Roll-off en overig stukgoed) steeg met 1,3% naar 16,0 miljoen ton. De RoRo-overslag nam toe met 0,9% naar 12,9 miljoen ton. De volumes van en naar het Verenigd Koninkrijk zijn nog niet hersteld van de achterblijvende economie. Het tweede kwartaal laat wel voorzichtige tekenen van herstel zien. Overig stukgoed nam toe met 3,0% tot 3,2 miljoen ton. Deze stijging kwam onder andere door de uitlevering van offshore wind fundaties, stalen leidingbuizen voor het Porthos-project en een toename van de overslag van staalplaten voor de offshore-industrie.

Drukke in afhandeling containers

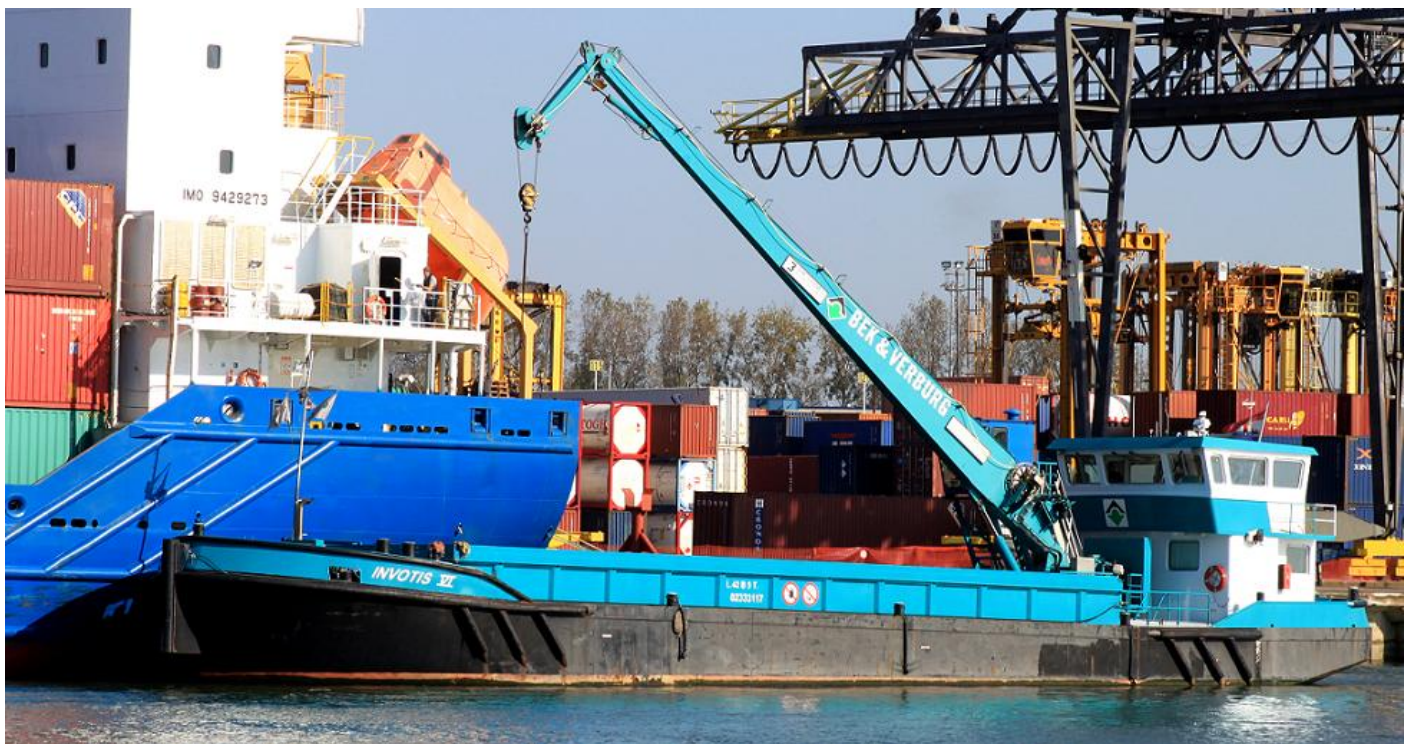
De haven van Rotterdam is dit jaar geconfronteerd met uitzonderlijke drukte in de afhandeling van containerstromen. Verschillende oorzaken, zoals de overgang naar nieuwe vaarschema's (in- en uitfasen van diensten), hoge call-sizes, veranderende allianties, werkonderbrekingen en uitdagende weersomstandigheden aan het begin van het jaar hebben geleid tot oplopende wachttijden aan de landzijde van de operatie van de deepsea terminals. Vooral de binnenvaartsector en het wegvervoer hebben hierdoor te kampen met langere wachttijden dan gebruikelijk. De situatie aan de zeezijde is onder controle: het aantal wachtende grote containerschepen is zeer beperkt. De betrouwbaarheid van de vaarschema's is verbeterd en de verblijftijd aan de kade is afgenomen sinds begin van dit jaar. De waterstand op de Rijn en de importheffingen van de Verenigde Staten op exportgoederen uit Europa en China hebben nog geen aantoonbaar negatief effect gehad op de afhandeling van containers in het eerste halfjaar.

De komst van meer dan 100 containerschepen met een call size boven de 12.000 TEU dit halfjaar onderstreept hoe urgent de situatie is. Oplossingen om het hele systeem efficiënter en weerbaarder te maken, moeten worden gezocht in structurele samenwerking binnen de keten. Havenbedrijf Rotterdam is daarover voortdurend in gesprek met alle partijen in de logistieke containerketen. Eén van de structurele veranderingen, die wordt besproken, is het slimmer benutten van bestaande infrastructuur, door bijvoorbeeld meer wegvervoer buiten de piekuren, het bundelen en uitwisselen van containers op zogenoemde binnenvaartcorridors en het delen van data via digitale platforms.

Havenbedrijf roept politiek op om focus te houden op verbeteren van het investeringsklimaat van de industrie

Het sterk geïntegreerde industriecluster van de Rotterdamse haven levert een belangrijke bijdrage aan leveringszekerheid van energie, grondstoffen en goederen. Het huidige investeringsklimaat in Nederland zorgt er echter voor dat bedrijven hun investeringen, ook die in verduurzaming, steeds vaker uitstellen of afblazen – ondanks de goede uitgangspositie van de Rotterdamse haven. Tegelijkertijd neemt productie toe in landen buiten Europa, waar de omstandigheden gunstiger zijn.

Er zijn de afgelopen tijd stappen gezet door het kabinet in het gelijktrekken van het speelveld van de Nederlandse industrie met omliggende landen. Zo is de plasticheffing geschrapt en de subsidieregeling Indirecte kostencompensatie ETS (IKC-ETS) hersteld. Daarnaast is een correctiefactor van 1,0 voor het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinaderijen aangekondigd. Hiermee wordt gebruik van groene waterstof aantrekkelijker gemaakt voor grootschalige gebruikers. Ook onderzoekt het kabinet opschorting van de Nederlandse CO2-heffing. Ondanks deze positieve maatregelen heeft de Nederlandse industrie veel hinder van stikstofproblematiek, netcongestie, hoge energiekosten en hoge nettarieven in vergelijking tot omliggende landen. Havenbedrijf Rotterdam blijft daarom het belang van de industrie voor de strategische autonomie, het verdienvermogen en de hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland onder de aandacht brengen. Consistent, duurzaam beleid in Nederland en Europa en bescherming van onze concurrentiepositie is noodzakelijk, wil de industrie kunnen overleven in Nederland en hier kunnen investeren in verduurzaming. (Bron: Havenbedrijf Port of Rotterdam. Foto Haven Rotterdam: Martens Multimedia. Foto's ROTTERDAM, 12-9-2024, Wilhelminakade, NORDIC BREEZE, 12-7-2025, 8^e Pet. M.O.T. 1, ONE HAMMERSMITH, 12-7-2025, Amazonehaven: Teun van der Zee).



‘Eigenlijk zijn we een varende milieustraat’

Hoe komen zeeschepen van hun afval af? Laat dat maar over aan de varende vuilnismannen van Bek & Verburg. ‘En alles netjes scheiden natuurlijk.’ Elke ochtend vaart de armada van Bek & Verburg uit. Dit familiebedrijf is al veertig jaar gespecialiseerd in het ophalen van scheepsafval en doet dat met een vloot van negen schepen.

‘Eigenlijk zijn we een soort varende milieustraat’, zegt schipper Elbert Meijer over ‘zijn’ schip, de INVOTIS VIII. Hij wijst naar de containers en afvaltonnen die in het ruim staan, elk bestemd voor een andere soort afval: huisvuil, plastic, karton, hout, chemisch afval, enzovoort. ‘Want we scheiden alles netjes.’

Jerrycans

Die ochtend is de INVOTIS VIII vertrokken met een lijst met zo’n tien schepen die van hun afval af willen. “Zodra we bij een van de schepen aankomen, gaan we langs zij liggen. We klimmen aan boord, overleggen wat er allemaal mee moet en gaan aan de slag: we kieperen al het vuil over boord – in ons afvalschip wel te verstaan’, vertelt stuur- en vuilnisman Benjamin Weijers. Elbert vult aan: ‘En dan gaat het niet om één vuilniszak. Zo’n zeeschip is soms weken onderweg. Dan is er flink wat rotzooi. Jerrycans, houten pallets, lege verfblikken, oude matrassen, kapotte apparaten, voedselresten, batterijen, noem maar op.’ En ja, daar zitten ook wel eens gekke dingen tussen. Elbert: ‘Het gekste dat ik ooit ophaalde? Een opblaaspop, haha.’

Schone haven

‘Eigenlijk zijn we een varende milieustraat’ Zitten alle afvalcontainers en -tonnen vol, dan keert de Invotis 8 terug naar het hoofdkwartier van Bek & Verburg. Medewerkers sorteren hier dagelijks het afval van meer dan

honderd schepen; 93 procent daarvan wordt hergebruikt. Dat je zo een bij drage levert aan een schone haven geeft een kick, vinden Benjamin en Elbert. 'Plus: je hebt vrijheid, zit lekker op het water en geen dag is hetzelfde.' bek-verburg.nl (Bron: Havenkrant. Foto INVOTIS VI langzij m.s. EXTERNO: Teun van der Zee, 15-10-2017).

Air Liquide bouwt grote fabriek voor groene waterstof op de Maasvlakte



Air Liquide heeft de investeringsbeslissing genomen voor de bouw van ELYgator, een fabriek voor de productie van groene (hernieuwbare) waterstof. De fabriek, een electrolyzer waarmee water (H₂O) gesplitst wordt om waterstof (H₂) te maken, krijgt een capaciteit van 200 MW. Volgens planning is de fabriek eind 2027 operationeel. Voor de haven van Rotterdam is dit een belangrijke stap in de transitie naar een CO₂-neutrale haven.

De electrolyzer van Air Liquide komt op het conversiepark op de Maasvlakte. Hier wordt elektriciteit van windparken op de Noordzee gebruikt om groene waterstof te maken. Op dit speciale bedrijfsterrein is ruimte voor vier van deze grote electrolyzers. Die van Air Liquide is de tweede die gebouwd wordt. De investering bedraagt meer dan € 500 miljoen. De ELYgator gaat 23.000 ton waterstof per jaar produceren voor gebruik door de industrie en zwaar transport. Dat zorgt volgens Air Liquide voor een CO₂-reductie van 300.000 ton per jaar.

Air Liquide heeft aangegeven dat de recent aangepaste regelgeving voor gebruik van waterstof (de zogenoemde 'raffinaderijroute') en subsidies vanuit de Nederlandse overheid en de EU cruciaal waren om het project te realiseren. (Bron: Port of Rotterdam, 24 juli 2025. Foto: Martens Multimedia / Port of Rotterdam).



Tug e Zine
all about tugs

**Subscribe for free
on tugezine.com**

Free membership entitles
you to copies of the Tug e Zine,
Tug e Newsletter & exclusive
content on tugezine.com.



WERFNIEUWS

Thecla Bodewes Shipyards viert 100-jarig jubileum en ontvangt predicaat Koninklijk

Koninklijke onderscheiding markeert nieuwe koers onder de naam Royal T Shipyards

Kampen – Op vrijdag 20 juni 2025 vierde Thecla Bodewes Shipyards haar 100-jarig jubileum als zelfstandige, Nederlandse familiewerf. Tijdens een feestelijke bijeenkomst op de hoofdvestiging in Kampen werd niet alleen stilgestaan bij een eeuw van toewijding, innovatie en vakmanschap, maar werd ook een historische mijlpaal aangekondigd: het bedrijf mag zich vanaf heden 'Koninklijk' noemen.

Namens Zijne Majesteit de Koning maakte de commissaris van de Koning in Overijssel, de heer Andries Heidema, de toekenning van het predicaat Koninklijk bekend. Daarmee krijgt een familiebedrijf dat generaties lang een stuwende kracht is geweest in de Nederlandse scheepsbouwsector de hoogste eer die een onderneming in Nederland kan ontvangen. Als bekroning op deze bijzondere erkenning onthulde CEO Thecla



Bodewes de nieuwe naam van het bedrijf: Thecla Bodewes Shipyards wordt Royal T Shipyards

“De T in onze nieuwe naam verbindt ons verleden met de toekomst en staat voor veel meer dan alleen Thecla,” vertelt Bodewes. “Het staat voor Team – de mensen die dit bedrijf dragen. Voor Tomorrow – onze drang om vooruit te gaan. Voor Together – want samenwerking is onze kracht. En voor Trust en Tradition – het fundament onder ons vakmanschap. Royal T Shipyards is meer dan een naam. Het is onze belofte voor de Toekomst.”

“We hebben dit samen bereikt – met generaties collega’s, toeleveranciers en klanten. Dat we nu de Koninklijke titel mogen voeren, voelt als de ultieme erkenning voor iedereen die aan de groei en het succes van ons bedrijf heeft bijgedragen.

Een werf van nationale betekenis

Commissaris van de Koning Andries Heidema benadrukte de voorbeeldrol van het bedrijf binnen de maritieme sector: “Royal T Shipyards is een baken van stabiliteit, visie en vakmanschap binnen de Nederlandse maakindustrie. Het is een bedrijf dat zowel lokaal als internationaal impact heeft. Zij verbindt onze rijke Hanze-historie met moderne maritieme ontwikkelingen en is daarmee een cruciale schakel voor de maritieme industrie in onze regio.”

Ook burgemeester Sander de Rouwe van Kampen sprak zijn waardering uit: “Deze werf is al decennialang een anker in onze gemeenschap. Niet alleen als werkgever, maar ook als opleider, innovator en trotse vertegenwoordiger van onze regio. De toekenning van het predicaat Koninklijk en de nieuwe naam Royal T Shipyards zijn meer dan verdiend en een bekroning van het werk van Thecla Bodewes én haar mensen.”

Van Martenshoek naar de wereld

Wat in 1812 begon als Scheepswerven Gebroeders G. & H. Bodewes in Martenshoek, groeide uit tot een toonaangevend familiebedrijf in de Nederlandse scheepsbouw. Precies een eeuw geleden werd een belangrijke stap gezet toen de twee familietakken hun eigen koers gingen varen en een zelfstandige werf in Hasselt vestigde – het begin van het huidige bedrijf. Inmiddels staat de zevende generatie aan het roer.

Vandaag de dag is Royal T Shipyards actief vanuit vier strategisch gelegen vestigingen in Kampen, Harlingen, Meppel en Stroobos en wordt wereldwijd erkend voor hoogwaardige, innovatieve scheepsbouw. De werf levert maatwerkoplossingen voor binnenvaart, short-sea, duw- en sleepvaart en baggersector – met een sterke focus op emissievrije voortstuwing en duurzaamheid.

Met het predicaat Koninklijk als symbool van erkenning, een krachtige nieuwe naam en een toekomstgerichte visie blijft Royal T Shipyards bouwen aan schepen die ertoe doen – gedreven door technologie, traditie en teamwork.

Over Royal T Shipyards

Royal T Shipyards – founded by Bodewes met haar hoofdkantoor in Kampen is een Koninklijk erkend familiebedrijf met meer dan 200 nieuwbouwschepen op haar naam. Gespecialiseerd in slimme, duurzame

scheepvaarttechnologieën staat de werf bekend om haar innovatieve kracht en toewijding aan toekomstbestendige scheepsbouw. CEO Thecla Bodewes vertegenwoordigt de zevende generatie scheepsbouwers in het Nederlandse bedrijf dat stevig geworteld is in vakmanschap en visie. (Bron en foto: royaltshipyards.com, 20-6-2025).



ALVARET, MMSI 265059440, ferry, 86 x 14 meter, SPBO, 2022 besteld door Trafikverket Sweden, 7-2025 opgeleverd door Holland Shipyards. 8-7-2025 vertrokken van Schiedam met de sleepboot EEMS WRESTLER, 16-7-2025 te Vaxholm. (Afbeelding: Trafikverket Sweden).

HAGLAND POLARIS, IMO 1094149, General Cargo Ship, 3.901 GT, 4.835 DWT, 12-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 850, 16-1-2026 geplande oplevering als HAGLAND POLARIS aan Hagland Bulk Transport KS, Noorwegen (NIS) (LAYY8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund.

TAMARACK, IMO 1037153, Cement Carrier, 7.683 GT, 11.000 DWT, 4-5-2023 contract, 31-1-2024 kiel gelegd, 11-10-2024 te water gelaten te China, te China het casco van m.s. SCHELDEVLIET a/b gaat, 8-2024 vertrokken naar Kaohsiung met de sleepboot SALVAGE CHAMPION (IMO 7530444), 12-9-2024 gearriveerd te Kaohsiung. 18-10-2024 vertrokken van Kaohsiung naar Rotterdam, 15-1-2025 ETA te Rotterdam. 4-12-2024 passage Cape Town. 23-12-2024 passage Dakar. 31-12-2024 van Las Palmas, 10-1-2025 ETA te Rotterdam niet gehaald door slecht weer. 16-1-2025 op de ankerplaats bij Hoek van Holland, 19-1-2025 te Rotterdam, assistentie van de duwboot ALBATROS, de TAMARACK afgemeerd bij Mammoet, Schiedam, de TAMARACK naar Holland Shipyards B.V. naar Hardinxveld-Giessendam gebracht om afgebouwd te worden, 16-7-2025 proefvaart, 17-7-2025 proefvaart, 18-7-2025 proefvaart, 23-7-2025 opgeleverd als TAMARACK aan Eureka Shipping Canada Inc., Toronto-Canada (CFA4550), in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd., Limassol. 24-7-2025 te Hardinxveld.



Allseas breidt vloot uit met twee volgende generatie offshore bouwschepen

Allseas versterkt zijn offshore-capaciteiten met de aankoop van twee nieuwbouw offshore constructieschepen (OCV's) (ECHO en PULSE), een strategische investering die de veelzijdigheid van de vloot vergroot en het bedrijf positioneert voor groei op lange termijn in een snel evoluerende markt.

Op 9 april werden de contracten voor de twee ultramoderne schepen ondertekend, waarvan de bouw zal plaatsvinden bij Wuchang Shipbuilding Industry Group in China. De schepen zijn gebaseerd op het beproefde SALT 308 OCV-ontwerp en zijn voorzien van geavanceerde apparatuur en systemen om verbeterde prestaties, flexibiliteit en functionaliteit te leveren.

De nieuwe schepen vergroten de bouw- en ondersteuningscapaciteit van Allseas, waardoor een grotere inzetflexibiliteit mogelijk wordt en bestaande OCV's worden vrijgemaakt voor grotere, complexere werkgebieden. Deze investering zorgt ervoor dat Allseas voorop blijft lopen in de groeiende offshore bouw- en onderzeese installatiesector.



De oplevering van het eerste schip staat gepland voor september 2026, het tweede volgt in december 2026. Geavanceerde capaciteiten voor een dynamische markt
Elk schip zal 100 meter lang zijn, een vrachtdek van 1.100 m² hebben en plaats bieden aan maximaal 110 personeelsleden. Geavanceerde functies zijn onder meer:
DP2 dynamisch positioneringssysteem
150-tons actieve deiningsgecompenseerde offshore kraan
Hangar met twee ROV's van de arbeidersklasse
Hybride energieopslagsysteem van 1.500 kWh
Voortstuwingontwerp dat klaar is voor methanol voor toekomstige brandstofflexibiliteit.
De schepen zijn ontworpen met het oog op maximale operationele veelzijdigheid en zijn bij uitstek geschikt voor onderzeese constructie, ROV-ondersteuning en inspectie-, onderhouds- en reparatieactiviteiten.
Strategische investering voor toekomstige groei
Dries van Strijp, Vice President Operations bij Allseas, legt uit dat de beslissing om twee nieuwbouwschepen aan te schaffen volgt op een grondige evaluatie van alle opties om de veelzijdigheid van de vloot uit te breiden en aan de toekomstige marktvraag te voldoen.
"We zagen een duidelijke behoefte om onze scheepsinzet te optimaliseren om een steeds diverser en complexer wordende projectportfolio te ondersteunen", zegt Van Strijp. "Na zorgvuldig alle beschikbare opties te hebben onderzocht, werd duidelijk dat het binnenhalen van twee nieuwbouwschepen van de volgende generatie – volledig geoptimaliseerd met de nieuwste technologie – de beste langetermijnoplossing was om onze capaciteiten te versterken en nieuwe kansen te benutten in een groeiende offshore-markt."
De toevoeging van deze hoogwaardige schepen vergroot niet alleen de operationele flexibiliteit van Allseas, maar versterkt ook haar toewijding om duurzame, toekomstbestendige oplossingen te leveren aan de wereldwijde offshore energie-industrie. (Bron en Afbeelding: Alseas, 5-2025).

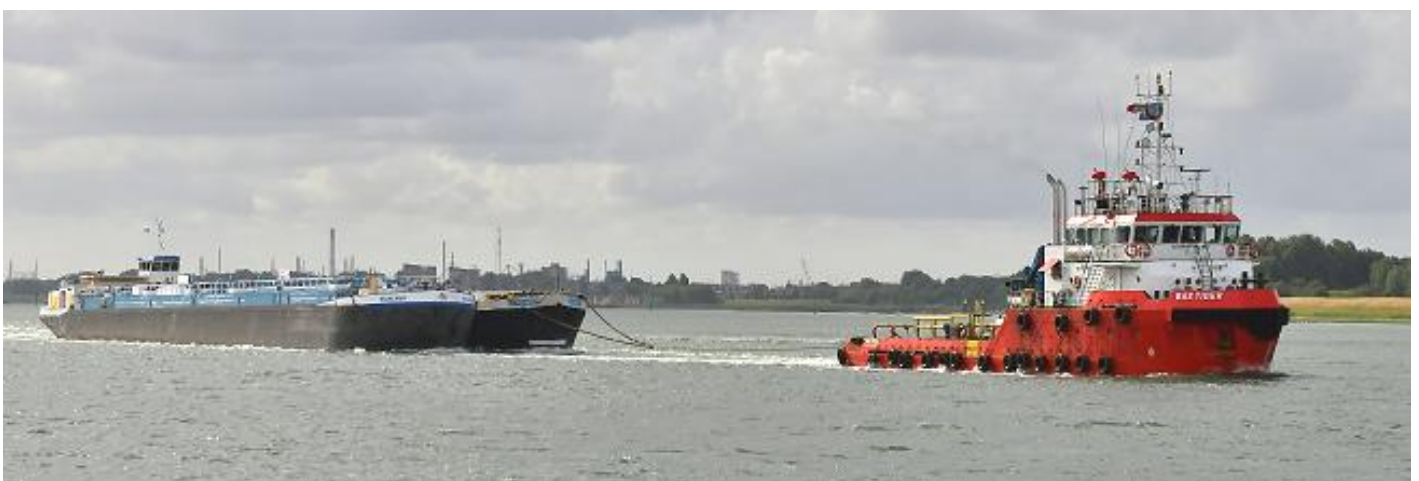


ACTA PEGASUS, IMO 9976757 (NB-320), Work/Repair Vessel, SX216. 6.749 GT, 2.200 DWT. 18-9-2019 akte oprichting Acta Shipping 4 B.V., Den Helder. 30-3-2022 Zetel gewijzigd in: Rotterdam. 6-2022 in aanbouw

onder bouwnummer TERSAN 1120, 15-6-2024 geplande oplevering niet gehaald, 23-7-2024 te water gelaten, 31-10-2024 geplande oplevering, 10-7-2025 proefvaart, 14-7-2025 op proefvaart, 18-7-2025 na proefvaart te Yalova, 15-8-2024 geplande oplevering als ACTA PEGASUS aan aan Acta Shipping France 4 B.V., vlag: Nederland (PFTY), in beheer bij Acta Marine Offshore Services B.V., Capelle a/d IJssel.



ANNA bij Van Laar. Bij de ingang naar de helling ligt wel een interessante sleepboot, de ANNA. De letters PRIEL zijn nog zichtbaar... ANNA, ex HUNTETUG, ENI 05402920, 1958 gebouwd bij Jadewerft GmbH in Wilhelmshafen onder bouwnummer 63 als PRIEL voor het Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Bremen. Afmetingen 21,14 x 5,84 x 2,27 meter. Voortstuwing door een hoofdmotor van 545 APK/406 kW. Merk en type van deze hoofdmotor is onbekend. 1994 verkocht aan H. Schumacher in Elsfleth, herdoopt HUNTETUG. 2008 verkocht aan Reederei Hesse GmbH & Co. K.G. in Leer zonder naamswijziging. 2017 verkocht aan Shiptec Industrial & Shipyard Technologies GmbH in Elsfleth zonder naamswijziging. 2020 verkocht aan Gebr. W. & J. Kramer Vof in Zaandam zonder naamswijziging. 2020 weer verkocht aan een onbekende koper in Zaandam zonder naamswijziging. (Foto en info: Jan Plug, 14-7-2025, bij Van Laar in IJmuiden).



BAS TIGER, IMO 9564841, Anchor Hoy, 573 GT, 2.984 kW, 21-12-2009 opgeleverd als ARIFAH ARYANA aan Pacific Ocean Engineering Pte. Ltd., Singapore. 19-8-2010 in beheer bij CE Marine Sdn. Bhd. 5-2012 verkocht aan Coral Alliance Sdn. Bhd., 6-2012 vlag: Maleisië, in beheer bij CE Marine Sdn. Bhd. 16-10-2014 verkocht aan Dian Bahari Sejati P.T., 10-2014 vlag: Indonesië, 10-2014 herdoopt DIAN PACIFIC. 28-12-2023 verkocht aan Salleron LP, 12-2023 vlag: Palau (T8A4604), in beheer bij Basnav Shipping & Engineering Company SL, Alicante, Spanje, 12-2023 herdoopt BAS TIGER. 25-7-2025 vertrokken van Zwijndrecht naar Lagos met op sleep twee binnenvaarttankers: STARLIGHT (ENI 02320922, Tanker, MMSI 269057132,

HE7132, 18-6-2025 te Zwijndrecht) en LADJARICA (ENI 04028980, Tanker, MMSI 279202731, YT2731, 12-2-2025 te Zwijndrecht), assistentie van de sleepboot GEPKE. 20-8-2025 ETA te Lagos. (Foto: Henk van der Heijden, 25-7-2025, passage Maassluis).

BREEZAND Y8018, sleepboot van de Kon. Marine (PACI), 22-11-1989 te water, 28-11-1989 proefvaart, 8-12-1989 opgeleverd door IHC Delta Shipyards B.V., Sliedrecht (857) en in dienst gesteld als BREEZAND Y 8018. 58 GT, 760 EPK, 559 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, Volvo-Penta TAMD122A. 4-2025 als BREEZAND verkocht aan Van Laar Maritiem B.V., IJmuiden.

CALA GULLO, IMO 9791509, Tug, 437 GT, 13 NT, 387 DWT, 28-4-2016 opgeleverd door Astilleros Armon S.A. (772) als CALA GULLO aan Hercules International Towage Services S.A., Barcelona-Spanje (EAAO), in beheer bij Remolcadores Barcelona, Barcelona. 31,50 (27,30) x 11,20 x 5,40 x 5,030 meter. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm, Caterpillar Inc., Lafayette, IND (USA) NE-15-9-2015, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox, 225 rpm. 30-6-2025, om circa 11:00 uur, zonk de CALA GULLO in de haven van Barcelona na een aanvaring met de CAPE SOUNIO (IMO 9727625). De drie bemanningsleden werden ongedeerd gered door de havenloodsen met een loodsboot. Het ongeval gebeurde tijdens een manoeuvre met het containerschip bij het verlaten van de terminal van Hutchison Port Best. De CALA GULLO begon vervolgens slagzij te maken en ging met de achterstevan naar beneden, waarbij het voorschip uit het water stak. Het containerschip verliet de haven opnieuw op 1 juli en zette vervolgens koers naar La Spezia met een verwachte aankomsttijd op 2 juli. Er werd begonnen met het vlot brengen van de sleepboot. (Timsen, 1-7-2025). 31-7-2025 gelicht.

COASTAL LEGEND, IMO 9102887 (NB-187), casco gebouwd bij Scheepswerf Metz B.V., Urk (100), 31-8-1994 (BV) opgeleverd door Machinefabriek Padmos Stellendam B.V. (144) als SARA MAATJE IX aan Van Stee Survey & Supply B.V., Harlingen, roepsein PHJE, 571 BRT, 1.500 EPK, 1.105 kW, Mitsubishi S6A3-MPTA, 11,6 kn. 12-2007 onder vlag van Kazakstan gebracht, thuishaven: Aktau. 19-6-2008 (e) verkocht aan Coastal Shipping B.V., Kazakstan, in beheer bij Acta Marine B.V., Den Helder. 2-2012 vlag: Nederland, roepsein PCIS, 9-2-2012 (m) herdoopt COASTAL LEGEND.

Olievervuiling in Cuxhaven na aanvaring

Op de ochtend van 23 juli 2025 lekte ongeveer zes kubieke meter scheepsdieselolie weg als gevolg van de aanvaring tussen de tanker CAPELLA (IMO 9280110) en de aan de Lübbertkade afgemeerde COASTAL LEGEND in de buitenhaven van Cuxhaven. De Bundesanstalt für Technische Hulpverlening (THW) en de brandweer van Cuxhaven zetten olieschermen in om verdere verspreiding van de olie te voorkomen. De hulpdiensten van THW gebruikten skimmers om de olie van het wateroppervlak te verzamelen.

Het Do 228-olieverkenningsvliegtuig van het Centraal Commando voor Maritieme Noodsituaties (CEM) heeft de plaats van het ongeval vanuit de lucht verkend. Het olieopruimingsvaartuig Knechtsand was ter plaatse.

Het scheepvaartverkeer op de Elbe ondervond geen hinder van de operatie. Er raakten geen bemanningsleden gewond. Het Centraal Commando voor Maritieme Rampen (CEM) nam het bevel over de operatie op zich. Hulpverleners van de Waterpolitie Cuxhaven, de Brandweer Cuxhaven en de Bundesanstalt für Technische Hulpverlening zijn ter plaatse. De eerste maatregelen zijn genomen. Olie werd in een opvangtank van de Bundesanstalt für Technische Hulpverlening (THW) gepompt en van daaruit naar het bunkerschip HERTA. Tot nu toe is ongeveer 70 kubieke meter van het olie-watermengsel opgevangen.

De resterende brandstof uit de beschadigde tank van de COASTAL LEGEND is ook door de HERTA weggepompt. Duikers waren bezig het lek aan de achterkant van het schip te dichten. (Timsen, 23-7-2025).

In de middag arriveerden hulpverleners van de Bundesanstalt für Technische Hulpverlening (THW) uit Bremerhaven. Zij vervingen de THW-vrijwilligers uit Cuxhaven, die sinds de ochtend tegen de ramp hadden gevochten.

Sinds de start van de operatie hebben hulpverleners al ongeveer 80 kubieke meter olie-watermengsel van het wateroppervlak verwijderd. De werkzaamheden waren in volle gang en er was geen einde in zicht. Het olie-watermengsel wordt in een gereedstaande tankwagen en een tankwagen gepompt voor afvoer.

In de middag vloog het sensorvliegtuig DO 228 opnieuw over de ongevalslocatie. De noodhulpdienst hield onder andere in de gaten of er mogelijk olie in de Elbe terecht was gekomen. Dit is tot nu toe grotendeels voorkomen. Ongeveer 20 medewerkers van het Federale Agentschap voor Technische Hulpverlening (THW) hebben skimmers gebruikt om de olie van het wateroppervlak te verwijderen. (Timsen, 23-7-2025).

COASTAL WORKER, IMO 8829426 (NB-329), 1958 opgeleverd door Scheepswerf en Machinefabriek "Holland" v/h Calje N.V., Hardinxveld (258) als OCTOPUS I aan van Zeelen Marine Services B.V., Harlingen. 359 GT, 463 DWT. 1.300 EPK, 956 kW, 4 x Mitsubishi S6N-MPTK. 1991 verbouwd tot kraanschip, 20 ton SWL. 1994 vanwege een contract in Afrika herdoopt COASTAL WORKER. 7-2001 Zeelen Marine Services B.V. overgenomen door Rederij Waterweg B.V., de overgenomen rederij bleef bestaan als zelfstandige dochteronderneming. 15-10-2001 verkocht aan Rederij Waterweg B.V. en herdoopt COASTAL WORKER. 14-1-2002 herdoopt SEERYP II. 4-2002 herdoopt COASTAL WORKER. 7-2008 verkocht aan Coastal Shipping B.V., Den Helder, in beheer bij Acta Marine B.V., Den Helder. 2017 verkocht aan Garant Ship Repairing Co. (Garant Laivu Remonto Bendrove), Klaipeda-Litouwen (LYAZ),

herdoopt BALTIC WORKER. 10-4-2017 van Kiel naar Klaipeda. 21-1-2025 verkocht aan DMC Prime Chartering Ltd., Larnaca, Cyprus, 1-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4QI6), 1-2025 herdoopt DMC RANGER. 21-4-2025 vanaf Rotterdam te Esbjerg. 14-5-2025 verkocht aan DK Maritime A.p.S., Esbjerg, Denemarken (DIS) (OVST2), 5-2025 herdoopt DKM WORKER.



DAMEN YN 571861, IMO 1113579, MultiCat 2712, 23-7-2024 kiel gelegd te Polen onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571861, 16-6-2025 met de sleepboot LEOPARD gearriveerd aan de Handelskade te Dordrecht met stuurassistentie van de sleepboot GEERTRUIDA VAN DER WEES, naar Gorinchem om afgebouwd te worden. (Info en foto: Nico Giltay, 16-6-2025, Puttershoek).



DRAKE, IMO 9950753 (NB-329), Tug, 299 GT, 10-11-2021 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512634, 1-4-2024 te water, 2024 over aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (), 19-5-2024 te Rotterdam a/b HAPPY STAR. 20-5-2024 te water gezet. 23-5-2024 met de sleepboten MERWESTROOM en SCHELDESTROOM naar Gorinchem, 4-2025 verkocht naar

Zweden (SBEU), herdoopt DRAKE. 5-5-2025 van de werf naar de Heysehaven, 6-5-2025 van de Heysehaven op proefvaart naar MV2 en trekproeven en naar de Heysehaven, 8-5-2025 te Dordrecht, 11-6-2025 van Gorinchem naar de Heysehaven, 12-6-2025 trekproeven op de 2e Maasvlakte en terug naar de stad. 13-6-2025 vertrokken naar Kalmar, Zweden, 16-6-2025 ETA te Kalmar. (Foto: Ruud Zegwaard, 12-6-2025 op Het Scheur).



DSS GALATEA MET THUISHAVEN DEN HELDER IS OP ZATERDAG 14 JUNI VERTROKKEN VANAF DAMEN SHIPYARDS IN GORINCHEM MET BESTEMMING SCHEVENINGEN

Tegen het begin van de zomer zal de Koninklijke Marine op de Noordzee ondersteuning krijgen van een nieuwe eenheid: een gecharterd civiel patrouilleschip, geleverd door de combinatie Fugro/Damen Shipyards. Het vaartuig, een Damen FCS 5009, is bedoeld om de maritieme situational awareness in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) te vergroten en om afschrikking te bieden in een tijd van toenemende dreiging.

Het schip zal geen onderdeel uit gaan maken van de marinevloot en zal worden bemand door civiele maritieme professionals. Toch voert het wel degelijk overheidstaken uit. De juridische status als 'staatsschip' stelt het volgens Defensie in staat om onder toezicht van Defensie scheepvaart te detecteren, escorteren en monitoren. Indien nodig kan de bemanning worden versterkt met militairen van de marine. Deze inzet maakt deel uit van een bredere strategie om marinecapaciteiten efficiënter in te zetten en tegelijkertijd kritieke infrastructuur op zee te beschermen.

18-6-2025 te Den Helder officieel overgedragen van Damen Shipyards aan Defensie. (Bron en foto: Defensie).



EAST, IMO 9513244 (NB-328), in aanbouw als MASTINE 9, vlag: Maleisië, 21-5-2009 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 106) als EAST aan East Management B.V., Willemstad N.A., in

beheer bij Avra Towage B.V., Rotterdam, roepsein PJHW, 259 GT, 77 NT, 30,00 (27,73) x 8,60 x 4,12 x 3,500 meter, 2.432 EPK, 1.790 kW, 2 x 2 x Cummins KTA38M2, NE-08, 10 kn. 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer /Ridderkerk. 30-1-2025 verkocht aan Malta Marine Trade Ltd., Majuro, vlag: Belize (V3SN5), 1-2025 herdoopt ASTERIX. 4-2025 verkocht aan Promarine Ship Services SMPC, vlag: Belize, in beheer bij Promarine Shipmanagement Co. S.A., Athene, 4-2025 herdoopt PROTUG 33. 8-7-2025 vertrokken van Krimpen a/d IJssel naar Piraeus met de sleepboot OBELIX (ex NORTH), 29-7-2025 te Piraeus. (Foto: Henk van der Heijden, passage Maassluis van het transport met assistentie van de duwboot THYRA).

EEMS WARRIOR, Uitspraak van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart

De zitting vond plaats op 7 mei 2025. Voor verzoeker is de inspecteur ter zitting verschenen, vergezeld van een collega. Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Roemenië aan de zitting deelgenomen. Hij is gehoord met bijstand van een in de zittingszaal aanwezige tolk Oekraïens-Nederlands.

Op 18 december 2024 was de sleepboot EEMS WARRIOR als losse boot op weg van Eemshaven naar 's-Gravendeel. Daar zou zij een ponton ophalen. De betrokkene kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut en nam de wacht over van de chieff officer, die in de stuurhut bleef.

De vaart was 9 knopen. Er was geen loods aan boord, het was als losse boot en vanwege de lengte van de Eems Warrior niet verplicht om een loods aan boord te hebben. Voordat de EEMS WARRIOR uit VTS-sector Maassluis voer, tussen Maassluis en de Botlek, verliet betrokkene de stuurhut om naar het toilet te gaan. De chieff officer had nu de wacht en hij draaide een paar minuten later van het Scheur de Oude Maas op. Al snel passeerde hij daar de gesloten Botlekbrug waarbij de mast van de Eems Warrior de onderkant van die brug raakte. Een paar minuten later gebeurde hetzelfde, nu bij de gesloten Spijkenisserbrug, terwijl de betrokkene intussen weer in de stuurhut was.

De EEMS WARRIOR (IMO nummer 9213674) is een Nederlandse sleepboot. Het schip behoort tot de vloot van Amasus Shipping B.V. te Delfzijl en is eigendom van Warrior B.V. te Farmsum. Het schip is in het jaar 2004 gebouwd, is 35,3 meter lang en 8,8 meter breed. Het schip heeft een bruto tonnage van 322. Ten tijde van het ongeval waren er 7 bemanningsleden aan boord.

De bezwaren van de inspecteur

De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet zeevarenden).

Het bezwaar tegen de betrokkene bestaat uit de volgende elementen: De betrokkene wist niet wat de air draft van de Eems Warrior was. De betrokkene wist niet wat de doorvaarthoogte van de gesloten Botlekbrug en van de gesloten Spijkenisserbrug was. Het passeren van de Botlekbrug en Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand is niet besproken met de chieff officer, die vóór het passeren van de eerste brug de OOW werd omdat de betrokkene even naar het toilet ging.

De betrokkene heeft het voyageplan goedgekeurd waarin de passage van de Botlekbrug en van de Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand niet beschreven stond. Er waren geen voorgeschreven Nautical Pilots voor de reis aan boord. Mede door de bezwaren 1 tot en met 4 heeft de EEMS WARRIOR met haar navigatiemast beide bruggen geraakt.

Betrokkene heeft - samengevat - de bezwaren van de inspecteur erkend. Door de slechte weersomstandigheden en de haast die geboden was om het ponton op te halen had betrokkene besloten de doorvaart te versnellen. Omdat hijzelf meerdere malen deze route via de Oude Maas had gevaren vertrouwde hij op zijn ervaring. Voordat hij de stuurhut verliet voor het toiletbezoek heeft hij niet met de first officer besproken dat de bruggen geopend dienden te worden. Hij is bereid alle verantwoordelijkheid op zich te nemen.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de aanvaringen van de bruggen als gevolg. Gelukkig bleef het bij materiële schade en is er geen persoonlijk letsel ontstaan. Betrokkene heeft al een transactievoorstel van het Openbaar Ministerie van 609 euro betaald. De inspecteur is van mening dat het hem op grond van het zogenaamde “ne bis in idem”-beginsel niet vrijstond om in deze tuchtrechtelijke procedure nog het opleggen van een maatregel te eisen omdat het in de strafzaak om hetzelfde feitencomplex ging.

Het Tuchtcollege is het op zichzelf met de inspecteur eens dat het in deze tuchtzaak om hetzelfde feitencomplex gaat, te weten - kort gezegd -het handelen in strijd met goede zeemanschap op 18 december 2024 met schade aan de Botlekbrug en Spijkenisserbrug tot gevolg.

Terugkomend op de vraag van de inspecteur. Ondanks de betaalde geldboete had de inspecteur ook in deze tuchtzaak voor hetzelfde feitencomplex een maatregel kunnen eisen omdat een tuchtzaak een ander doel dient dan een strafzaak. Overigens geldt dat indien er wel sprake zou zijn geweest van schending van het “ne bis in idem”- beginsel, de voorzitter van het Tuchtcollege de inspecteur direct na ontvangst van het verzoekschrift kennelijk niet-ontvankelijk had kunnen verklaren in zijn verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling (artikel 55j Wet Zeevarenden).

Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende punten onder de aandacht te brengen:

1. Het verdient aanbeveling dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding (voyage plan) in een apart kader vragen over de getijden opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen van bruggen;
2. Er dient een heldere instructie te zijn dat elk voyage plan door alle wachtsofficieren dient te worden ondertekend als bewijs dat ze ermee bekend zijn.

De beslissing

Het Tuchtcollege, verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond; legt aan betrokkene geen maatregel op. Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H.H. Pannekoek en P.H.G. Schonenberg, leden, in aanwezigheid van mr. F. Pietersma-Smit als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 18 juni 2025.



FAKO NAMME MENYOLI 2, IMO 9376218 (NB-307), sleepboot, 25-11-2005 contract, 11-10-2006 kiel gelegd in aanbouw voor Kooren Shipbuilding and Trading B.V., 27-10-2007 te water, 7-3-2006 opgeleverd door ASL Shipyard Pte. Ltd. (819) als BUGSIER 6 aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 377 GT, 113 NT, 134,81 DWT, 28,00 (25,978) x 11,80 x 4,20 x 3,500 meter. 5-1-2023 verkocht aan Fako Transport and Shipping Company Limited (Fakoship Ltd.), Kingstown-St. Vincent and the Grenadines (J8B6398), herdoopt FAKO NAMME MENYOLI 2. 15-1-2023 voor de overtocht in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 11-1-2023 te IJmuiden door Kotug beslag laten leggen vanwege openstaande rekeningen van Kotug aan Fako's zusterbedrijf Cape Limboh. 6-3-2023 heeft de Rechtbank Rotterdam een kort geding procedure behandeld op het gebied van verbintenissenrecht, wat onderdeel is van het civiel recht. Het zaaknummer is C/10/652547 / KG ZA 23-109, bekend onder ECLI code ECLI:NL:RBROT:2023:1925. 21-6-2023 met de sleepboten AÄRON en ORION van IJmuiden naar Amsterdam en opgelegd. 17-7-2025 door de sleepboot ISA naar de Westerkade te Rotterdam gesleept. (Foto: Marcel Coster, 17-7-2025 vertrek IJmuiden achter de ISA).

Fako Transport & Shipping Co. Ltd. tegen Kotug Zes B.V. (FAKO NAMME MENYOLI II)

Case-ID: CMI2184. Samenvatting: In deze zaak ging het om conservatoir beslag op de sleepboot Fako Namme Menyoli II (de aangehouden sleepboot) van Fako Transport & Shipping Co Ltd (Fako) door Kotug Zes BV (Kotug) tot zekerheid van een vordering van Kotug in verband met de bevrachting van twee van haar sleepboten, de RT Margot en de RT Zoë, eerst naar Fako en vervolgens naar Cape Limboh Towing & Mooring Co Ltd (Cape Limboh), een geassocieerde onderneming van Fako. Fako eiste het opheffen van het beslag; Kotug vorderde in reconventie een kort geding over een dringend voorschot.

Gehouden: Het verzoek tot vrijlating van de aangehouden sleepboot wordt afgewezen. De spoedeisendheid van de tegenvordering wordt afgewezen.

De gearresteerde sleepboot, die zich momenteel in Nederland bevindt, voert de vlag van Saint Vincent en de Grenadines. Dat land en Nederland zijn beide partij bij het Aanhoudingsverdrag 1952. Artikel 2 van dat verdrag bepaalt dat beslag kan worden gelegd op een maritieme vordering. Dit is hier het geval, aangezien de vordering van Kotug tegen Fako voortkomt uit de tijdbevrachtingsovereenkomst tussen hen. Er is geen

vereiste dat de maritieme vordering betrekking heeft op de aangehouden sleepboot. Kotug kan beslag leggen op elk schip van Fako om haar vordering veilig te stellen (cp Stromboli M/Costanza M, Hoge Raad, 9 december 2011 (CMI112)). Volgens het Engelse recht, dat van toepassing is op de vordering van Kotug, is de situatie niet anders; elk schip van de tijdbvrachter Fako kan in beslag worden genomen voor een claim die voortvloeit uit de tijdbvrachtingsovereenkomst.

De bewering van Kotug is niet summier ondeugdelijk. Op grond van de tijdbvrachtingsovereenkomst heeft Kotug recht op het nettobedrag van de huur. Inhoudingen van derden aan wie Fako de huur heeft betaald, kunnen door Fako dus niet in mindering worden gebracht op het bedrag dat zij aan Kotug verschuldigd is. Evenmin kunnen betalingen waarvan is aangetoond dat zij in verband met de overeenkomst tussen Kotug en Cape Limboh zijn geoormerkt, in mindering worden gebracht. Het opheffen van het beslag tegen het stellen van voldoende vervangende zekerheid is uitgesloten, aangezien Fako dit niet kan.

De voorzieningenrechter is internationaal bevoegd ten aanzien van het in de tegenvordering gevorderde voorschot, omdat er voldoende samenhang bestaat tussen de vorderingen in de hoofdvordering en in de tegenvordering. Een arbitragebeding staat niet in de weg aan het vorderen van een voorschot in kort geding. Voorzichtigheid is echter geboden; Voor het toekennen van een vordering in kort geding is onmiddellijke spoedeisendheid vereist. Die urgentie ontbreekt hier omdat de waarde van de aangehouden sleepboot vele malen hoger is dan het gevorderde voorschot en dus voldoende zekerheid biedt voor terugvordering.

Partijen: Fako Transport & Shipping Co. Ltd., Kotug Zes BV, de Fako Namme Menyoli II, de RT Margot, de RT Zoë, Cape Limboh Towing & Mooring Co. Ltd. Neutraal citaat: ECLI:NL:RBROT:2023:1925. Andere referentie: Schip en Schade 2023/29. Vertaler: Taco van der Valk. Datum: 06/03/2023, Tribunaal: Rechtbank Rotterdam.



FUGRO REVELATION, IMO 9249403 (NB-329), Offshore Supply Ship, UT 755-L, 1-3-1999 contract met Rimorchiatori Napoletani S.r.l., 27-2-2001 kiel gelegd bij Aker Tulcea S.A. (280), 27-7-2001 te water, 18-1-2002 opgeleverd door Brattvaag Skipsverft AS (82) als GARGANO aan Portosalvo Ltd., vlag: United Kingdom, in beheer bij Tidewater Marine UK Ltd. 2,244 GT, 936 NT, 3.115 DWT. 72,00 (66,38) x 16,03 x 16,00 x 7,000 meter. 2 x KR-9, Rolls-Royce Marine AS. 28-10-2024 vanaf Falmouth bij Damen Shiprepair te Schiedam, Wiltonhaven. 7-2-2025 proefvaart, 8-2-2025 terug te Schiedam. 5-2025 verkocht aan Semeru Shipping B.V., vlag: Bahamas (C6IG5), in beheer bij Fugro Marine Services B.V., herdoopt FUGRO REVELATION. (Foto: Marcel Coster, 18-6-2025 voor de eerste keer onder de nieuwe naam, onderweg naar de Monnickendamkade).

HILLERDINE WESSELS, IMO 7417604 (NB-320), Tug, 120 GT, 26-6-1975 opgeleverd door Schulte & Bruns Schiffswerft, Emden (277) als HILLERDINE WESSELS aan Emder Bugsier- und Bergungsges. P.W. Wessels Wwe. Emden-West Duitsland (DCSD). 111 BRT, 1.441 EPK, V 12 cyl, 4 tew, L 5792 DSIM Waukesha Motor 6-2010 verkocht aan Emder Schlepp-Betrieb G.m.b.H., Emden-Duitsland (DCSD). 23-8-2024 te Esbjerg om gesloopt te worden door Smedegaarden A/S. 2025 verkocht naar Nigeria, herdoopt ONKEL OLE.

KITZEBERG, IMO 9041150 (NB-329), Tug, 201 GT, 64 DWT, 4-6-1992 opgeleverd als KITZEBERG aan Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH SFK, Kiel-Duitsland (DLFB). 5-2025 verkocht, vlag: Tanzania

(5IM289), 13-6-2025 herdoopt BARA. 15-6-2025 vertrokken naar Freetown, Sierra Leone. 17-6-2025 te Ramsgate.



MARS VI, ENI 02313175 (NB-235), duwboot, 1-6-1971 opgeleverd door N.V. Scheepswerf "Zorg & Vlijt" v/h H. de Haas, Maassluis (158) als NEPTUNUS 6 aan N.V. H. Zwaak Jr., Rotterdam. Brandmerk 13175 B ROTT. 1971. 27 ton. 17,10 x 5,85 x 2,35 x 1,740 meter. 720 APK, 530 kW, 2 x 12 cyl, 2 tew, G.M. 12-V-71N #12VA23384 en #12VA23863. 7-4-1975 verkocht aan H. Zwaak Jr. B.V., Rotterdam. 1-3-1977 verkocht aan Smit-Vos-Zwaak B.V., Rotterdam. 24-12-1981 verkocht aan Stoomsleepdienst "Mars" B.V., Rotterdam, herdoopt MARS VI. 18-1-1984 verkocht aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 22-6-1988 verkocht aan Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 1-8-1992 verkocht aan Interriver B.V., Rotterdam, herdoopt LINGE. 4-11-1994 verkocht aan Berging- en Transportbedrijf Scheffer B.V., Lelystad. 16-4-2002 verkocht aan Koninklijke Wagenborg B.V., Delfzijl. 1-5-2004 verkocht aan Berging- en Transport Maatschappij B.T.S. B.V., Schiedam. 30-1-2009 verkocht aan Mammoet Salvage B.V., Schiedam. 31-7-2014 verkocht aan Hebo Maritiem Service B.V., Zwartsluis, herdoopt CATHARINA 8. 2017 verkocht aan V.o.F. A. Kapitein Jzn. & Zn., Urk., herdoopt COBY. 7-2025 verkocht aan V.o.F. J.G. Scheepvaart, Terneuzen (Jonathan Smedemann), herdoopt NOVA (PA3015). (Foto: Teun van der Zee, 5-3-1993, Eemhaven, Pernis).

MEN GOE, IMO 1060069, Offshore Tug/Supply Ship, 938 GT, 1.000 DWT, 30-12-2024 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0083, 13-6-2025 a/b van de Barge Carrier m.s. CHANG YANG DONG FANG (IMO 1064663, 16.509 GT) vanaf China in de Prinses Beatrixhaven te Rotterdam, 13-6-2025 met de sleepboten SCHELDESTROOM en BROEDERTROUW IV naar Hadinxveld gebracht om afgebouwd te worden, in aanbouw voor Dermor Inc., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6591), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp, 12-2025 gepande oplevering.

MEN SKEY, IMO 1060071, Offshore Tug/Supply Ship, 952 GT, 1.000 DWT, 15-1-2025 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0084, 13-6-2025 a/b van de Barge Carrier m.s. CHANG YANG DONG FANG (IMO 1064663, 16.509 GT) vanaf China in de Prinses Beatrixhaven te Rotterdam, 13-6-2025 met de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot LAVENIR naar Hadinxveld gebracht om afgebouwd te worden, in aanbouw voor Dermor Inc., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6592), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp, 3-2026 gepande oplevering.

MNO E, MMSI: 244103763, Inland, Pushboat, PI5522, gebouwd door Padmos Shipyards onder bouwnummer 246, 7-2025 proefvaart, 24-7-2025 van Prins Johan Frisohaven naar Schiedam v.v.



MULTRATUG 6, IMO 9842932 (NB-272), RSD TUG 2513, 16-2-2018 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515005, 14-6-2018 opgeleverd als BIS VIRIDIS aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, roepsein PCFR. 327 GT. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3,450 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 16-6-2018 van Galati naar Marseille, 26-6-2018 ETA te Marseille. 25-6-2018 te Marseille. 27-6-2018 en 28-6-2018 bij Marseille een demonstratie tijdens de Internationale Maritieme Beurs op zee en terug naar Marseille. 29-6-2018 van Marseille naar Barcelona, 30-6-2018 te Barcelona. 2-7-2018 van Barcelona naar Duinkerken, 12-7-2018 ETA te Duinkerken. 13-7-2018 in de Wiltonhaven te Schiedam. 19-7-2018 naar Rotterdam, demonstratie voor de stad en naar de Wiltonhaven. 20-7-2018 naar de Maasvlakte en terug naar de Wiltonhaven. 18-8-2018 van Schiedam naar Kopenhagen, 21-8-2018 te Kopenhagen. 24-8-2018 van Swinoujscie naar Gdansk, 25-8-2018 te Gdansk. 30-8-2018 van Kaliningrad naar Rotterdam, 4-9-2018 te Rotterdam. 8-9-2018 naar Vlissingen. 9-2018 t/m 1-2019 werkzaam te Antwerpen. 12-2-2019 van de Europoort naar 's-Gravendeel. 13-2-2019 van 's-Gravendeel naar Stellendam. 20-3-2019 van Stellendam naar het Calandkanaal, Europoort voor proefvaart en trekproeven, 21-3-2019 proefvaart en naar de 4e Pet., 22-3-2019 van Rotterdam naar Stellendam, 23-3-2019 te Stellendam. 2-4-2019 van Stellendam naar Europoort. 4-4-2019 van Europoort naar Stellendam. 18-4-2019 van Schiedam naar Stellendam. 6-2019 verkocht aan Global Ship Leasing 59 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, 17-6-2019 (vt) te Stellendam herdoopt MULTRATUG 6. 22-6-2019 van Stellendam via de Oude Maas en Nieuwe Waterweg naar Vlissingen (Sloe). 28-6-2019 te Terneuzen officieel herdoopt MULTRATUG 6 door mevr. Willemien Held-Meur. 2020 verkocht aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België (ORMQ), 3-9-2020 van Rotterdam naar Terneuzen en vervolgens naar Antwerpen, 4-9-2020 in beheer bij Port of Anwerp, te Antwerpen herdoopt 50. 24-7-2025 verkocht aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6765), in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V., Gorinchem, 7-2025 herdoopt DMS 50. 28-7-2025 van Antwerpen met de sleepboot MULTRATUG 36, 29-7-2025 te Rotterdam en afgemeerd in de Heysehaven. (Foto: Ruud Zegwaard, 29-7-2025).

N35, IMO 8119637, Offshore Supply Vessel, 17-6-1983 opgeleverd door Ulstein Verft AS als SOUND TRUCK. 23-6-2003 verkocht aan Tidewater Rederi AS, 2003 herdoopt NORDY TRUCK. 3-2012 vlag: U.K., 19-3-2012 in beheer bij Tidewater Marine UK Ltd. 2013 herdoopt NORTH TRUCK. 5-1-2015 verkocht aan Blue Star Line A/S, Fåborg, 2015 vlag: Denemarken (DIS), 5-2015 herdoopt BLUE BETRIA. 12-8-2019 Blue Star Line A/S failliet en opgelegd te Fåborg. 14-7-2020 verkocht aan Fredrik de Rhodes, Sofia, Bulgarije. 7-2020 herdoopt N35. 2.597 GT, 2.490 DWT. 18-6-2021 verkocht aan Seatec N.V., Schilde, België, vlag: Panama (3EXY8). 6-2-2023 in beheer bij Manteniship XXI SL. 1-2024 in beheer bij Promaship B.V., Assen (kapitein de Rhoades). 13-6-2025 aangehouden door de marine van Bolivariaanse Nationale Strijdkrachten (BNAF) in Venezulaanse wateren.

8-7-2025 (Timsen) De Panameese Maritieme Autoriteit (PMA) heeft aangekondigd dat zij via haar Directoraat-Generaal voor Zeevarenden (DGGM) actie onderneemt om de arbeidsrechten van de bemanning van de 'N35' te beschermen. Deze werd op 13 juni 2025 door de marine van de Bolivariaanse Republiek Venezuela aangehouden. De Bolivariaanse Nationale Strijdkrachten (BNAF) van het Chavistische regime onderschepten het schip in wateren die Venezuela als haar eigendom beschouwt, terwijl het naar verluidt wetenschappelijke onderzoeken uitvoerde. Vanwege twijfels over de ware intenties en de mogelijkheid dat het spionage pleegde, werd het schip, samen met de bemanning, in voorlopige hechtenis genomen. Het

Directoraat-Generaal voor Zeevarenden (GDoS) van de Panamese Maritieme Autoriteit heeft actie ondernomen om de arbeidsrechten van de negen bemanningsleden te beschermen. Het AMP eiste dat de scheepseigenaren hun verantwoordelijkheden jegens de bemanning nakomen en heeft alle maatregelen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (MIRE) in dit verband gemonitord. De afdeling Maritieme Arbeidszaken van de DGGM heeft een rechtszitting bewerkstelligd zodat het MIRE de familie van een Panamees bemanningslid en de nationale coördinator van de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF), Vladimir Small Ortiz, kon ontmoeten. De exploitanten van het schip hebben bevestigd dat zij juridische bijstand hebben verleend aan de gearresteerde bemanning, aangezien de diplomatieke betrekkingen tussen Venezuela en Panama op 19 juni zijn hersteld en deze week van kracht zullen zijn, wanneer het personeel terugkeert naar hun kantoren. De AMP hoopt dat met de regularisatie van deze internationale betrekkingen officiële informatie zal worden verkregen van de bemanningsleden en de procedures tegen hen. De vlaggenstaat van het schip, de Republiek Panama, zet zich in voor de naleving van de nationale en internationale regelgeving ter bescherming van de arbeids- en sociale rechten van alle zeevarenden aan boord van de N35.

NEPTUN POWER, IMO 1071393, Offshore Tug/Supply Ship, 499 GT, 149 NT, 23-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 573, 25-7-2025 geplande oplevering als NEPTUN POWER aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PIBL). 34,20 x 13,40 x . x . 3,200 meter. 3.810 kW, 3 x 1.800 rpm., Caterpillar C-32 SCAC EPA T4.



NORTH, IMO 9380647 (NB-328), 5-4-2007 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 108) als DANGA NORTH 9 aan Hung Leong Shipping, Miri-Maleisië. 2007 verkocht aan Avra Towage B.V., Willemstad-N.A., herdoopt NORTH. 259 GT, 77 NT, 30,00 (28,03) x 8,60 x . x 4,120 meter, 2.000 EPK, 1.472 kW, 2 x Caterpillar 3508B, 10 kn., roepsein PJUN. 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer/ Ridderkerk. 3-2-2025 verkocht aan Malta Marine Trade Ltd., vlag: Belize (V3SV5), 2-2025 herdoopt OBELIX. 14-3-2025 verkocht aan Promarine Ship Services SMPC, Chania, vlag: Belize (V3SV5), in beheer bij Promarine Shipmanagement Co. S.A., Athene, herdoopt PROTUG 32. 8-7-2025 nog als OBELIX met de sleepboot PROTUG 33 (ex EAST) vertrokken van Krimpen a/d IJssel naar Piraeus, 1-8-2025 ETA te Piraeus. (Foto OBELIX: Bert Oostdijk, 3-7-2025, Krimpen a/d IJssel).

POA 52, IMO 9890135 (NB-329), Damen RSD 2513, gebouwd als POA-52 door Damen Shipyards Galati voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6144), 22-3-2021 opgeleverd als 52 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België. 353 GT, 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3.500 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 2 Azimuth Thruster. 6-4-2021 van Ceta naar Stellendam, 12-4-2021 te Stellendam. 18-4-2021 van Stellendam naar Antwerpen. 12-4-2025 de sleepboot MULTRATUG 6 met de Antwerpse stadsleepboot POA 52 binnen met bestemming Heysehaven te Rotterdam waar de 52 bij Scheepswerf de Haas werd afgeleverd. 5-2025 verkocht aan Somara S.a.S., Pointe-à-Pitre, 5-2025 vlag: Saint Vincent & the Grenadines (J8B6722), herdoopt ZIGUIDI. 17-5-2025 vertrokken van Rotterdam naar Horta, 26-5-2025 ETA te Horta. 26-5-2025 van Horta mestemming Pointe a Pitre, Guadeloupe, 7-6-2025 ETA te Pointe a Pitre, Guadeloupe. 12-6-2025 onder de vlag van Frankrijk (FOLL) gebracht.

PROCADIA TUG 38 IMO 9116888, Tug, 399 GT, 10-6-1995 te water, 31-8-1995 opgeleverd door Yorkshire Dry Dock Co. Ltd., Hull (339) als REDBRIDGE aan Isle of Wight and South of England Royal Mail Steam Packet Co. Ltd., Southampton. (Red Funnel Group Ltd., Southampton). 4.106 EPK, 3.020 kW, Kromhout 9FHD240, Stork-Wärtsilä Diesel, 2 x Voith-Schneider propellers. 2001 verkocht aan Adsteam U.K. Ltd., Hull. 11-2005 herdoopt ADSTEAM REDBRIDGE. 20-3-2007 verkocht aan Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough. 9-2008 herdoopt SVITZER REDBRIDGE. Svitzer Eastlands Ltd., Hull. 5-2025 verkocht aan Procadia Shipping Ltd., Athene, vlag: Tanzania (5IM465), 5-2025 herdoopt PROCADIA TUG 38. 12-6-2025 vertrokken van de Madagascarhaven naar zee met de ponton K 9224 naar West Afrika, met een tussenstop te Las Palmas. 23-6-2025 ETA te Las Palmas. 7-7-2025 te Port-Kamsar, Guinea. (Info: J. van Haarlem).

RT EDUARD, IMO 9489948 (NB-171), 27-2-2009 kiel gelegd, 22-1-2010 opgeleverd door Niigata Shipyard & Repair Inc., Niigata, Japan (37) aan RT Eduard Ltd., Valletta-Malta (9HTJ9), in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 463 GT, 7.200 EPK, 5.295 kW, 3 x Caterpillar 3512C, 13.5 kn. 3-2010 vertrokken met Redwise bemanning naar Australië, 3-4-2010 gearriveerd te Port Walcott, 30-10-2010 'virtueel' gedoopt door mevrouw Tine Kooren (weduwe van Eduard Kooren †2007). 12-2010 (e) in beheer bij Pilbara Iron Company (Services) Pty. Ltd., Australië. 16-5-2022 in beheer bij Kotug Port Hedland Towage Pty. Ltd, Perth. 10-11-2024 vertrokken van Port Hedland naar Singapore. 2-2025 vlag: Bahamas (C6ID8). 27-4-2025 van Singapore naar Port Louis. 19-5-2025 Port Louis naar Las Palmas. 30-6-2025 te Las Palmas. 1-7-2025 van en Las Palmas naar Hull, 13-7-2025 te Hull. 7-2025 herdoopt VB BAYDAN.

SC LYNX, IMO 8656635 (NB-237), MMSI 235081661, crewtender, gebouwd 2010, als SC LYNX in dienst van Sima Charters B.V., Maasland, vlag: U.K., roepsein 2DSI9. 29,55 GT, 29,55 NT, 18,00 x 5,60 x . x 1,000 meter, 650 PK, 478 kW, 2 x Volvo Penta, 2 x Rolls Royce/Kamewa waterjets type FF450S, 21 kn. 15-5-2017 verkocht aan Atlantic Pilotage Authority, Halifax, Canada, 7-6-2017 vertrokken van Rotterdam aan boord van de BAKKAFOSS (IMO 9429211) naar Reykjavik, 11-6-2017 te Reykjavik, 2017 ingezet te Halifax, herdoopt NOVA SCOTIA. 2025 onder Nederlandse vlag gebracht, herdoopt SC LYNX.

SC RUBY (MMSI 244349000, PHFM, Port Tender van Vattitude B.V., Zwijndrecht (Sima Charters B.V.), 94 GT), SC SAPPHIRE (ENI 02205288, MMSI 244700959, PEFV, Port Tender van Sima Charters B.V., Maassluis) en FREEDOM, 25-7-2025 gearriveerd vanaf Mozambique te Moerdijk a/b m.s. DIJKSGRACHT, de SC RUBY, SC SAPPHIRE zijn naar Drimmelen gevaren, de FREEDOM (IMO 9522336, PBQI) naar Urk.

SCHEELENUHLEN, ENI 02509196, MMSI 244730845, foto: Jan Plug, 14-6-2025, de stoomsleepboot ligt droog op de sleephelling van Van Laar in IJmuiden.

De SCHEELENUHLEN is onmiskenbaar een Duitse naam. Dat is ook niet zo vreemd want dit schip is gebouwd in Neuhof/Hamburg en heeft haar hele dienstbare leven op de Elbe gevaren voor het Wasser- und Schiffsahrtsamt (vergelijkbaar met Rijkswaterstaat). In 1976 is ze naar Nederland afgevoerd om gesloopt te worden. Gelukkig is het zo ver niet gekomen.



De heer P. Visser kocht de Scheelenkuhlen in november 1976 en behoeftte haar van de sloop. De heer Visser was op zoek naar een hobby en samen met enkele andere enthousiastelingen hebben ze haar weer in de vaart gebracht. Deze eerste herstelwerkzaamheden duurden tot in de tachtiger jaren.

Vlak voor zijn overlijden schonk de heer Visser de boot aan de Stichting tot Behoud van het Stoomschip te Koog aan de Zaan die sindsdien toeziet op haar behoud.

Ondertussen is het schip ruim de 90 jaar gepasseerd. Ondanks continue onderhoud blijven er zaken die opgeknapt moeten worden. Daarnaast moeten ook historische schepen aan de (veiligheids)eisen van vandaag voldoen. "Wij proberen hier aan te voldoen zonder daarbij afbreuk te doen aan het karakteristieke aanzicht". Informatie op hun website: <https://scheelenkuhlen.nl/geschiedenis> (Bron en foto: Jan Plug, 14-6-2025, van Laar te IJmuiden).



SD CHATBOUL, IMO 1047316, TwoRAstar 3200 Tug, 499 GT, 328 DWT, gebouwd door Uzmar Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. als UZMAR 177, 27-6-2025 opgeleverd als SD CHATBOUL aan Kotug Middle East DMCC, Dubai, United Arab Emirates, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6736), in beheer bij Kotug Senegal S.A. 6-7-2025 van Istanbul naar Dakar, 24-7-2025 te Dakar. Ingezet op het Greater Tortue Ahmeyim (GTA) gasveld, waar het bedrijf sleep- en maritieme ondersteuningsdiensten voor LNG-infrastructuur aanbiedt. (Foto: Kotug/LK).

We zijn er trots op SD Rosso en SD Chatboul - twee krachtige RStar 3200-sleepboten - te verwelkomen op hun reis naar Senegal. Beide schepen zijn onderweg ter ondersteuning van de langdurige offshore terminalactiviteiten van KOTUG in het Greater Tortue Ahmeyim (GTA) gasveld, waar we essentiële sleep- en maritieme ondersteuningsdiensten leveren voor de geavanceerde LNG-infrastructuur van de regio. Met 80 ton trekkracht en eerste klas veiligheids- en milieuspecificaties zijn deze zussen gebouwd om betrouwbaar en duurzaam te presteren. (Bron: Kotug).

SD ROSSO, IMO 1047304, TwoRAstar 3200 Tug, 499 GT, 328 DWT, gebouwd door Uzmar Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. als UZMAR 174, 10-6-2025 opgeleverd als SD ROSSO aan Kotug Middle East DMCC, Dubai, United Arab Emirates, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6735), in beheer bij Kotug Senegal S.A. 9-7-2025 te Dakar.

SD --. IMO 1047328, TwoRAstar 3200 Tug, 498 GT, 329 DWT, gebouwd door Uzmar Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. als UZMAR 178 voor Uzmar Gemi Insa Sanayi, Basiskele, Turkije, 22-4-2025 te water gelaten, 10-8-2025 geplande oplevering aan Kotug Senegal.

SHEARWATER TOPAZ, IMO 8128339 (NB-295), Offshore Support Vessel, 4.497 GT, 2.067 DWT. 19-4-1983 opgeleverd door Scheepswerf "De Hoop" B.V., Lobith (298) als SHEARWATER TOPAZ aan Marbucon B.V., Rotterdam, roepsein PHMF, in beheer bij Workships Contractors B.V., Rotterdam. 3.963 BRT, 1.430 DWT. 9.244 EPK, 6.800 kW. 1985 verkocht aan Essar Shipping Ltd., India (VWZX), herdoopt NAND REWANT. 28-4-1994 verkocht aan Peerless Shipping & Oilfield Services Ltd., India, herdoopt PEERLESS STENA III. 2001 verkocht aan Seamec Ltd., Mumbai-India (VWZX), 4-2001 herdoopt SEAMEC III. 14-7-2022 verkocht voor sloop. 19-7-2022 vertrokken van Singapore. 2022 naar India, niet gesloopt. 6-2025 Seamec heeft een charter getekend voor één van zijn duikondersteuningsschepen (DSV) met het in Dubai gevestigde Mubarak Bridge Maritime. Het bedrijf uit de VAE huurde de in 1983 gebouwde SEAMEC III DSV in voor



een 20-daags charter tegen een dagtarief van \$ 70.000. De bevrachter heeft ook een optie om het contract te verlengen (shiporacle). 13-6-2025 van Cochin, India naar Mumbai. (Foto: Willem Koper).

SMITBARGE 12, IMO 9595096 (NB-310), Stan Pontoon 7524, 17-2-2011 gedoopt SMITBARGE 12 door Maria Croitoru en te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1206/523904, 18-2-2011 opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Pvt. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, roepsein C6YW9, 2.076 GT, 622 NT, 75,00 x 23,50 x . x 3,510 meter. 1-2023 verkocht aan HEBO Maritiemservice B.V., Rotterdam, herdoopt HEBO-P72. 2023 verkocht aan GW Equipment B.V., Zwartsluis. 2025 verkocht aan Neptune Equipment B.V., Rotterdam, in beheer bij Neptune Marine B.V., herdoopt NP 585.

STORMMEEUW, IMO 9257292 (NB-329), Patrol Vessel, 7-3-2002 kiel gelegd bij Scheepswerf Made B.V. (Y9257292), 26-3-2003 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (549956) als STORMMEEUW aan Ministerie van Financiën, Harlingen (PBHO), ingezet voor de Belastingdienst en Douane. 197 GT. 59 NT. 34,30 (31,14) x 7,05 x 3,10 x 1,500 meter. 2.534 EPK, 1.864 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., Caterpillar, 3412 TTA HP. 2009 in beheer bij Rijksrederij, Rijswijk. 22-1-2016 verkocht aan Verdijk Maritiem B.V., Heijen. 6-2021 overgedragen aan STC-Group Stichting, Rotterdam (PBHO), verving m.s. DELFSHAVEN (IMO 8434013). 5-2025 verkocht aan Braveheart Shipping B.V., Urk (PBHO), Braveheart Marine B.V., Urk, 5-2025 herdoopt BRAVEHEART LEGEND. 208 GT, 63 NT. 15-7-2025 vertrokken van Urk naar Terschelling, 16-7-2025 vertrokken naar Bremerhaven.

SVITZER BARRINGTON, IMO 1022627 (NB-225), Tug, 494 GT, 20-3-2025 opgeleverd door Uzmar (172) als SVITZER BARRINGTON aan Svitzer Middle East Ltd., Dubai, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6664), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen, bestemd voor Australië. 30-3-2025 vertrokken van Istanbul naar Newcastle NSW, 9-4-2025 te Ceuta. 30-6-2025 overgedragen aan Svitzer Australia Pty. Ltd., Sydney NSW (VKAP).

SVITZER PEMBROKE, IMO 9557927 (Z-56), 24-8-2009 kiel gelegd, 18-8-2010 (e) opgeleverd door Astelleros Zamakona Pasaia S.A., Pasaia (686) als SVITZER PEMBROKE aan Santander Banco S.A., U.K., roepsein 2DDS8, in beheer bij Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough. 734 GT, 232 DWT, 6.104 kW, 2 x General Electric 16V228, trekkracht 105 ton. 25-9-2014 verkocht aan BOA TUGS AS, Noorwegen, in beheer bij Boa Shipping AS en Boa Offshore AS, 9-2014 herdoopt BOA ODIN. 5-5-2020 in beheer bij Boa Management AS. 24-6-2022 verkocht aan Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, United Kingdom, herdoopt SVITZER PEMBROKE. 4-2025 vlag: Liberia (5LWV3). 4-2025 vlag Portugal Madeira (CQ2608), 4-2025 herdoopt PEMBROKE. 28-5-2025 in beheer bij Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH, 5-2025 vlag Portugal Madeira (5LWV3), 5-2025 herdoopt FAIRPLAY-39. 12-7-2025 te Rotterdam.

WILLDISCOVER, IMO 1112525, Utility Vessel, 173 GT. 27-9-2024 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 656, 24-7-2025 technische proefvaart in de Europoort, 31-8-2025 geplande oplevering door Neptune Shipyards B.V., Aalst als WILLDISCOVER aan Williams Shipping Marine Ltd., Southampton-United Kingdom (MSJD6).

WINDCAT 58, IMO 1025095, Offshore Tug/Supply Ship, Offshore Supply Ship, 197 GT, 5-6-2024

vertrokken van N. Dijkstra Metaalbewerking, 25 t/m 27-6-2025 vanuit IJmuiden een technische proefvaart, 2-7-2025 opgeleverd door Neptune Shipyards als WINDCAT 58 aan Windcat Workboats B.V., IJmuiden, vlag: United Kingdom (MRVB7). 4-7-2025 van Hardinxveld-Giessendam naar de Berghaven te Hoek van Holland, 5-7-2025 naar IJmuiden.

WINDCAT 61, IMO 1044730, Offshore Supply Ship, 196 GT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22927, 6-8-2025 geplande oplevering als WINDCAT 61 aan Windcat Workboats International B.V., IJmuiden, vlag: Duitsland (DIVX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden.

WINDCAT 62, IMO 1044742, Offshore Supply Ship, 196 GT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22928, 6-8-2025 geplande oplevering als WINDCAT 62 aan Windcat Workboats International B.V., IJmuiden, vlag: Duitsland (DITX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden.

WINDCAT 63, IMO, Offshore Supply Ship, 18-2-2025 vertrokken op een aanhangwagen van N. Dijkstra Metaalbewerking, 19-2-2025 te water gelaten bij SRF Shipbuilding, in aanbouw voor Windcat Workboats B.V., IJmuiden.

WINDCAT AMSTERDAM, IMO 9995349, Work/Repair Vessel, 6.700 GT, 1.860 DWT, 18-12-2024 te water gelaten onder bouwnummer HA LONG 552206. 3-6-2025 geplande oplevering door Damen Shipyards B.V. als WINDCAT AMSTERDAM aan Windcat Workboats B.V., IJmuiden, vlag: België.

WINDCAT HAARLEM, IMO 1019931, Work/Repair Vessel, 6.590 GT, 1.849 DWT, 3-4-2025 te water gelaten onder bouwnummer HA LONG 552207. 30-10-2025 geplande oplevering door Damen Shipyards B.V. als WINDCAT HAARLEM aan Windcat Workboats B.V., IJmuiden, vlag: België.

WINDCAT ROTTERDAM, IMO 9995337, Work/Repair Vessel, 6.711 GT, 2.036 DWT, 12-10-2024 te water gelaten onder bouwnummer HA LONG 552205, 11-7-2025 op proefvaart, 13-7-2025 na proefvaart te Ha Long Anch., Vietnam, 24-7-2025 opgeleverd door Ha Long Shipbuilding One Member of Responsibility Ltd. Co. (Damen Shipbuilding & Cooperation B.V.) als WINDCAT ROTTERDAM aan CMB Tech Belgium N.V., vlag: België (ORUP), in beheer bij Bocimar International N.V., Antwerpen, Anglo-Eastern (Antwerp) N.V. en Windcat Workboats B.V., IJmuiden.



WORLD TUG 1, IMO 7000724 (NB-327), 1970 opgeleverd door Astilleros Ardeag SL, Erandi-Bilbao (049) als IÑIGO LOPEZ TAPIA aan Naveira Letasa S.A., Bilboa-Spanje. 1.800 EPK, Deutz, 11,8 kn. 1975 verkocht aan Remolques, Aguadas y Salvamentos S.A., Aviles-Spanje. 1978 herdoopt RAICES. 1991 verkocht aan Remolcadores de Vizcaya S.A., Spanje. 26-11-2003 (e) in beheer bij Remolcadores de Aviles. 2005 verkocht aan Remolques y Servicios Maritimos SL, Spanje. 2010 (e) herdoopt EDURNE. 7-2011 verkocht aan Mendexa Maritima S.A, Bilbao-Spanje, 7-2011 herdoopt MENDEXA. 19-6-2012 (e) verkocht aan World Towage & Salvage, vlag: Panama (HP7306), in beheer bij Hakvoort Sea Transport B.V., Urk, 6-2012 herdoopt WORLD TUG 1, 12-7-2012 gearriveerd te Harlingen. 7-6-2020 van Urk naar 's-Gravendeel, 10-6-

2020 te 's-Gravendeel en opgelegd. 25-7-2022 geveild door BVA Auctions, het winnende bod bedroeg € 92.000,00. 2022 opgelegd te Slikkerveer bij de opleghaven van Van der Kamp Shipsales. 7-2023 in dok bij Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d Lek. 28-7-2023 terug te Slikkerveer, opgelegd als WORLD. 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. 4-2025 verkocht aan Zodiacofuscante LDA, Lissabon, vlag: Belize (V3QF2). 7-2025 vlag: Panama (HP7306), herdoopt WORLD TUG 1. 10-7-2025 als WORLD van 's-Gravendeel naar Van Grevenstein's scheepswerf B.V. te Krimpen a/d IJssel. (Foto: Henk de Winde, 22-12-2022, Breskens).

ZWAARDVIS, IMO 9104732 (NB-253), Research Survey Vessel, 20-8-1994 kiel gelegd, 26-4-1995 opgeleverd door Tczew Stocznia SP Z (Y9104732) als KENNEMER aan Rijkswaterstaat, Directie Noordzee). 172 GT. 9-2018 (e) herdoopt ZWAARDVIS. 10-2018 verkocht aan Van Der Straaten Beheer B.V., Hansweert, in beheer bij Van Der Straaten. 2025 verkocht aan Acta Jifmar B.V. (Acta Marine B.V.), bij Werft Shipbuilding te Urk is o.a. een nieuwe aandrijfmotor geplaatst, t.b.n. COASTAL LEGACY.

INTERNATIONAAL NIEUWS

Maersk: sterke groei van de vraag naar containers

A.P. Möller-Maersk heeft in de eerste helft van 2025 een sterke groei van de vraag naar containers gezien. Dit schrijft het scheepvaartconcern in zijn driemaandelijke marktupdate, "Maersk Global Market Update - Summer 2025". "Wat er gebeurde kwam niet geheel onverwacht en we zagen dat klanten pre-orders plaatsten voorafgaand aan de aankondiging van de tarieven. Dit kwam vaker voor bij fabrikanten en minder bij retailers, maar over het algemeen zijn we van mening dat de verzonden hoeveelheid de vraag weerspiegelt. We hebben geen significante stijgingen van de voorraadniveaus opgemerkt", zegt Karsten Kildahl, Chief Commercial Officer van Maersk, in de update over de vraag in de eerste helft van het jaar. In zijn jaarrekening over het eerste kwartaal voorspelde Maersk dat de wereldwijde vraag naar containers in 2025 binnen een breed bereik van min 1 procent tot plus 4 procent zou liggen, waarbij de bodem hogere tarieven en mogelijk een lagere particuliere consumptie in de tweede helft van het jaar zou weerspiegelen. (Bron: APM).



BERLIN MÆRSK, IMO 9984560, Container Ship, 180.849 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 6-3-2025 te water gelaten onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN 3408, 18-6-2025 bij Hyundai Heavy Industries (HHI) te Ulsan gedoopt BERLIN MÆRSK door Anda Cristescu (Hoofd Chartering & Newbuilding van Mærsk), 24-6-2025 opgeleverd aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUYS2). (Foto: APM).

BEIJING MÆRSK, IMO 9984572, Container Ship, 172.500 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 10-4-2025 te water onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN 3409, 29-8-2025 geplande oplevering als BEIJING MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUZD2).

BANGKOK MÆRSK, IMO 9984584, Container Ship, 172.500 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 8-5-2025 te water onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN 3410, 30-9-2025 geplande oplevering als BANGKOK MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUZC2).

BRISBANE MÆRSK, IMO 9984596, Container Ship, 172.500 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 28-6-2025 te water onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN 3411, 30-10-2025 geplande oplevering als BRISBANE MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUZA2).

BRUSSELS MÆRSK, IMO 9984601, 172.500 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 10-3-2025 kiel gelegd onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN H 3412, 28-11-2025 geplande oplevering als BRUSSELS MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUYX2).

BARCELONA MÆRSK, IMO 9984613, 172.500 GT, 198.229 DWT, 17480 TEU, 14-4-2025 kiel gelegd onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN H 3413, 31-12-2025 geplande oplevering als BARCELONA MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OUYT2).

CUAUHTEMOC BE 01, 8107505

De National Transportation Safety Board (NTSB) heeft haar voorlopige rapport gepubliceerd over de aanvaring van de ARM 'Cuauhtémoc BE 01' met de Brooklyn Bridge. Volgens het rapport vertrok het schip, met 277 bemanningsleden en cadetten aan boord, vanaf Pier 17 in Manhattan. Het incident begon toen de bark zich met assistentie van de sleepboot 'Charles D. McAllister' van de pier afmanoeuvreerde. De gerapporteerde doorvaarthoogte van het schip was 158 voet (48 meter), terwijl de doorvaarthoogte van de Brooklyn Bridge bij gemiddeld hoog water 127 voet (39 meter) bedraagt. Ten tijde van het vertrek bevonden zich zowel een zeeloods als een dokloods aan boord van het schip, gepositioneerd bij de kapitein van het schip op het open commandodek. De weersomstandigheden waren gunstig met westenwind van 10-15 knopen en helder zicht. Het schip raakte de onderkant van de Brooklyn Bridge rond 20.24 uur met een snelheid van ongeveer 5,9 knopen achter. Na de botsing voer het schip verder onder de brug door, waarbij de achtersteven een zeewering aan de Brooklyanse kant van de East River raakte. Hulpverleners arriveerden rond 20.30 uur en brachten gewonde bemanningsleden naar lokale ziekenhuizen. Het schip werd later naar Pier 36 in Manhattan gesleept. De geschatte schade bedroeg meer dan \$ 500.000.

Inspecteurs van het New York City Department of Transportation beoordeelden de schade aan de Brooklyn Bridge en constateerden "geen significante structurele schade". Hun beoordeling identificeerde impactpunten op de looprail, kleine beschadigingen aan de verf op een hoofbrugoverspanning en schade aan het aanmeergebied van een onderhoudsplatform.

Het onderzoek van de NTSB loopt nog en rechercheurs onderzoeken het voortstuwingssysteem, het besturingssysteem, de relevante ervaring en training van de bemanning, en het operationele beleid en de procedures. De drugs- en alcoholtests van zowel de piloten als de kapitein van de sleepboot waren negatief.

14 landen willen hun greep op de Russische schaduwvloot verstevigen

De landen bereikten overeenstemming om de samenwerking te versterken in de strijd tegen Russische schepen die sancties proberen te omzeilen, Dat zegt het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken, volgens het persbureau Reuters.

"Als schepen geen geldige vlag voeren in de Oostzee en de Noordzee, zullen we passende maatregelen nemen binnen het internationaal recht", aldus landen in een gezamenlijke verklaring.

Het Verenigd Koninkrijk, België, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, IJsland, Letland, Litouwen, Nederland, Noorwegen, Polen en Zweden zijn de afzenders van de aangifte.

De schaduwvloot is een term voor schepen, meestal geladen met olie, die Rusland gebruikt om internationale sancties na de oorlog in Oekraïne te omzeilen. Ze zijn meestal oud en versleten en hebben vaak een onbekende verzekering en eigendom.

De schepen worden meestal niet gereguleerd of verzekerd door gewone westerse maatschappijen.

De landen zijn overeengekomen de samenwerking verder te versterken en te zorgen voor een gemeenschappelijke en gecoördineerde aanpak van de bestrijding van de schaduwvloot.

Zweden zei onlangs dat het vanaf 1 juli de controles zal verscherpen op schepen van de Russische schaduwvloot die door de Zweedse wateren varen en aanmeren in Zweedse havens. Concreet is het de verzekeringsinformatie van de schepen die wordt beoordeeld.

Volgens de Zweden zal het controleren van de verzekeringspolissen van de schepen helpen bepalen of de schepen hun veiligheid onder controle hebben en of de bedrijven erachter de middelen hebben om op te ruimen na een mogelijke olieramp in geval van een ongeval. (Info: Soefart, 22-6-2025).

COMMODORE GOODWILL, IMO 9117985, Ro-Ro Cargo Ship, 11.166 GT, 5.215 DWT, 14-3-1995 kiel gelegd, 6-11-1995 te water, 31-3-1996 opgeleverd door Koninklijke Schelde Groep B.V. (378) als COMMODORE GOODWILL. 22 kn., 12.228 EPK, 9.000 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 450 x 520, 500 rpm., vertraagd naar 145 rpm., MAK. 18-6-2025 verkocht aan DFDS A/S, Kopenhagen, vlag: United Kingdom (MSHN7), 6-2025 herdoopt CAESAREA TRADER.

COMMODORE GOODWILL naar DFDS

DFDS kocht in juni 2025 de vrachtveerboot COMMODORE GOODWILL van rivaal Condor Ferries. Het schip vaart sinds 1996 tussen Jersey, Guernsey en respectievelijk Frankrijk en Engeland. Nu komt het in de kleuren van DFDS. Volgens de BBC zal DFDS het schip inzetten op de route Jersey-Portsmouth en St. Malo.



Het schip zal varen met de naam CAESAREA TRADER en zal worden omgevlagd naar de Britse vlag. Voordat CAESAREA TRADER in gebruik kan worden genomen, zal deze een grote renovatie ondergaan, tot die tijd vervangen door de ferry ARROW. DFDS won voor de jaarwisseling de aanbesteding voor veerdiensten van en naar Jersey en nam de operatie eind maart officieel over. Volgens Chris Parker, Route Director bij DFDS, heeft DFDS nog steeds de ambitie heeft om de vloot op de Jersey-route te vernieuwen. Het schip meet 126 meter en heeft een capaciteit van ongeveer 80 trailers. (Foto: Pieter Inpijn, 22-5-2023, Le Havre).

Tankers in aanvaring bij Khor Fakkan

De tanker 'ADALYNN' kwam op 16 juni 2025 om 21:14 uur UTC in aanvaring met de 'Front Eagle' nabij de ankerplaats Khor Fakkan. De 'Front Eagle' was volgeladen en onderweg naar Zhoushan. De 'Adalynn', die niet was geladen, was net vertrokken.



De 'Front Eagle' voer met een snelheid van 13,1 knopen zuidwaarts en maakte een stuurboordbocht, waarbij het schip de bakboordzijde van de 'Adalynn' raakte, die met een snelheid van 4,8 knopen zuidoostwaarts richting het Suezkanaal voer.

Op 17 juni om 01.51 uur UTC veranderde de status van de 'Front Eagle' naar 'Niet onder bevel'. De impact leidde enkele minuten na de botsing tot een enorme brand, mogelijk veroorzaakt door restbrandstof, ontsteking in de machinekamer of door lading.

De 'Adalynn' liep ernstige structurele schade op en stond in lichterlaaie. Een brand aan dek van de 'Front Eagle' kon snel worden geblust. Er waren tot nu toe geen berichten over slachtoffers. De kustwacht van de Nationale Garde van de VAE heeft de 24 bemanningsleden van de 'Adalynn' geëvacueerd met behulp van reddingsboten. De oorzaak van het incident was niet veiligheidsgerelateerd, maar vermoedelijk een navigatiefout. Door het vervalsen van gps-signalen is het gebied de laatste tijd echter gevoeliger voor ongelukken. De 'Adalynn' bevond zich op 25.330959, 56.823463, hoewel de ankerstatus onbevestigd bleef.

De Oekraïense overheid beschuldigt 'Adalynn' ervan betrokken te zijn bij de export van Russische olie/olieproducten vanuit de Oostzeehaven Oest-Loega. Ook zouden ze zich schuldig hebben gemaakt aan misleidende praktijken, zoals het uitschakelen van het AIS en het uitvoeren van duistere activiteiten in de Kola-baai in 2023 en 2024.

De laatste beladen reis vond plaats in september 2024 vanuit Oest-Luga. De maand daarop leverde het schip 855.000 vaten Oeral-ruwe olie aan de raffinaderij van Vadinar aan de westkust van India.

Sindsdien ligt het schip voor de kust van de VAE en verbleef het enkele maanden in de haven van Duqm in Oman.

De 'Front Eagle' heeft een beschermings- en schadeverzekering bij Steamship Mutual. De 'Adalynn' heeft geen dekking bij een van de twaalf clubs die deel uitmaken van de International Group of P&I Clubs.

Het gebied waar de aanvaring plaatsvond, is aangemerkt als een gebied met een hoog risico. Reders hebben daarom aanvullende dekking nodig van gespecialiseerde oorlogsverzekeraars, die de verantwoordelijkheid voor casco- en P&I-claims op zich nemen. (Timsen, 17-6-2025. Foto: UAE National Guard's Coast Guard).

ADALYNN IMO 9231767, Crude Oil Tanker, 84.598 GT 164.551 DWT. 11-6-2002 opgeleverd als UNICORN aan Bergen Navigation, Malta, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. en Palmali Gemicilik ve Acentelik. 14-11-2007 in beheer bij Palmali Gemicilik ve Acentelik, 11-2007 herdoopt HEYDAR ALIYEV. 2-1-2017 verkocht aan UML Navigation 1 Ltd., Malta, in beheer bij United Maritime Logistics S.A. en Fleet Management Ltd., Hong Kong. 10-2018 herdoopt SUPREME. 6-2021 vlag: Palau, 28-6-2021 in beheer bij Monumont Ship Management Ltd., 6-2021 herdoopt CLARA. 9-2022 vlag: Liberia, 9-2022 herdoopt LARA I. 31-10-2022 verkocht aan Dylan Maritime 5 DAC, Liberia. 21-1-2024 in beheer bij FMG Denizcilik Sanayi ve Ticaret. 1-2024 herdoopt MISSION. 1-2024 herdoopt CAMELIA. 29-2-2024 verkocht aan Global Shipping Holding Ltd., Antigua and Barbuda (V2YR6), in beheer bij FMG Denizcilik Sanayi ve Ticaret. 1-3-2024 verkocht aan Jasmine Shipping Company S.A., Antigua and Barbuda (V2YR6), in beheer bij FMG Denizcilik Sanayi ve Ticaret. 9-11-2024 verkocht aan Global Shipping Holding Ltd., Antigua and Barbuda (V2YR6), in beheer bij Oceanpack Ship Management Pvt Ltd Navi Mumbai, 11-2024 herdoopt ADALYNN.

FRONT EAGLE, IMO 9855343, Crude Oil Tanker, VLCC. 156.452 GT. 106.862 NT, 299.995 DWT. 3-1-2020 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (5464) als CHELSEA aan HM Chelsea LP, Marshall Islands, in beheer bij Hartree Partners LP en OSM Ship Management. 8-6-2022 verkocht aan CMB.Tech N.V., 6-2022 vlag: Liberia (5LFU9), in beheer bij CMB.Tech N.V. en Anglo-Eastern Ship Management Hellas, 6-2022 herdoopt DALIS. 22-12-2023 verkocht aan Front Eagle Inc., Liberia, in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Hellas, 12-2023 herdoopt FRONT EAGLE.



GENOVA EXPRESS, IMO 9943906, 11^e 24000 TEU klasse containerschip, 229.376 GT, 108.203 NT, 224.995 DWT, 18-6-2021 contract, 3-9-2024 kiel gelegd bij Hanwha Ocean Co. Ltd. (4376), 24-11-2024 te water, 15-5-2025 opgeleverd als GENOV EXPRESS aan Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg-Duitsland (DDPJ2). 19 kn. Voortstuwing 11G95ME-C, MAN Diesel & Turbo, Filial of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland. 30-5-2025 van Tanjung Pelepas, Maleisië naar Tanger, 24-6-2025 ETA te Tanger. 10-7-2025 ETA te Rotterdam. (Foto: Hannes van Rijn, 10-7-2025, Maasmond).

WILHELMHAVEN EXPRESS, IMO 9943918, 12^e en laatste 24000 TEU klasse containerschip, 229.376 GT, 108.203 NT, 229.348 DWT, 18-6-2021 contract, 23-10-2024 kiel gelegd bij Hanwha Ocean Co. Ltd. (4377), 5-6-2025 opgeleverd als WILHELMHAVEN EXPRESS aan Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg-Duitsland (DDQP2). 19 kn. Voortstuwing 11G95ME-C, MAN Diesel & Turbo, Filial of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland. 12-6-2025 van Yangshan Deep-Water, China naar Tanjung Pelepas, Maleisië, 18-6-2025 ETA te Tanjung Pelepas.



MORNING MIDAS, IMO 9289910, Vehicles Carrier, 46.800 GT, 12.249 DWT, 7-2006 opgeleverd als MORNING MIDAS aan Nort Maritime Inc., United Kingdom, in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. 7-9-2006 verkocht aan Lombard Corporate December 3, United Kingdom, in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. 14-6-2022 verkocht aan Nort Shipping UK Ltd., Liberia (5LGA6), in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. 20-6-2022 verkocht aan Hawthorn Navigation Inc., Liberia (5LGA6), in beheer bij Zodiac Maritime Ltd. 18-5-2025 bij Hong Kong, 15-6 ETA te Lazaro Cardenas, Mexico. 3-6-2025 brand uitgebroken aan boord. (Foto: United States Coast Guard)

Het eerste van de drie bergingsteams arriveerde op 11 juni op de locatie van de 'Morning Midas', ongeveer 350 kilometer ten zuiden van Adak Island, Alaska. Maar afgezien van het observeren van de brandende romp vanuit de sleepboot 'Gretchen Dunlap', konden ze weinig doen. Het schip, geëxploiteerd door Resolve Marine uit Fort Lauderdale, was het eerste van drie sleepboten die ter plaatse moesten komen toen de Zodiac Maritime-autotransporter met een snelheid van ongeveer twee zeemijl per uur naar het noordoosten afdreef. Het zal nog enkele dagen duren voordat de tweede sleepboot arriveert en meer dan een week voordat de derde ter plaatse is. Omdat branden in lithium-ionbatterijen een reeks giftige gassen genereren, zullen de sleepteams aan de loefzijde van het schip moeten blijven. De brand zou uiteindelijk vanzelf kunnen uitbranden, waardoor een of meer sleepboten het wrak op sleeptouw kunnen nemen. Een waarschijnlijker scenario is echter dat doorgebrande onderdelen in het schip verschuiven, slagzij veroorzaken en de autotransporter uiteindelijk zinkt.

Het schip was beladen met 3.048 auto's, waaronder 70 volledig elektrische auto's en 861 hybrides. Als het schip zinkt, is er een aanzienlijk vervuilingsrisico. De 'Morning Midas' heeft meer dan 300 ton maritieme diesel aan boord en ongeveer 1.500 ton zeer laagzwavelige stookolie in de tanks. (Timsen, 12-6-2025).

Autotransportschip zonk 20 dagen na het uitbreken van de brand

De bergers van Resolve Marine hebben gemeld dat de 'Morning Midas' is gezonken in internationale wateren in de noordelijke Stille Oceaan. De schade veroorzaakt door de brand, verergerd door zwaar weer en de daaropvolgende waterinfiltratie, zorgde ervoor dat het schip op 23 juni rond 16.35 uur LT (UTC -9) zonk op een waterdiepte van ongeveer 5.000 meter, 360 zeemijl uit de kust. Als voorzorgsmaatregel blijven twee bergingssleepboten met apparatuur voor verontreinigingsbestrijding ter plaatse om te controleren op tekenen van vervuiling of puin. Een gespecialiseerd verontreinigingsbestrijdingsschip was ook onderweg naar de locatie als extra voorzorgsmaatregel. Bij alle operaties bleef de veiligheid van het personeel en de bescherming van het mariene milieu voorop staan. Het schip vervoerde meer dan 3.000 voertuigen, waaronder ongeveer 70 volledig elektrische en 681 hybride modellen. De brand zou zijn ontstaan op een dek waarop elektrische voertuigen stonden. (Timsen, 24-6-2025).



MSC wil meer dan 100 nieuwe schepen bestellen

De grootste scheepvaartmaatschappij ter wereld, Mediterranean Shipping Co. (MSC), is van plan haar feedervloot ingrijpend te vernieuwen met maximaal 120 nieuwe schepen, variërend in grootte van 1.100 tot 5.000 TEU. Een project dat tot 2029 kan duren

Dat schrijft Splash247 op basis van een analyse van scheepsmakelaar Braemar.

Volgens de makelaar is dit een absoluut "megaproject" dat de vervanging van oudere units in de feedervloot van MSC omvat. De gemiddelde leeftijd van de feederscheepen van het bedrijf ligt momenteel rond de 22 jaar, en tegen de tijd dat de nieuwe units worden geleverd – vermoedelijk vanaf Chinese scheepswerven rond 2029 – zullen de schepen meer dan 25 jaar oud zijn.

De prijs van de schepen en de hoogte van de totale investering zijn nog niet bekend.

MSC, met hoofdkantoor in Genève, zal naar verwachting de eerste containerrederij worden met een totale capaciteit van meer dan 7 miljoen TEU. De rederij is in tien jaar tijd bijna verdrievoudigd in omvang dankzij grootschalige nieuwbouwprogramma's en de agressieve acquisitie van gebruikte tonnage.

Door deze ontwikkeling behoort Zwitserland nu ook tot de tien grootste scheepvaartlanden ter wereld, gemeten naar de totale vlootwaarde. Deze positie is voornamelijk te danken aan de activiteiten van MSC op het gebied van container- en cruiseschepen. (Bron: soefart, K.L. Laursen, 29 juli 2025. Foto MSC SORAYA: Teun van der Zee, 1-7-2023).



MSC GERMANY, IMO 9987316, Container Ship, 155.104 GT, 169.172 DWT, 31-8-2022 contract, 22-8-2024 gelegd, 27-12-2024 te water, 7-4-2025 opgeleverd door Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd., Taicang JS (YZJ2022-1467) aan MI-DAS Line S.A., Liberia (5LUT4), in beheer bij Mediterranean Shipping Co. 14-6-2025 te Hamburg gedoopt MSC GERMANY door Dr. Melanie Leonhard (senator voor Economie en Innovatie van Hamburg). (Foto: MSC, 14-6-2025, Hamburg).

SAFER, IMO 7376472 (NB-308), FSO, Oil, 192.673 GT, 406.640 DWT. 14-11-1975 te water, 1976 opgeleverd door Hitachi Zosen, Ariake (4440) als ESSO JAPAN aan Esso Tankers Inc., Liberia. 1986 verkocht aan Yemen Exploration & Production Co., Yemen, in beheer bij Yemen Hunt Oil, 1986 herdoopt SAFER. 1987 verbouwd tot opslagtanker. 1990 DLR, no longer self-propelled.

2015 werkzaam voor de kust van Jemen op 4,3 mijl ten zuidwesten van de olieterminal Ras Isaaan in de Rode Zee. Geladen met 1,1 miljoen vaten ruwe olie is het door de Houthi-rebellen niet toegestaan reparaties uit te voeren. Volgens deskundigen kan het op elk moment openscheuren. Als de SAFER lek raakt heeft dat grote gevolgen voor de visserij, toerisme en ontziltingsinstallaties voor drinkwater in Jemen, Saoedi Arabië, Israël, Jordanië, Egypte, Soedan, Eritrea en Djibouti. Het zou tevens gevolgen hebben voor een scheepvaartroute waar 10% van de wereldhandel gebruik van maakt.

15-7-2023 de VLCC NAUTICA, IMO 9323948, van Djibouti naar de SAFER, 16-7-2023 gearriveerd op Hudaidah Anchorage om de olie over te nemen uit de SAFER. 25-7-2023 aanvang lossen in de tanker NAUTICA. 29-7-2023 (F) de VLCC NAUTICA ex MAERSK NAUTICA herdoopt YEMEN. 18-8-2023 gereed met lossen in de YEMEN. 27-8-2023 de tanks schoongemaakt. Offshore Support Vessel NDEAVOR, Offshore Support Vessel, IMO 9650212, 29-8-2029 vanaf de SAFER te Djibouti.

11-8-2023 maakte Boskalis bekend dat dochteronderneming SMIT Salvage alle olie heeft verwijderd uit de FSO Safer, gelegen voor de kust van Jemen in de Rode Zee. Tijdens deze door de Verenigde Naties (VN) gecoördineerde operatie is ruim 1,1 miljoen vaten olie succesvol overgepompt naar een veilige moderne tanker die langs de FSO Safer was afgemeerd. Met het succesvol voltooien van deze complexe operatie is een enorme milieuramp met ernstige humanitaire, ecologische en economische gevolgen voorkomen.

De Houthi-regering tapt ruwe olie af uit Jemen

Er zijn aanwijzingen dat de Houthi-regering ruwe olie aftapt van de JEMEN ex MAERSK NAUTICA, die door de Verenigde Naties wordt beheerd bij Ras Isa. De olie die de Houthi's hebben gestolen, was oorspronkelijk afkomstig van het Jemenitische olieveld Marib en was opgeslagen in de drijvende olieopslagfaciliteit 'FSO Safer' (IMO: 7376472), aangemeerd bij Ras Isa. Deze faciliteit raakte in onbruik toen de Houthi's in 2015 het kustgebied rond Ras Isa en Hodeidah veroverden. De Safer Exploration and Production Operations Company (SEPOC) stopte met het oppompen van hun ruwe olie uit Marib, omdat ze die niet meer konden verkopen. De 'FSO Safer' hield 1,14 miljoen vaten olie over, met een huidige waarde van bijna \$ 80 miljoen. De Houthi's hadden de olie opgeslagen, maar konden deze niet verkopen. Bovendien verhinderden ze onderhoud en werd de lading steeds onstabiel naarmate de staat van het schip verslechterde, waardoor een explosie en een milieuramp dreigden.

In 2022 sloten de Houthi's uiteindelijk een overeenkomst met de VN, waarbij de olie werd overgedragen aan de 'Yemen', die voor dit specifieke doel was verkregen. Er werd geen verdere overeenkomst gesloten over de verwijdering en berging van de 'FSO Safer', noch over de verwijdering van de ruwe olie die zich nu aan boord van de 'Yemen' bevond, waarvan het eigendom werd betwist door de Houthi's en SEPOC. De afgelopen twee jaar is de 'FSO Safer' dus op zijn plaats gebleven, terwijl de 'Yemen' in de buurt afgemeerd lag en nog steeds volgeladen was. In de tussentijd is het eigendom van de 'Yemen' kosteloos overgedragen aan SEPOC, hoewel de VN ook rechtstreeks de onderhoudsbemanning aan boord van het schip bleef betalen.

Op 8 juni werd de tanker 'Seastar 1' (IMO 9163283) naast de 'Yemen' gezien, waar hij olie overlaadde en deze in Ras Isa loste. Eerder had de 'Yemen' ook Russische aardolieproducten van schip tot schip overgebracht. De VN heeft protest aangetekend tegen de olieoverdrachten, die waarschijnlijk hebben plaatsgevonden met behulp van de door de VN gesponsorde, maar vermoedelijk onder druk staande bemanning van de Jemenitische tanker. Het zou ook mogelijk zijn om ruwe olie met lichters over de korte afstand naar Ras Isa te vervoeren. Aangezien de 'Yemen' nu een door de VN betaalde bemanning heeft en het schip zelf eigendom is van de SEPOC van de Jemenitische regering, kan het moeilijk zijn om toekomstige overheveling van ruwe olie, die de Houthi's zo hard nodig hebben, tegen te gaan. (Timsen, 15-7-2025).

STENA FUTURA, IMO 1033054, Ro-Ro Cargo Ship, 20,835 GT, 6.785 DWT, 5-1-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL WEIHAI W0320, 2-6-2025 geplande oplevering, 21-10-2024 te water gelaten, 29-5-2025 t/m 9-6-2025 proefvaarten en terug te Weihai, 18-7-2025 opgeleverd als STENA FUTURA aan Xiang CR7 Ireland International Ship, Dublin, vlag: Cyprus (5BPR6), in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead. 23-7-2025 vertrokken van Weihai naar Singapore. 30-7-2025 te Singapore.

De voltooiing van de testvaarten is een belangrijke mijlpaal in de bouw van de Stena Futura. Het schip ligt hiermee op schema om aan het eind van deze zomer in de vaart te komen op de Belfast-Heysham route. Met de testvaarten worden de prestaties van het schip op zee getest.



Daarbij wordt de werking van het schip gecontroleerd en checkt men of alle systemen volledig operationeel zijn en of deze voldoen aan strenge veiligheidseisen. De testen controleren motorprestaties, uithoudingsvermogen, brandstofverbruik, navigatie, radioapparatuur, noodsystemen, snelheid, manoeuvreerbaarheid, motor- en boegschroef prestaties en veiligheid.

Eenmaal operationeel zullen STENA FUTURA en zusterschip STENA CONNECTA samen de vrachtcapaciteit op de Belfast-Heysham route met 40% verhogen. De twee hybride schepen zullen op methanolbrandstof varen en spelen een sleutelrol in de duurzaamheidsreis van Stena Line. Het schip kan gebruik maken van zowel batterijaandrijving als walstroom, indien beschikbaar. (Stena/MK. Foto: Stena Line, proefvaart).



WAN HAI 503, IMO 9294862, Container Ship, 42.532 GT, 51.300 DWT, 2005 opgeleverd aan Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd., Singapore (S6AV2), in beheer bij Wan Hai Lines Ltd. 4-2022 in beheer bij Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd. 10-7-2023 in beheer bij Wan Hai Lines Singapore Pte. Ltd. 9-6-2025 brand uitgebroken aan boord. (Foto: Indian Coast Guard).

Brand blijft aan boord van gedeeltelijk ondergelopen schip

Op 25 juni om 18.00 uur bleef de 'WAN HAI 503' nog steeds onder sleep op ongeveer 88 zeemijl van de Indiase kustlijn, gepositioneerd op 9°16.73'N Long. 074°49.96'E, varende in west-zuidwestelijke richting met snelheden tussen 1,2 en 3 knopen, met zwaar rollen en stampen als gevolg van de aanhoudende ruwe zee. Tot nu toe is er ongeveer 90 mijl afgelegd en het schip zal naar verwachting eind 27 juni of begin 28 juni, indien het weer het toelaat, de Indiase EEZ verlaten. De brandsituatie in laadruim nr. 4 bleef kritiek. Structurele tekortkomingen, waaronder een gedeeltelijk ingestort luik en een ingestorte containerstapel in het voorste gedeelte, hebben de ventilatie vergroot, waardoor sterke wind de smeulende brand kon verergeren, met name

in containers waarin kunsthars werd opgeslagen. Thermische beelden gaven hotspots aan bij frame 83, 93 en 103 met temperaturen die piekten tot 228°C. Er bleef dikke, zwarte rook uit ruim 4 komen, terwijl de grenskoeling voortdurend werd uitgevoerd door de sleepboten 'Saksham' en 'Water Lily' vanaf zowel bakboord- als stuurboordzijde.

Ondanks meerdere pogingen om aan boord te komen, zijn bergingsteams er niet in geslaagd om het schip veilig te bereiken vanwege het verslechterende weer en veiligheidsrisico's, waaronder onbekende verontreinigingen in de ondergelopen machinekamer. Zoektocht naar het vermiste bemanningslid bleef een topprioriteit bij elke poging om aan boord te gaan, hoewel er tot op heden geen resten zijn gevonden. De diepgangmarkeringen aan bakboordzijde (midscheeps) bleven onleesbaar door hittegerelateerde verfschade, niet door onderdompeling. De stabiliteit bleef een probleem vanwege wateroverlast in de machinekamer en de beperkte ontwateringscapaciteit op dit moment.

De momenteel ingezet bergingsmiddelen omvatten de 'Offshore Warrior', 'Saksham', 'Water Lily' en 'Saroja Blessing', met extra uitrusting en onafhankelijke pompen. Pyrocool-blusmateriaal was onderweg aan boord van de 'Virgo' en zou daar naar verwachting op 29 juni aankomen.

Een complete reeks bergingsapparatuur, waaronder onafhankelijke pompen met een capaciteit van 800-900 kubieke meter per uur, aggregaten, compressoren, hot-tapping units, apparatuur voor het leegpompen van brandstof en brandbestrijdingssets voor snelle reactie, werd aan boord van de sleepboten opgesteld. Bergingsduikers met duikpakken voor vervuild water waren ter plaatse, maar hebben geen toestemming gekregen om de ondergelopen machinekamer te betreden in afwachting van tests van de waterkwaliteit om de chemische gevaren van de besmette containerlading te beoordelen.

De VDR blijft veilig aan boord van de 'Offshore Warrior' en wordt zo snel mogelijk naar de 'Water Lily' overgebracht voor verdere levering aan MMD Kochi. De CO₂ -reserves werden bevestigd, met 198 flessen ter plaatse. De CO₂ -inzet in laadruim 4 bleek echter onhaalbaar vanwege structurele breuken. De bergers waren van plan CO₂ in laadruim 5 en 6 te plaatsen zodra de structurele integriteitscontroles waren afgerond.

De WAN HAI-lijnen bleven streven naar een goedkeuring voor de Port of Refuge, waarbij de coördinatie met de agentschappen en de inzet van de havenmeester gaande waren. De bemanningsleden die bij het eerste incident gewond raakten, zijn stabiel gebleven en de IC-gevallen vertonen tekenen van herstel.

Het schip blijft blootgesteld aan toenemende risico's door aanhoudende branden, onzekere gevaarlijke lading en barre weersomstandigheden die de werkzaamheden aan boord belemmeren. De aanwezigheid van meer dan 280 containers met onvolledige manifestgegevens bleef een aanzienlijk gevaar vormen voor de brandweer. WAN HAI Lines heeft inmiddels bijgewerkte informatie ontvangen en deze wordt momenteel door ITOFF beoordeeld op classificatie als gevaarlijk materiaal.

Brandweerlieden ondervonden aanzienlijke uitdagingen door de open ventilatie in ruim 4, die ondanks de koelmaatregelen de smeulende branden bleef voeden. Ontoegankelijke gedeelten en onbekende lading beperkten de mogelijkheden voor directe brandbestrijding. Bergers hebben bevestigd dat overmatige watertoevoer beperkt bleef om verergering van de wateroverlast in de machinekamer te voorkomen, wat momenteel bijdraagt aan de aangetaste stabiliteit van het schip.

Sleepoperaties naar internationale wateren waren een cruciale prioriteit om de risico's voor het kustmilieu te beperken. Het directoraat heeft T&T Salvage opgedragen koers en snelheid te handhaven om het schip sneller uit de EEZ te laten vertrekken. Een vervanging van de 'Boka Winger' was nog in behandeling nadat de eigenaar weigerde de inzet te verlengen tot na de contractuele verplichtingen. De bergers coördineerden alternatieve sleepboten uit Sri Lanka en verwachtten de komst van de 'Atlantis Virgo' ter aanvulling op de sleep- en brandbestrijdingsoperatie.

De weersomstandigheden zouden tijdelijk verbeteren, waardoor er een korte periode ontstond voor cruciale acties. Het directoraat heeft de bergingsteams, mits de weersomstandigheden het toelaten, opdracht gegeven om voorrang te geven aan het aan boord gaan om te beginnen met het leegpompen van de machinekamer, de nodige brandbestrijding uit te voeren binnen toegankelijke gebieden en de integriteit van de romp en de pijpleiding te beoordelen voordat CO₂ wordt ingezet.

Het directoraat benadrukte ook dat bergers het water in de machinekamer moeten testen op verontreiniging vóór duikoperaties om personeel te beschermen. Indien de omstandigheden het toelaten, kunnen duikers interne lekken in leidingen dichten om de machinekamer te isoleren en effectieve ontwatering mogelijk te maken. De onmiddellijke focus ligt nog steeds op het stabiliseren van het schip, het handhaven van de brandbestrijding en het veilig slepen buiten de Indiase jurisdictie.

De coördinatie met alle belanghebbenden werd voortgezet, met duidelijke instructies aan WAN HAI Lines om uitgebreide containermanifestgegevens te verstrekken en te helpen bij het versnellen van alle goedkeuringen voor toegang tot de Port of Refuge. T&T Salvage heeft de opdracht gekregen om de plannen voor de vervanging van de ETV te finaliseren, waar mogelijk de installatie van de sleeplijn te starten en noodmaatregelen voor alle bergingsoperaties voor te bereiden.

Het directoraat benadrukt dat milieubescherming, veiligheid van de bemanning en stabilisatie van het schip van het grootste belang zijn en dat alle beschikbare middelen moeten worden ingezet om deze doelstellingen zo snel mogelijk te verwezenlijken. (Timsen, 27-6-2025).

14-7-2025 m.s. WAN HAI 503 op sleep achter de OFFSHORE WARRIOR (IMO 9315109, Offshore Tug/Supply Ship, 2.569 GT) op 140 mijl uit de kust van Kerala. Om 15:00 uur waren er nog zes bergers aan boord van de

WAN HAI 503. Door de slechte zeeomstandigheden kon het volledige team niet aan boord gaan. Meerdere pogingen om aan boord te komen moesten gedurende de dag worden afgebroken en twee bergers raakten gewond bij één van de pogingen.

De 'Nand Saarthi' arriveerde om 00:35 uur ter plaatse ter ondersteuning van de bergingsoperaties en begon met de overdracht van materiaal naar de OFFSHORE WARRIOR en ADVANTIS VIRGO. Terwijl de sleepboot operationeel was, hebben de bergers verzocht om de inzet van de 'Water Lily' voort te zetten om betrouwbare en veilige personeelsoverdracht te garanderen, verwijzend naar haar bewezen rol en ervaren bemanning. De WATER LILY (IMO 9620865, Tug, 462 GT) voltooide ook een gedeeltelijke personeelsoverdracht van de 'OFFSHORE WARRIOR' naar de WAN HAI 503, maar kon de operatie niet voltooien vanwege de verslechterende zeevang.

De ADVANTIS VIRGO (IMO 9276676, Anchor Hoy, 3.342 GT) en de SAKSHAM (IMO 9415375, Offshore Tug/Supply Ship, 1.579 GT) bleven paraat voor brandbestrijding en grenskoeling. Gezien de ruwe zee is de actieve interventie echter beperkt gebleven tot essentiële ondersteuning. De SCI PANNA (IMO 9524889, Offshore Tug/Supply Ship, 2.040 GT) is gedemobiliseerd en zal in dit stadium niet worden vervangen, aangezien de bergers de bestaande bezetting van ondersteuningsvaartuigen toereikend achtten voor de huidige fase van de operaties. Het bergingsteam onderzocht momenteel alternatieve manieren om de bemanning aan boord van voedsel en essentiële voorzieningen te voorzien, aangezien evacuatie momenteel niet mogelijk is vanwege het weer en de zeevang.

15-7-2025 tijdens het overgeven van de verbinding van de OFFSHORE WARRIOR aan de ADVANTIS VIRGO brak de sleepdraad, onmiddellijk is er een noodverbinding tot stand gebracht.

15-7-2025 sleepverbinding hersteld maar de ADVANTIS VIRGO kon slechts één motor gebruiken.

18-7-2025 geen zichtbare open vlammen aan boord en de brand leek onder controle. Er was nog ongeveer 2.300 ton bunkerolie aan boord.

19-7-2025 de OFFSHORE WARRIOR te Cochin voor de bevoorrading van bunkers, voorraden en zoet water.

20-7-2025 vertrokken naar de WAN HAI 503.

21-7-2025 de WAN HAI 503 verkeerde nog steeds in een stabiele toestand. Grijs rook werd voor het laatst waargenomen in de buurt van laadruimen 3 en 4 in de middag van 2 juli, wat overeenkomt met eerder gerapporteerde patronen van restverbranding als gevolg van niet-uitgedoofde smeulende lading. De verbinding met de OFFSHORE WARRIOR zou worden hersteld na de terugkeer uit Cochin.

Het bergingsteam heeft ook een extra sleepboot gemobiliseerd, de ADVANTIS LIBRA (IMO 9322932, Anchor Hoy, 919 GT) die op 20 juli vanuit Khor Fakkan vertrok met een verwachte aankomsttijd op 27 juli. Deze sleepboot versterkt de operationele vloot en biedt meer redundantie voor sleep- en bergingswerkzaamheden, met name in het licht van een mogelijke havenaankomst.

De 'ADVANTIS VIRGO', zou terugkeren naar Colombo voor onderwaterinspecties en reparaties nadat de 'OFFSHORE WARRIOR' de sleptaken had overgenomen. Tot die tijd bleef het in stand-by. Ondertussen was de 'SAKSHAM' actief bezig met brandwacht en grenskoeling, indien nodig. De 'WATER LILY' bleef het primaire platform voor het veilig overbrengen van personeel van en naar het slachtoffer. (Info: Timsen).



X-PRESS PEARL, IMO 9875343 (NB-281), Container Ship, 17-12-2015 kiel gelegd, 10-2-2021 opgeleverd door

Zhoushan Changhong International Shipyard Co. Ltd. (CHB 084) als X-PRESS PEARL aan EOS RO Pte. Ltd., Singapore (9V6962), in beheer bij Sea Consortium Pte. Ltd. (X-Press Feeders) en Eastaway Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 31.629 GT, 11.530 NT, 36.150 DWT. 2756 TEU. 15-5-2021 van Hazira naar Colombo, 19-5-2021 op Colombo Anchorage, 20-5-2021 ten NW van Colombo brand brand uit door lekkende vloeistof, 27-5-2021 total-loss verklaard, brand leek onder controle, 2-6-2021 gezonken. Het incident wordt beschouwd als de ergste mariene ecologische ramp in de geschiedenis van Sri Lanka, door de olie en chemische producten die vrij kwamen. (Foto X-PRESS PEARL: Indian Coast Guard).

X Press Feeders betaalt 1 miljard dollar aan voorlopige schadevergoeding

Het Hooggerechtshof van Sri Lanka heeft op 24 juli 2025 geoordeeld dat de Singaporese rederij X Press Feeders \$ 1 miljard aan voorlopige schadevergoeding moet betalen voor het zinken van de "X-PRESS PEARL". De Sri Lankaanse autoriteiten hebben de dag na het ongeval \$ 40 miljoen aan schadevergoeding geëist, inmiddels oplopend tot \$ 1 miljard, wat verder kan oplopen afhankelijk van de berekening van andere schadevergoedingen, aldus het vonnis. Het ongeval veroorzaakte een ongekende ecologische ramp, waardoor alle visserijactiviteiten enkele maanden lang werden stilgelegd en aanzienlijke afzettingen van chemicaliën en plastic pellets langs 80 kilometer kustlijn ontstonden. Ondanks het verkrijgen van een bevel van een maritieme rechtbank in Londen in juli 2023, waarbij hun aansprakelijkheid werd beperkt tot maximaal \$ 25 miljoen, zijn de Singaporese eigenaren in beroep gegaan tegen deze uitspraak van Sri Lanka en wachten ze nu op een uitspraak van de rechtbank in Londen. De eigenaren hebben al \$ 7,85 miljoen moeten betalen voor opruiming en schadevergoeding aan de vissers. De Sri Lankaanse autoriteiten vermoeden dat de brand werd veroorzaakt door een salpeterzuurlek, waarvan de bemanning negen dagen voor het begin van de brand op de hoogte leek te zijn geweest. Havens in Qatar en India weigerden het lekkende salpeterzuur te lossen. (Timsen, 25-7-2025).



Bij Puttershoek de sleepboot EN AVANT 1 met een meer dan merkwaardige sleep. Het is een vreemd gezicht om een sleep te zien in "dazzle painting", zoals de Engelsen dit noemen. Het lijkt veel op een camouflage techniek, welke in de Eerste Wereldoorlog werd gebruikt voor oorlogsschepen. Heb nooit begrepen, dat dit iets hielp, maar dat terzijde. Een kleine zoekronde op Google leverde op, dat het gaat om "accomodation barge SANS VITESSE" van Chevalier Floatels. Kreeg wel de indruk dat het camouflage patroon er al wat langer op zit. (Info en foto: Nico Giltay).

SANS VITESSE, Accomodation Barge van Sans Vitesse B.V., Arnhem, in beheer bij Chevalier Floatels B.V., Kootwijkerbroek. 1-10-2003 contract, 8-10-2003 kiel gelegd, 1-2004 te water, 209-10-2004 opgeleverd door Scheepswerf Grave B.V. (147) als DE BOEI, 898,8 DWT. 76,50 x 11,40 x . x 1,800 meter. 2013 verkocht en herdoopt SANS VITESSE. 29-7-2025 vertrokken met de Damen stantug 2608 EN AVANT 1 naar Rosyth, U.K., 31-7-2025 ETA te Rosyth.



5-8-2025 ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
 7-8-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 9-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
 10-8-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur.
 15-8-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, vrijdag, 14:00 - 23:55 uur.
 16-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 20-8-2025 CELEBRITY APEX, IMO 983838, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 08:00 - 15:00 uur.
 21-8-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 23-8-2025 CELEBRITY APEX, IMO 983838, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 07:00 - 20:00 uur.
 24-8-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur.
 24-8-2025 VENTURA, IMO 9333175, Cruise Terminal Rotterdam zondag, 17:00 - 23:55 uur.
 30-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 16:00 uur.
 2-9-2025 SEVEN SEAS NAVIGATOR, IMO 9064126, Cruise Terminal Rott, dinsdag, 09:00 - 20:00 uur.
 4-9-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 12-9-2025 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam vrijdag, 07:00 - 23:55 uur.
 13-9-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 17-9-2025 EMERALD PRINCESS, IMO 9333151, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 22:00 uur.
 18-9-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 20-9-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 16:00 uur.
 2-10-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 4-10-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
 10-10-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 22:00 uur.
 11-10-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
 13-10-2025 HANSEATIC NATURE, IMO 9817133, Cruise Terminal Rott, maandag, 07:00 - 17:00 uur.
 15-10-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, woensdag, 07:00 - 15:30 uur.
 16-10-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 17-10-2025 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 19:30 uur.
 21-10-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 28-10-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 30-10-2025 HAMBURG, IMO 9138329, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 19:00 uur.
 2-11-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 21:00 uur.
 4-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 10-11-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 10-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 14-11-2025 AMBIENCE, IMO 8521232, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:30 - 17:00 uur.
 16-11-2025 VENTURA, IMO 9333175, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 23:55 uur.
 18-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 19-11-2025 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 17:00 uur.
 24-11-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 25-11-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 27-11-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 15:00 - 23:55 uur.
 29-11-2025 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 19:00 uur.
 2-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 7-12-2025 BOLETTE, IMO 9188037, ex AMSTERDAM< Cruise Terminal Rott., zondag, 08:00 - 18:00 uur.
 8-12-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 9-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 16-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 17-12-2025 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 23:55 uur.
 22-12-2025 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
 23-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
 26-12-2025 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 05:00 - 23:55 uur.
 31-12-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 19:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



ASTORIA VERKOCHT

De veiling van de 'ASTORIA' op 17 juni bracht 200.000 euro op bij de rechtbank Rotterdam. 'Uiteindelijk was er maar één bidder. Het schip werd geveild voor het openingsbod en het minimumbedrag. De advocaat van de

bieder wilde niet onthullen wie hij vertegenwoordigt. Ook wat de koper met het schip van plan is, bleef voorlopig onduidelijk.

Het ligt sinds 2020 vast in de Rotterdamse Waalhaven, nadat de cruisereederij tijdens de coronapandemie failliet was verklaard. In 2021 werd het schip geveild door het Portugese bedrijf Teamson, dat al twee jaar de rekeningen aan scheepsagent Oudkerk in Rotterdam niet heeft betaald. De rechtbank achtte aannemelijk dat de rekeningen van in totaal 439.019,89 euro door Teamson aan Oudkerk betaald moesten worden. Omdat de Portugezen geen geld hadden, werd het schip in beslag genomen. Het schip was in 2021 door Teamson gekocht voor een aanzienlijk hoger bedrag dan 200.000 euro.

Het schip kampt met achterstallig onderhoud en schade aan de romp, doordat het tijdens een storm losbrak van de ligplaats in de Rotterdamse haven. De nieuwe eigenaar moet ook een schikking treffen met Rhenus Logistics, waar het schip de afgelopen jaren lag afgemeerd. Dat bedrijf eist 700.000 euro aan gemaakte kosten. Tijdens de hoorzitting bleek ook dat de Inspectie Leefomgeving en Transport het schip niet zomaar de haven uit laat varen, omdat zij de 'ASTORIA' beschouwt als afval dat niet zomaar naar het buitenland mag worden afgevoerd. (Timsen, 17-6-2025. Foto: Jan Verhoog, 3-7-2025).

De laatste reis van de ASTORIA

De 'Astoria' wordt waarschijnlijk volgende week in Rotterdam opgehaald met de eigen sleepboot van de Belgische sloopwerf Galloo. Dat hangt ervan af wanneer alle fittingen van het schip zijn en wanneer de sleepboot beschikbaar is. Momenteel is hij nog actief op een ander offshoreproject van het bedrijf. De sleepklus is ook weersafhankelijk. Het openingsbod van 200.000 euro bleek meteen een schot in de roos bij de openbare verkoop bij de rechtbank in Rotterdam op 17 juni. Er staat nog een openstaande factuur van bijna 450.000 euro aan onbetaalde havengelden open. Ook die betaalt Galloo, plus een aanvullend, onbekend bedrag. 'Alle openstaande schulden moeten in verband met het retentierecht worden voldaan voordat we het schip naar Gent kunnen brengen.' Omdat het schip onder Portugese vlag voer, moet het worden gesloopt op een Europees erkende recyclingwerf. Normaal gesproken gaan dit soort grotere schepen naar Turkije of Azië, landen waar de milieunormen veel lager liggen, en de lonen ook.'



De ontmanteling van de 'Astoria' zal arbeidsintensief zijn. De 350 hutten, de openbare ruimtes, zoals speelkamers en restaurants, zullen handmatig moeten worden gesloopt. De ontmanteling van de rest van het schip volgt. Dat zal zeker enkele maanden duren. Galloo verwacht dat er 12.000 ton aan materiaal, waaronder metalen, hout, glas en kunststoffen, zal worden ingezameld. Het bedrijf verwacht 'meer dan 97% daarvan te recyclen tot hernieuwbare grondstoffen'. (Timsen, 25-6-2025).

3-7-2025 ASTORIA vertrokken van de Waalhaven met de sleepboot MULTRATUG 20 en MULTRATUG 3 (achter) naar Gent. Assistentie vanaf Terneuzen van de MULTRATUG 13 en MULTRATUG 1.

SLOOP

Op 4 juli rond 19.00 uur arriveerde de 'Astoria' na een reis van meer dan 24 uur op haar laatste bestemming. Het schip werd van Rotterdam naar Gent gesleept en zal worden ontmanteld op de recyclingwerf Galloo, die jarenlange ervaring heeft in de ontmanteling, depollutie en recycling van gesloopte schepen. De sloop zal goed zijn voor meer dan 12.000 ton aan materiaal, waaronder ferro- en non-ferrometalen, hout, glas en kunststoffen. Galloo zal meer dan 97% recyclen tot hernieuwbare grondstoffen. De sloop zal ongeveer 12 maanden duren. Eerst worden alle dekken boven de waterlijn ontmanteld, waarna het schip op een speciaal ontworpen helling op het droge wordt getrokken. 'Het hele proces is specialistisch werk, niet alleen vanwege

de gevaarlijke stoffen, maar ook vanwege de stabiliteit van het wrak gedurende de totale verwerkingstijd. Het schroot wordt per schip vervoerd naar andere Galloo-locaties in Europa. (Timsen, 4-7-2025).



MOBY CRUZ, IMO 7615414 (NB-329), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 25-5-1975 besteld, 21-5-1976 kiel gelegd, 21-6-1977 te water gelaten, 28-4-1978 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (210) als DANA ANGLIA aan DFDS A/S, Denemarken, 29-12-1982 verkocht aan K/S Difko XXI, Denemarken (Dansk Investeringsfond), 29-12-1989 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, 2-10-2002 herdoopt DUKE OF SCANDINAVIA. 28-2-2006 thuishaven: Morlaix-Frankrijk en herdoopt PONT L'ABBE. 19-12-2007 verkocht aan Brittany Ferries (Bretagne Angleterre Irlande S.A., Brest), Morlaix-Frankrijk. 12-11-2008 gearriveerd te Saint Nazaire en opgelegd. 11-2009 in charter bij Moby S.r.l, Napels, herdoopt MOBY CORSE. 9-12-2009 verkocht aan Moby S.p.A., Livorno LI, vlag: Italië (ICDS). 20-9-2024 verkocht voor sloop. 25-9-2024 te Genua. 22-10-2024 verkocht aan Ferry Med S.r.l., vlag: Italië, in beheer bij L'aures S.a.r.l., 10-2024 herdoopt SANTA CRUZ. 21-3-2025 in beheer bij L'aures S.a.r.l. en Kajster do.o., Portoroz, Slovenië. 4-3-2025 te Genua.

De bemanningsleden van de 'SANTA CRUZ' zitten al vier maanden zonder loon en zonder regelmatige voedsel- en watervoorziening. In de nacht van 12 juli greep de kustwacht in Genua opnieuw in vanwege het afval dat al 25 dagen niet was verwijderd omdat de eigenaar van het schip weigerde de kosten te betalen. Twee dagen geleden kregen ze ook medische hulp van de organisatie Stella Maris. De psychische toestand was niet stabiel. Ondanks de verwachting dat ze eindelijk hun loon zouden ontvangen, zijn de matrozen van de 'SANTA CRUZ' nog steeds niet betaald. De situatie op het schip is verder verslechterd en de bemanning kon het schip niet als verlaten opgeven, tenzij er vóór 14 juli vooruitgang werd geboekt. Het was mogelijk dat de kapitein het schip als verlaten zou opgeven en de havenautoriteiten zou vragen van boord te gaan op basis van de enige mogelijke bepaling in de wet, namelijk dat het schip onveilig is. Desondanks kan de havenautoriteit de bemanning niet dwingen van boord te gaan totdat ze betaald zijn. Het opgeven van een verlaten schip is voor de P&I-club een directe aanleiding om te reageren en hen zo snel mogelijk uit te betalen. Tegelijkertijd nemen zij de kosten van levensonderhoud over, dat wil zeggen dat ze op het schip blijven totdat de inkomsten zijn uitbetaald.

De eigenaar meldde de helft van de salarisbedragen bij de P&I-club omdat hij geen ander contract had meegestuurd dat volgens de bemanning niet bij de Italiaanse autoriteiten was gemeld. De ITF-coördinator voor Genua, Francesco Difore, bevestigde dat de middelen voor de betaling bestonden en dat de deadline voor een oplossing 14 juli was, wanneer een vertegenwoordiger van de chartermaatschappij zou arriveren.

Er waren nog steeds negen bemanningsleden aan boord, vijf uit Montenegro, en één uit Kroatië, Servië, Roemenië en Georgië. (Timsen, 14-7-2025. Foto: Pieter Inpijn, 1-10-2004, IJmuiden).

Oceania Cruises neemt achtste schip, OCEANIA ALLURA, in ontvangst

Oceania Cruises heeft haar nieuwe boeijschip Oceania Allura officieel in ontvangst genomen. Het is het achtste schip in de vloot van de rederij en het tweede schip in de Allura-klasse. De Oceania Allura (1.200 passagiers) is gebouwd op de Fincantieri-scheepswerf in Genua. Oceania Allura volgt haar zusterschip, Oceania Vista, dat in mei 2023 werd gelanceerd.

“Oceania Allura is ons meest innovatieve en luxueuze schip tot nu toe. Ze vertegenwoordigt onze gedurfde visie voor een geheel nieuwe generatie luxe reiservaringen. Zoals altijd is het hart van dit prachtige schip een buitengewone bemanning die zich inzet voor het bieden van een uitzonderlijke keuken, persoonlijke, intuïtieve service en meeslepende verrijkmogelijkheden voor onze gasten”, aldus Jason Montague, Chief Luxury



Officer van Oceania Cruises.

Culinaire hoogtepunten van Oceania Allura

“Bij Oceania Cruises stellen we eten centraal bij alles wat we doen, en onze ‘Finest Cuisine at Sea’-filosofie is de poolster die ons hele bedrijf leidt. De lancering van onze prachtige Oceania Allura is de springplank naar onze toekomst en is het hoogtepunt van jarenlang hard werken van duizenden getalenteerde mensen, van de ontwerpers tot de scheepswerf tot onze teamleden aan boord”, aldus chef-kok Alexis Quaretti, Oceania Cruises Executive Culinary Director.

Op de Oceania Allura debuteren nieuwe eetgelegenheden, nieuwe menu's en vernieuwde versies van favoriete gerechten. Veel van de nieuwe menu-items en -elementen die op Oceania Allura worden geïntroduceerd, zullen in de rest van dit jaar en begin 2026 ook over de rest van de vloot worden uitgerold.

Tot het nieuwe aanbod aan boord van Oceania Allura is de Crêperie, een primeur voor Oceania Cruises waar authentieke Franse crêpes, Belgische wafels en Italiaanse ijscoupes worden geserveerd.

Oceania Allura ziet ook de terugkeer van het geliefde Franse restaurant, Jacques. Vernoemd naar de legendarische chef-kok Jacques Pépin, de allereerste uitvoerend culinair directeur van Oceania Cruises. Het restaurant bevat vernieuwde menu's die een verfijnde kijk op Franse klassiekers weerspiegelen, zoals eend à l'orange met Grand Marnier, plus innovatieve nieuwe ervaringsgerichte gerechten zoals de bereiding van handgesneden rundertartaar aan tafel.

Een dozijn Japans-Peruaanse gerechten zijn toegevoegd aan het uitgebreide menu van het populaire pan-Aziatische specialiteitenrestaurant van Oceania Cruises, Red Ginger. Deze menu-items, die bekend staan als de Nikkei-keuken, viert het beste van de Japans-Peruaanse fusionkeuken en bevatten gerechten zoals tonijnceveche met leche de tigre; een gestoofde shortrib met lomo saltado en een miso zoete aardappelmousseline; en soft-shell krabtempura in bao-broodjes.

De Grand Dining Room aan boord van Oceania Allura biedt meer dan 270 nieuwe recepten van het culinaire team van Oceania Cruises, onder leiding van de twee vaste meesterskoks van Frankrijk en Executive Culinary Directors, chef-koks Alexis Quaretti en Eric Barale. Het omvat meer dan 30 toevoegingen aan het ontbijtmenu, met een geheel nieuwe Eggs Benedict-sectie die passagiers variaties op de brunchfavoriet biedt, zoals Eggs Benedict Florentine of Eggs Benedict met gerookte zalm.

Ook het drankaanbod is uitgebreid met o.a. diverse wijnarrangementen, evenals mixologie. Gelanceerd met Oceania Allura is de nieuwe Gerard Bertrand Wine Pairing Luncheon, die een door de sommelier samengestelde reis door het portfolio van deze gevierde Franse wijnmaker zal bieden, waarbij elk glas wordt gecombineerd met gerechten die het unieke karakter van de wijnen benadrukken.

Over de toekomst

Oceania Allura zal in de zomer van 2027 worden opgevolgd door het eerste Sonata-klasse schip, Oceania Sonata, en vervolgens door haar zusterschip, Oceania Arietta in 2029, wat het begin vertegenwoordigt van een nieuwe generatie luxe cruises. Elk schip van de Sonata-klasse zal ongeveer 1.390 passagiers vervoeren.

Tijdens de leveringsceremonie in Genua kondigde Montague aan dat er nog twee Sonata-klasse schepen aan de vloot zullen worden toegevoegd. De schepen, die eerder als opties voor Oceania Cruises werden besteld, zijn nu bevestigd voor levering in respectievelijk 2032 en 2035.

“Ik ben verheugd te kunnen bevestigen dat we nog twee Sonata-klasse schepen aan onze vloot zullen toevoegen. We zijn er trots op onze erfenis van innovatie voort te zetten samen met Fincantieri, al bijna 20 jaar onze scheepsbouwpartner. Deze vier schepen van de Sonata-klasse zullen de volgende fase inluiden in de evolutie van het merk Oceania Cruises van uitzonderlijke luxe-ervaringen met kleine schepen”, aldus Montague.

Over Oceania Allura

Met een lengte van 246 meter en een capaciteit van 1.200 passagiers bij dubbele bezetting, biedt Oceania Allura een best-in-class personeel aan passagiers met twee personeelsleden voor elke drie gasten.

Oceania Allura heeft een chef-kok voor elke acht gasten en de helft van de bemanning van het schip is

toegewijd aan culinaire operaties.

Oceania Allura beschikt over de ruimste standaard hutten op zee, die meer dan 27 vierkante meter groot zijn. De bibliotheek aan boord van Oceania Allura bevindt zich op een nieuwe locatie in de buurt van de Horizons Lounge op dek 14. Omgeven door glazen wanden van vloer tot plafond die een prachtig uitzicht op zee bieden, is de ruimte zorgvuldig ontworpen voor een rustig toevluchtsoord en reflectie. Het roept het gevoel op van een modern landgoed en beschikt over pluche extra grote stoelen, warme meubels en samengestelde literaire selecties.

Op een steenworp afstand van de bibliotheek bevindt zich het geheel nieuwe LYNC Digital Center. Deze locatie, aangedreven door supersnelle Starlink WiFi, biedt gratis lessen die zijn ontworpen voor alle vaardigheidsniveaus, van de basisprincipes van sociale media en smartphonefotografie tot videografie en fotobewerking. Onder leiding van deskundige digitale conciërges bieden sessies in kleine groepen gasten gepersonaliseerde tips en praktische begeleiding, waardoor het gemakkelijk en leuk wordt om hun digitale verhalen te verbeteren.

Het inaugurele seizoen van Oceania Allura omvat 26 reizen die 92 bestemmingen aandoen, waaronder de Middellandse Zee, het Caribisch gebied, Canada en New England. De eerste reis van het schip vertrekt op 18 juli 2025 vanuit Triëst, Italië, op weg naar Athene, Griekenland.

Oceania Allura zal medio november 2025 worden gedoopt door een groep Best New Chefs-alumni van het tijdschrift Food & Wine tijdens een ceremonie in Miami. (Bron en foto: Cruisereiziger, 10 juli 2025).



Royal Caribbean neemt nieuwe Icon klasse schip STAR OF THE SEAS officieel in ontvangst

Royal Caribbean heeft donderdag officieel Star of the Seas toegevoegd aan haar vloot. Het nieuwste schip in de Icon klasse werd overgedragen na bijna twee jaar bouw bij de Meyer Turku-scheepswerf in Finland. De overdracht betekent een belangrijke mijlpaal op weg naar de geplande ingebruikname van het schip in augustus vanuit thuishaven Port Canaveral (Orlando), Florida.

Tijdens een officiële ceremonie in het AquaTheater aan boord van het schip waren meer dan 1.250 bemanningsleden en partners aanwezig, samen met Royal Caribbean Group CEO Jason Liberty, Royal Caribbean International CEO Michael Bayley, CEO van Meyer Turku Casimir Lindholm en voorzitter Jaakko Eskola. De bijeenkomst stond in het teken van het vieren van de innovatie en samenwerking die het mogelijk maakten om dit schip te realiseren.

“De overdracht van Star of the Seas is opnieuw een gedurfde stap in de richting van onze visie op de toekomst van vakanties,” aldus Jason Liberty. “Samen met onze partners bij Meyer Turku brengen we een next-generation vakantie-ervaring tot leven die miljoenen reizigers onvergetelijke herinneringen zal bezorgen.”

Tijdens de bouw realiseerde het team diverse technologische hoogstandjes, waaronder het enorme glazen AquaDome, zes recordbrekende glijbanen en diverse innovatieve faciliteiten. Voordat het schip haar eerste afvaarten maakt, reist Star of the Seas via Cadiz, Spanje, waar de laatste afwerkingen worden voltooid.

Vanaf augustus vaart Star of the Seas 8-daagse cruises naar zowel het oostelijke als westelijke Caribisch gebied, met populaire bestemmingen als Perfect Day at CocoCay in de Bahama's.

Michael Bayley: “Met Star of the Seas blijven we vernieuwen op het gebied van gezinsvakanties en avontuurlijke reizen. Dit is het resultaat van teamwork en toewijding van talloze getalenteerde mensen.”

Highlights Star of the Seas

Het schip biedt een breed scala aan voorzieningen verdeeld over acht thematische ‘neighborhoods’. Enkele

highlights:

Thrill Island – Met 's werelds grootste waterpark op zee, glijbanen, de Crown's Edge skywalk/thrill ride, FlowRider surfsimulator en klimmuur.

Chill Island – Drie dekken vol ontspanning met vier zwembaden, waaronder het grootste zwembad op zee, live muziek en swim-up bars.

Surfside – Een speciaal ontworpen gezinszone met kinderzwembaden, eetgelegenheden voor alle leeftijden en ontspanning voor ouders.

AquaDome – Een rustige plek overdag en spectaculaire shows 's avonds in het AquaTheater met onder meer duikers, acrobaten en robots.

The Hideaway – Een adults-only gebied met een zwevend infinity pool, DJ, whirlpools en bar boven de oceaan.

Verder zijn klassiekers zoals de Royal Promenade, Central Park met echte planten, en nieuwe concepten zoals het Lincoln Park Supper Club en innovatieve 'grab & go'-punten voor sushi, champagne en andere lekkernijen aanwezig. Ook zijn er nieuwe suitevoorzieningen verspreid over vier dekken.

Duurzaamheidsinspanningen

Star of the Seas is Royal Caribbean's derde schip dat wordt aangedreven door vloeibaar aardgas (LNG) en beschikt over diverse milieuvriendelijke technologieën, waaronder systemen voor warmteterugwinning en walstroomaansluitingen. Hiermee zet het bedrijf een stap richting haar doelstelling om in 2035 een klimaatneutraal cruiseschip te introduceren. In 2026 volgt het vierde LNG-schip, zusterschip Legend of the Seas, als derde schip in de Icon klasse.

Toekomstige bestemmingen

Royal Caribbean blijft ook aan wal investeren in haar vakantieaanbod. In december 2025 opent het Royal Beach Club Paradise Island op de Bahama's. Andere projecten in ontwikkeling zijn Royal Beach Club Cozumel (2026), Perfect Day Mexico (najaar 2027) en een exclusieve strandbestemming op Lelepa (Zuid-Pacific, 2027). (Bron en foto: Cruisereiziger, 10 juli 2025).



Royal Caribbean's STAR OF THE SEAS vertrokken uit Finland

Na meer dan twee jaar bouwen is het nieuwste schip van Royal Caribbean International, Star of the Seas, officieel vertrokken uit de scheepswerf Meyer Turku in het Finse Turku. Het schip zal eerst een tussenstop maken in het Spaanse Cadiz waar de laatste puntjes op de i worden gezet en meer bemanning aan boord komt, voordat het koers zet naar haar thuishaven: Port Canaveral in Florida.

De Star of the Seas is het tweede schip in de innovatieve Icon-klasse en belooft de "ultieme familievakantie" te leveren. Vanaf 31 augustus 2025 zal het schip 8-daagse cruises aanbieden naar zowel de oostelijke als westelijke Caraïben naar prive-eiland Perfect Day at CocoCay, Costa Maya, Cozumel en Roatan. Voorafgaand staan er enkele preview-cruises op het programma.

Star of the Seas biedt een indrukwekkend aanbod aan faciliteiten, verdeeld over acht thematische 'neighborhoods'. Hoogtepunten zijn onder meer Thrill Island met het grootste waterpark op zee, Chill Island met vier zwembaden, en Surfside, een gezinsvriendelijke zone. In de AquaDome worden 's avonds spectaculaire shows opgevoerd, terwijl The Hideaway een adults-only retreat is met infinity pool en DJ. Verder zijn er vertrouwde elementen zoals de Royal Promenade en Central Park, én nieuwe concepten zoals de Lincoln Park Supper Club en luxe suitevoorzieningen over vier dekken. (Bron en foto: Cruisereiziger, 18 juli 2025).

STAR OF THE SEAS, IMO 9829942 (NB-329), Passenger (Cruise) Ship, 248.663 GT, 20.964 DWT, 5.610

passagiers, 15-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1401, 27-9-2024 te water, 19-5-2025 op proefvaart, 27-5-2025 te Turku. 8-2025 geplande oplevering, 10-7-2025 ogeleverd als STAR OF THE SEAS aan Star Of The Seas LLC, vlag: Bahamas (C6HS3), in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL. 17-7-2025 vertrokken van Turku, 27-7-2025 van Cadiz, 4-8-2025 ETA te Ponce, Puerto Rico.

VIKING VESTA, IMO 9852444 (NB-318), 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6318, 1-7-2015 geplande oplevering, 20-10-2023 kiel gelegd, 4 en 5-7-2024 is de VIKING VESTA uitgedokt op de Fincantieri werf te Ancona, 26-6-2025 opgeleverd als VIKING VESTA aan Viking Ocean Cruises Ship XII, vlag: Noorwegen (NIS) (LAUR8), in beheer bij Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, Bermuda en Wilhelmsen Ship Management AS, Lysaker. 53.769 GT, 21501 NT, 6.103 DWT. 998 passagiers.



Sloopprijzen: GMS, 28-7-2025

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan	Weak	425 / LDT	445 / LDT	455 / LDT
2	India	Weak	415 / LDT	435 / LDT	445 / LDT
3	Bangladesh	Weak	405 / LDT	425 / LDT	435 / LDT
4	Turkey	Weak	250 / LDT	260 / LDT	270 / LDT

ABRAHAM M, IMO 9110913 (NB-329), Bulk Carrier. 20.837 GT, 1996 opgeleverd als FEDERAL SAGUENAY. 9-1-2020 verkocht van Federal Atlantic Ltd., Barbados aan Colchester Shipping Ltd., Cook Islands (E5U3687), in beheer bij Mansour Management Gemi Acentaligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Mersin, Turkije. 5-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 23-6-2025 op Chittagong Anchorage, 28-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOR.204 ANDREA, IMO 8429082, Mosselkotter, DCWH, 171 GT, 1977 opgeleverd door Lubbe & Voss Werft, Westerende Kirchloog (68) als ANDREA. 20-2018 verkocht aan J. Christoffers, Krummhörn-Duitsland. 3-2025 verkocht aan Christoffers GmbH, Krummhörn-Duitsland. 9-7-2025 gearriveerd bij Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V. te Haarlem om gesloopt te worden.

ANG MIN, IMO 9153109, Bulk Carrier, 43.351 GT, 1998 opgeleverd als ENERGY PRIDE. 2000 herdoopt ENERGY TRADE. 2011 herdoopt GLORY NEWCASTLE. 2013 verkocht van Glory Newcastle Ltd., Panama an Hongkong Haichang Global Ltd., Hong Kong, China, herdoopt CHANG MING. 2025 verkocht voor sloop. 23-6-2025 op Chittagong Anchorage, 2-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASMAA, IMO 9103178 (NB-329), Bulk Carrier, 26.081 GT, 45.228 DWT, 18-5-1994 te water, 30-8-1994 opgeleverd door Shin Kurushima DY Co., Onishi (2803) als ASHIYA STAR aan Sun Prince Line Inc., Panama. 2002 verkocht aan Stargold Shipping Corp., Panama, 3-2022 herdoopt STARGOLD TRADER. 12-2015 herdoopt CHANG MIN. 14-1-2019 in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., Jounieh, Libanon. 19-3-2019 verkocht aan Supreme Marine Co. Ltd., Cook Islands, in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., Jounieh, Libanon, 1-2019 herdoopt ASMAA. 2-2024 vlag: Sierra Leone (9LU2232). 5-2025 verkocht voor sloop. 2-6-2025 op Bhavnagar Anchorage, 4-6-2025 op Alang Anchorage, correctie: 10-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AUDA, IMO 9077692, (YL2257) Fishing Vessel, 112 GT, 12-1992 opgeleverd door Sosnovskiy Shipyard, Sosnovka als TSAREVICH. 7-1995 herdoopt AUDA. 23-4-2025 gearriveerd bij een sloperij te Liepaja om gesloopt te worden.

AYSENAZ, IMO 9034743 (NB-286), Chemical/Oil Products Tanker, 5.401 GT, 9.108 DWT. 23-12-1993 opgeleverd als LEMAN IV. 1-2003 herdoopt TRANS FJORD. 7-2012 herdoopt AYSENAZ. 31-8-2021 (e) verkocht voor sloop. 3-6-2025 verkocht van Hicri Ercili Denizcilik AS, Turkije aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4WO6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt SENAZ. 7-7-2025 verkocht voor sloop naar India. 22-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 25-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BERGE FUJI, IMO 9122590 (NB-329), Ore Carrier, 145.963 GT, 268.025 DWT, 1996 opgeleverd door Nagasu

Hitachi Shipbuilding & Engineering, Shibushi als NAVIX ASTRAL. 18-6-2012 verkocht aan Berge Mauna Kea Co. S.A., 6-2012 vlag: Isle of Man (2FSC2), in beheer bij Berge Bulk Maritime Pte. Ltd., 6-2012 herdoopt BERGE FUJI. 6-2025 verkocht aan Chittagong Breakers (440 USD/TO). 23-6-2025 op Chittagong Anchorage, 27-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BIOTRANS, IMO 7705116, Fishing Vessel, 748 GT, 2.245 kW, Caterpillar, 1978 opgeleverd door Vaagland Batbyggeri, Vaagland als SMARAGD. 12-1996 herdoopt MOGSTERHAV. 8-2000 herdoopt LAFJELL. 1-2002 herdoopt BEINUR. 2-2006 herdoopt BEINUR 1. 4-2006 herdoopt MAAN VIKING. 6-2009 herdoopt HEGUR. 5-2011 herdoopt BIOTRANS. 2024 gesloopt bij Fosen Gjenvinning, Stokksund, Trøndelag,

BITUMEN PRINCESS, IMO 9133719, Asphalt/Bitumen Tanker. 4.236 GT, 1995 opgeleverd als SKY BLUE. 2008 herdoopt HANYU GLOBAL. 2019 verkocht van Hanyu Co. Ltd., Zuid Korea aan Aicl Overseas Inc., Panama, herdoopt BITUMEN PRINCESS. 6-2025 verkocht voor sloop naar India. 25-6-2025 op Bhavnagar Anchorage, 26-6-2025 op Alang Anchorage, 27-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



BONTRUP PEARL, IMO 8309397, Self-Discharging Bulk Carrier, 27.962 GT, 43.952 DWT, 1984 opgeleverd door Sanoyas-Hishino, Mizushima (1060) als HEINA aan A/S J.L. Mowinckels Rederi, Noorwegen. 27.962 BRT, 43.022 DWT. 1991 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas (C6KB2), herdoopt AUK ARROW. 2012 verkocht aan Point Lisas Pearl Shipping Co. Ltd., Bahamas SMT Shipping Poland Sp zoo), 22-6-2012 in beheer bij SMT Shipmanagement & Trans-Pol, 7-2012 herdoopt POINT LISAS PEARL. 2016 verkocht aan Bontrup Pearl Ltd., herdoopt BONTRUP PEARL. 7-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 16-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 19-7-2025 op Alang Anchorage, 22-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 1-8-2016).

HMS BRISTOL D23, IMO 4907828 (NB-329), 1973 in dienst gesteld. 2011 in gebruikt als havenopleidingsschip bij HMNB Portsmouth. 10-2020 uit dienst gesteld na bijna 48 jaar actieve dienst. Geen enkele Britse scheepswerf heeft een bod uitgebracht op het recyclingcontract. Volgens een verklaring van 11 juni 2025 van het Britse Defence Equipment & Support, zelf een onderdeel van het Ministerie van Defensie (MoD), was er overeenstemming bereikt over de verkoop van de HMS Bristol en zou het schip naar een 'gespecialiseerde recyclingfabriek' op een door de EU goedgekeurde werf in Turkije worden gebracht. 2024 verkocht voor sloop aan Leyal Gemi Sokum en Sok Denizcilik. 11-6-2025 vertrokken van Portsmouth met de sleepboot PROTUG 87 (IMO 9043500) naar Aliğa, 3-7-2025 te Aliğa.

HMS Bristol: een historisch schip uit de Falklandoorlog. De HMS Bristol, te water gelaten in 1969 en in dienst gesteld in 1973, speelde een cruciale rol in de operaties van de Royal Navy. Ontworpen als een Type 82-torpedobootjager, was het schip uitgerust met geavanceerde wapensystemen om vliegdekschepen te escorteren, waaronder Sea Dart-luchtdoelraketten en Ikara-onderzeebootbestrijdingssystemen. HMS Bristol diende als vlaggenschip tijdens de Falklandoorlog van 1982 en voerde het bevel over cruciale operaties in het conflict. Ondanks haar prestaties had de HMS Bristol te kampen met meerdere ketelexplosies, eerst in 1974 en later in 1984. Dankzij reparaties bleef het schip functioneel, maar het werd uit actieve gevechtssdienst gehaald en omgebouwd tot opleidingsschip. (turkiye-today).

CHANG MIN, IMO 9153109, Bulk Carrier, 43.351 GT, 1998 opgeleverd als ENERGY PRIDE. 2000 herdoopt ENERGY TRADE. 2011 verkocht aan Glory Newcastle Ltd., Panama, herdoopt GLORY NEWCASTLE. 2013 verkocht aan Hongkong Haichang Global Ltd., Hong Kong (China), herdoopt CHANG MING. 19-5-2025

verkocht aan Knight Marine Inc., Comoros (D6A4055), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 6-2025 (e) herdoopt ANG MING. 19-6-2025 (e) verkocht voor sloop. 23-6-2025 op Chittagong Anchorage.

CONICO ATLAS, IMO 9288693, Crude Oil Tanker, 62.320 GT, 111.013 DWT, 2004 opgeleverd als DELTA PIONEER aan Pontoporos Special Maritime Enterprise (ENE), Griekenland, in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. 2006 in beheer bij Delta Tankers Ltd. 2023 verkocht aan Durbeen Navigation Ltd., Cook Islands, in beheer bij Alqutb Alshamali Marine Services en Radiating World Shipping Services, 1-2023 herdoopt ANDAMAN SKIES. 16-5-2025 verkocht aan Tachio Trading Ltd., Comoros (D6A4015), in beheer bij Aurelius Ship Management LLC, 5-2025 herdoopt CONICO ATLAS. 6-6-2025 verkocht voor sloop. 13-6-2025 op Bhavnagar Anchorage 16-6-2025 op Alang Anchorage, 11-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CONTRACT II, IMO 9105085, Chemical/Products Tanker. 26.218 GT, 46.267 DWT, 1996 opgeleverd als TROITSK. 2010 herdoopt EMMA VICTORY. 2018 herdoopt EMMA. 26-2-2019 verkocht van Emma Shipping Ltd., Sierra Leone aan Africo 1 Off-Shore SAL, Iran herdoopt JASMINE. 9-2024 vlag Guyana (VALS). 6-2025 verkocht voor sloop. 25-6-2025 op Bhavnagar Anchorage, 28-6-2025 op Alang Anchorage, 29-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CORSO MARINE, IMO 9203708 (NB-329), General Cargo Ship, 5.659 GT, 2000 opgeleverd als MOKSHEIM. 2008 herdoopt OMG KOLPINO. 2009 herdoopt VIVARA. 2014 verkocht aan New Marine Technologies Group Ltd., St. Kitts and Nevis, herdoopt BELIEVE. 2016 vlag: Sierra Leone (9LU2410). 2017 verkocht aan Sky Pacific Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Price Co. Ltd., herdoopt CORSO MARINE. 9-2018 verkocht aan Prime Shipping LLC, Sierra Leone. 5-2025 verkocht voor sloop naar India. 19-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 22-7-2025 op Alang Anchorage, 25-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CUYAHOGA, IMO 5166392, Self-Discharging Bulk Carrier, 10.532 GT, 15.850 DWT, 8-1943 opgeleverd door American SB. Co., Lorain, Ohio (828) als J. BURTON AYERS aan Great Lakes SS. Co. Inc., Wilmington, Del. U.S.A. 8.758 BRT. 1957 verkocht aan Wilson Marine Transit Co., Wilmington, Del. 1972 verkocht aan Kinsman Marine Transit Co. (Geo. M. Steinbrenner), Wilmington, Del. (Cleveland). 1974 verkocht aan Oglebay Norton Co., Wilmington, Del. (Cleveland). 1975 verbouwd tot zelf-lossende bulkcarrier. 1995 verkocht aan Black Creek Shipping Co. Ltd., Nanticoke, Ontario-Canada (CFG6460), herdoopt CUYAHOGA. 2003 verkocht aan Lower Lakes Towing Ltd., Nanticoke-Canada. 15-3-2024 tijdens reparatie te Ashtabula, Ohio brak er brand uit aan boord, Total Loss verklaard en opgelegd. 28-7-2025 vertrokken van Ashtabula, Ohio met de McKeil Marine sleepboten MOLLY M1 (IMO 5118838) en WYATT M (IMO 897178) naar Marine Recycling Corporation te Port Colborne, 29-7-2025 gearriveerd te Port Colborne om gesloopt te worden.

DAE WON, IMO 9197143 (NB-329), Chemical/Products Tanker, 9.599 GT, 16.466 DWT, 1998 opgeleverd Kurinoura Dockyard & Shipbuilding, Yawatahama als GOLDEN TIFFANY. 17-3-2010 verkocht aan New River Shipping S.A., Panama. 2011 in beheer bij Dorval Ship Management K.K. 2015 verkocht aan Jeil International Co. Ltd., Zuid-Korea, 12-2015 herdoopt DAE WON. 2018 in beheer bij C & C Maritime Pte. Ltd. 2-2022 in beheer bij Jeil International Co. Ltd., Busan. 9-5-2025 verkocht voor sloop. 15-7-2025 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., Comoros (D6A4151), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt AEWO. 30-7-225 op Bhavnagar Anchorage, 31-7-225 op Alang Anchorage.

DARIA, IMO 8516782, Fish Factory Ship, 2.598 GT, 791 DWT, gebouwd door Tangen Verft, Kragero (84), 1986 opgeleverd door Langsten Slip, Tomrefjord (109) als P/R Concordia, Noorwegen. 1.699 BRT. 1992 verkocht aan Seabag Clam Co., Canada, herdoopt M.V. CONCORDIA. 1999 verkocht aan Deep Sea Clam Co. Inc., Canada, herdoopt OCEAN CONCORD. 2009 in beheer bij Clearwater Seafoods LP. 14-12-2017 verkocht aan Northern Research Fleet Co. Ltd., Rusland (UDWX), 12-2027 herdoopt DARIA. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-6-2025 op Aliğa Anchorage, 25-6-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

DK 03, IMO 9082908, Bulk Carrier, 27.548 GT, 46.637 DWT, 1-2-1994 te water, 5-1994 opgeleverd door Mitsui Eng. & SB Co., Tamano (1405) als WESTERN VIKING aan Melodia Maritime Pte. Ltd., Manila. 27.011 GT, 46.837 DWT. 2003 verkocht aan Sea Priority S.A., Panama, herdoopt BIANCO ZEALAND. 7-2018 verkocht aan Harpoon Marine Co., Cook Islands (New Zealand) (VRS Maritime Services DMCC), herdoopt HARPOON. 4-2019 verkocht aan Kyk Lines PT, Indonesia (YCMV2), 4-2019 herdoopt DK 03. 7-2025 verkocht voor sloop (390 USD/TO).

DUKHAN, IMO 9265500 (NB-327), LNG Tanker, 111.162 GT, 72.533 DWT, 2004 opgeleverd door Mitsui Ichihara Engineering & Shipbuilding, Ichihara als DUKHAN aan Qatar LNG Transport Ltd., Liberia (A8FG3). 4-9-2007 in beheer bij MOL LNG Transport Europe Ltd. 12-2019 verkocht aan LNG Water Lily Shipping Corp., Liberia (A8FG3). in beheer bij MOL LNG Transport Europe Ltd. 23-9-2024 opgelegd bij Labuan. 3-2025 verkocht voor sloop (as is Labuan 613 USD/TO). 22-4-2025 verkocht aan Ocean Exim Trading Ltd., St. Kitts and Nevis (V4UB6), in beheer bij Karmarine Karadeniz Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul en GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt UKHAN. 16-6-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-6-2025 op Alang Anchorage, 17-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ELIAN, IMO 9141998, Bulk Carrier, 26.019 GT, 45.742 DWT, 1996 opgeleverd door Imabari Shipbuilding, Marugame Yard, Marugame als ETERNAL SPIRIT. 4-2003 herdoopt CHRYSOULA S. 20-9-2018 verkocht

aan NVL Reliance S.A., Panama (H3JG), in beheer bij NVL Trans Shipping Ltd., 9-2018 herdoopt RELIANCE. 23-5-2025 verkocht voor sloop (435 USD/TO). 7-2025 verkocht aan Future Projects Inc., St. Kitts and Nevis (V4XL6), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, 7-2025 herdoopt ELIAN. 31-7-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



ERIKSON POLAR, IMO 8819287, Refrigerated Cargo Ship, 5.084 BRT, 6.120 DWT, casco gebouwd door Solisnor E.N., Setubal (143), 1991 opgeleverd door Kvaerner Loland, Leirvik (112) als ERIKSON POLAR aan Temper Reefer Ltd., Bahamas. 1992 verkocht aan Lauritzen Shipping (Bahamas) Ltd., Bahamas, herdoopt IBERIAN REEFER. 199- verkocht aan Lauritzen Ship Owner A/S, Denemarken. 1999 verkocht aan Lauritzen Reefers A/S, Denemarken. 2003 vlag Isle of Man. 9-2013 herdoopt AUXIS. 4-2021 verkocht aan IRIDA-DV LLC, Ussuriysk, vlag Rusland, in beheer bij Ussuri Import LLC, Vladivostok, 4-2021 herdoopt ALAID. 5-2025 vlag: Aruba (VALS), 5-2025 herdoopt LUSAY. 17-7-2025 verkocht voor sloop. 23-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 26-7-2025 op Alang Anchorage, 31-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 1-2-1994).

FP FUTURE, IMO 9244702, Wood-Chip Carrier, 40.360 GT, 2002 opgeleverd als HOKUETSU FUTURE aan Lucifer Maritima S.A., Panama. 7-2017 herdoopt FP FUTURE. 8-2020 vlag: Marshall Islands. 6-2025 verkocht aan Alang Breakers, India.

GAS SOECHI 28, IMO 9109603, LPG Tanker, 3.465 GT, 4.200 DWT, 27-1-1995 opgeleverd door Tachibana Shipbuilding & Engineering, Anan, Japan als ARMADA PUTERA. 10-2004 herdoopt GAS PRODIGY. 9-4-2010 verkocht aan Inti Energi Line P.T., Indonesië (PNLT), 4-2010 herdoopt GAS SOECHI XXVIII (GAS SOECHI 28). 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 21-6-2025 op Chittagong Anchorage, 26-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GLOBAL NUBIRA, IMO 9167306 (NB-329), Container Ship, 3.809 GT, 4.900 DWT, 5-11-1997 te water, 30-1-1998 opgeleverd als GLOBAL NUBIRA. 3-2020 verkocht aan Heung A Line Co. Ltd., Zuid-Korea (DSOB7), in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan. 5-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 410 USD/TO). 22-5-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., St. Kitts and Nevis (V4VW6), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, herdoopt BIRA. 11-6-2025 op Bhavnagar Anchorage, 14-6-2025 op Alang Anchorage, 16-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLD EAGLE, IMO 9168398 (NB-328), General Cargo Ship, 5.580 GT, 6.914 DWT, 25-8-1997 opgeleverd Nishi Shipbuilding, Imabari als QUEEN STELLA, vlag: Panama (3FPB7). 9-11-2009 verkocht aan Jin Ying Shipping Ltd., Panama (3FPB7), Weihai Yunhao International, Shandong, 12-2009 herdoopt GOLD EAGLE. 4-2025 verkocht voor sloop (as is Vietnam, 354 USD/TO). 24-4-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., St. Kitts and Nevis (V4TW6), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 4-2025 herdoopt GOLD. 15-7-2025 op Chittagong Anchorage, 21-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GRAND MASTER, IMO 9257008, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 1.394 GT, 2002 opgeleverd door Austal Ships, Henderson als FARES AL SALAM aan El Salam Maritime Transport, Saudi Arabia. 3-2009 herdoopt FARES 1. 6-2-2025 verkocht aan onbekende koper. 2025 herdoopt GRAND MASTER. 7-7-2025 verkocht voor sloop.

HARBOUR WELL, IMO 9170262, Bulk Carrier, 37.689 GT, 72.497 DWT, 1998 opgeleverd Marugame Yard, Marugame, Japan als SPRING PEACOCK. 9-2009 herdoopt HARVEST FESTIVAL. 2-2020 herdoopt HARBOUR WELL. 2-7-2021 in beheer bij Guangzhou Gangsheng Shipping. 10-1-2025 verkocht aan Giant Plan Ltd., Majuro vlag: Panama (HONT). 7-2025 verkocht voor sloop.

HEBRIDEAN ISLES, IMO 8404812 (NB-329), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 3.040 GT, 671 DWT, 12-1985 opgeleverd door Cochrane Shipbuilding, Selby (130) als HEBRIDEAN ISLES aan Caledonian MacBrayne Ltd., U.K. (GFMJ). 10-2006 in beheer bij Calmac Ferries Ltd., Gourrock. 2-2020 ingevallen voor de ISLE OF MULL (IMO 86083390, 1988) die op 20 februari 2012 bij aankomst te Oban tegen de pier werd gesmeten door een windvlaag, de boegdeur en de gang-way raakten beide beschadigd, er waren geen gewonden en de passagiers zijn veilig aan land gebracht. 2-8-2024 de ferry HEBRIDEAN ISLES bestemd voor sloop. 18-11-2024 opgelegd in afwachting van sloop met minimale bemanning in het King George V-dok te Glasgow. 21-11-2024 certificatie verlopen. 5-2025 verkocht voor sloop naar Esbjerg, 9-5-2025 de bemanning van boord.



Levering aan sloopbedrijven vertraagd vanwege Brexit

De 'Hebridean Isles', die op het punt stond gesloopt te worden, heeft uitstel van executie gekregen vanwege de Brexit. Na de laatste overtocht naar Islay ligt de veerboot voor anker in de King George V-dok aan de Clyde, in afwachting van overdracht aan Denemarken om daar gesloopt te worden. Dat was aanvankelijk voor april overwogen, maar het schip kon de Europese Unie niet binnenkomen vanwege regelgeving rond gevaarlijk afval. Het probleem zou te maken hebben met de vriesvakken aan boord, en met name de isolatie die bij de constructie ervan is gebruikt. Van het bergen van motoronderdelen tot het verwijderen van gevaarlijk materiaal, het project is nauwlettend gemanaged om te garanderen dat alle partners, zoals het Scottish Environment Protection Agency en het Deense equivalent, aan de eisen voldoen. Het project bevond zich in de laatste fase van het invullen van de vereiste documenten en Calmac hoopte dat het schip de reis naar Denemarken zou kunnen beginnen zodra alle benodigde vergunningen waren verleend. De regels zijn sinds de Brexit veranderd en het kost meer tijd om goedkeuringen voor de documenten te verkrijgen. In combinatie met de complexiteit van de ontmanteling om belangrijke onderdelen van het schip te behouden, heeft het project iets langer geduurd dan oorspronkelijk gepland. (VT, 11-6-2025. Foto: Pieter Inpijn, 12-4-2018, vanaf Oban passage Tobermory, Isle of Mull).

HELENE, IMO 8510958, Fishing Vessel, 654 GT, 496 DWT, 1986 opgeleverd door Marstal Team Staal, Marstal, Denemarken als E.100 BETTY BORSMOSE. 4-2005 herdoopt HM.220 SUSAN VENDELBO. 12-2012 herdoopt STORMY 2. 21-8-2017 verkocht aan Wichmann Fishing A.p.S., Denemarken. 2018 vlag: Belize (V3SL7), 2-2018 herdoopt V3SL7 HELENE. 2-2024 gesloopt.

HL RAS LAFFAN, IMO 9176008 (NB-329), LNG Tanker, 93.769 GT, 75.079 DWT, 14-12-1998 kiel gelegd, 14-5-1999 te water, 20-7-2000 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (N062) als HANJIN RAS LAFFAN aan KSH International S.A., Panama (H3FP), in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. 38,900 EPK, 28.630 kW, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works. 17-10-2005 in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 30-6-2014 in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 22-2-2017 in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. 5-2017 herdoopt HL RAS LAFFAN. 9-2020 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Republic of Korea (D7VM). 26-

5-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 9-6-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4XC6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt RASI. 6-7-2025 op Chittagong Anchorage, 13-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HL SUR, IMO 9176010 (NB-329), LNG Tanker, 93.769 GT, 75.159 DWT, 1-6-1998 kiel gelegd, 12-12-1998 te water, 7-1-2000 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (N061) als HANJIN SUR aan KSH International S.A., Panama (3FUN9), in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. 38,863 EPK, 28.603 kW, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki. 2-5-2005 in beheer bij Hanjin Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 30-6-2014 in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. en G-Marine Service Co. Ltd. 24-2-2017 in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. 10-2017 herdoopt HL SUR. 22-1-2020 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Republic of Korea (D7AR). 15-4-2024 verkocht aan Nereus 2 S.A., 4-2024 vlag: Liberia (5LPU8), in beheer bij H-Line Shipping Co. Ltd. 26-5-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 9-6-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4XD6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, herdoopt SUR. 15-7-2025 op Chittagong Anchorage, 17-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HORIZON ENTERPRISE, IMO 7617905 (NB-323), Container Ship, 28.219 GT, 31.423 DWT. 28-7-1979 te water, 7-1980 opgeleverd door Bethlehem Steel, Sparrows Point (4651) als AUSTRAL PURITAN aan Farrell Lines Inc., U.S.A. (KRGB). Vracht- containerschip, 30.686 BRT, 28.150 DWT. 1982 verkocht aan Hartford National Bank & Trust Co., U.S.A. 1983 verkocht aan United States Lines Inc., U.S.A., herdoopt AMERICAN PURITAN. 1983 verbouwd tot containerschip, 28.095 BRT, 30.976 DWT. 1987 verkocht aan Sea-Land Service Inc., U.S.A., herdoopt SEA-LAND ENTERPRISE. 2000 verkocht aan CSX Lines LLC, U.S.A., herdoopt CSX ENTERPRISE. 30-4-2003 verkocht aan Horizon Lines LLC, U.S.A., herdoopt HORIZON ENTERPRISE. 4-2006 verkocht aan U.S. Bank National Association, U.S.A. 7-2006 verkocht aan Horizon Lines LLC, U.S.A. 29-5-2015 in beheer bij Crowley Liner Services Inc. en Marine Transport Management. 2016 verkocht aan Sunrise Enterprise LLC, U.S.A., in beheer bij Crowley Liner Services Inc. en Marine Transport Management. 13-6-2018 in beheer bij Pasha Hawaii Holdings LLC en Sunrise Vessel Operations LLC. 4-11-2024 verkocht voor sloop. 27-2-2025 verkocht aan Winter Park Trading, Ajman Free Zone, Ajman, United Arab Emirates, vlag: Comoros (D6A3832), 2-2025 herdoopt ENTERPRISE. 9-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 9-7-2025 op Alang Anchorage, 10-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



HUGO, IMO 8418629, Offshore Tug/Supply Ship, 2.723 GT, 1.275 DWT, 13-11-1990 te water gelaten als NEFTEGAZ-72 voor U.S.S.R., 5-1993 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B92-II/22) als PETEKA SUPPLY I. Pipe carrier. 1991 verbouwd tot Offshore Tug/Supply Ship. 1993 verkocht aan Hua Tong Shipping (Liberia) Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt HUA TONG. 9-7-2010 verkocht aan Shenzhen Huawei Offshore, China, 7-2010 herdoopt HUA GAO. 6-5-2025 verkocht aan Trade Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4UZ6), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt HUGO. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 22-6-2025 op Chittagong Anchorage, 26-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Willem Koper).

HYUNDAI AQUAPIA, IMO 9179581 (NB-329), LNG Tanker, 113.998 GT, 77.564 DWT, 28-9-1998 kiel gelegd, 25-2-1999 te water, 31-3-2000 opgeleverd door Hyundai H.I. Industries Co. Ltd., Ulsan (1156) HYUNDAI AQUAPIA aan H&S Shipping S.A., Panama (H3BY), in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 38.970 APK, 28,665 kW, 2 S Turbine, Mitsubishi, de werf, 20,3 kn. 25-7-2012 in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. en HMM Ocean Service Co. Ltd. 1-7-2014 in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. en Hyundai LNG Shipping Co. Ltd. 8-2-2019 in beheer bij Hyundai LNG

Shipping Co. Ltd. 5-2020 verkocht aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., 5-2020 vlag: Republic of Korea. 26-7-2021 verkocht aan Korea Tonnage No 87 Shipping, 7-2021 vlag: Marshall Islands (V7A4867), in beheer bij Hyundai LNG Shipping Co. Ltd. 24-5-2025 verkocht voor sloop. 17/06/2025 verkocht aan Sea Line Inc., St. Kitts and Nevis (V4XG6), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt APIA. 19-7-2025 op Alang Anchorage, 20-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HYUNDAI COSMOPIA, IMO 9155157, LNG Tanker, 113.998 GT, 77.591 DWT, 4-1-2000 opgeleverd als HYUNDAI COSMOPIA aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., Panama. 1-2020 vlag Zuid-Korea. 8-2021 vlag Marshall Islands (V7A4880). 5-7-2025 te Batam. 7-2025 verkocht voor sloop (580 USD/TO as is Indonesia).

HYUNDAI TECHNOPIA, IMO 9155145 (NB-329), LNG Tanker, 113.998 GT, 77.584 DWT, 13-10-1997 kiel gelegd, 4-4-1996 te water, 30-7-1999 opgeleverd door Hyundai H.I. Industries Co. Ltd., Ulsan (1073) HYUNDAI TECHNOPIA aan H&S Shipping S.A., Panama (3FNW9), in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. 38.984 APK, 28,675 kW, 2 S Turbine, Mitsubishi, de werf, 20,3 kn. 25-7-2012 in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. en HMM Ocean Service Co. Ltd. 1-7-2014 in beheer bij Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. en Hyundai LNG Shipping Co. Ltd. 8-2-2019 in beheer bij Hyundai LNG Shipping Co. Ltd. 5-2020 verkocht aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., 5-2020 vlag: Republic of Korea. 26-7-2021 verkocht aan Korea Tonnage No 87 Shipping, Marshall Islands (V7A4881), in beheer bij Hyundai LNG Shipping Co. Ltd. 23-5-2025 verkocht voor sloop. 19-6-2025 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., St. Kitts and Nevis (V4XH6), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore en Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt TECHNO. 7-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 10-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KHATANGA, IMO 8610887 (NB-98), Oil Products Tanker, 14.937 GT, 23.050 DWT, 12-9-1987 te water bij Kockums, Malmö (603) als NORD SKAGERRAK voor Nordstrom & Thulin A/B, Zweden, 11-1987 opgeleverd als BAUSKA aan Latvian Shipping Co., U.S.S.R. 1992 vlag Letland. 199- verkocht aan Mimosa Marine Shipping Co., Cyprus. 2003 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland, 9-2003 herdoopt KHATANGA. 2017 te Gdynia en opgelegd. 16-5-2025 verkocht voor sloop naar Denemarken.

Na acht jaar is de Russische 'Khatanga' uit de haven van Gdynia verwijderd. Het schip zal worden gesloopt op een recyclingterrein in Esbjerg. De reden voor de maatregel was de jarenlange blokkade van een ligplaats en de bedreiging voor de scheepvaart. De 'Khatanga' werd tot maritiem veiligheidsrisico verklaard nadat het schip binnen twee maanden twee keer losbrak van zijn ligplaats. De verwijdering van het schip werd op 19 juni aangekondigd door de minister van Infrastructuur Dariusz Klimczak. De haven van Gdynia had aanzienlijke economische verliezen geleden door de ligplaats van de tanker. De Poolse havenautoriteit schat de compensatie voor de jaren van de ligplaats op ongeveer 13 miljoen zloty (ongeveer 3 miljoen euro). De autoriteiten kondigden aan dat ze de kosten zullen claimen op de Russische eigenaar. Het schip had geen bemanning en voldeed niet aan de veiligheidsnormen. De viceminister van Infrastructuur Arkadiusz Marchewka bekritiseerde ook de jarenlange inactiviteit van eerdere functionarissen.

De sleepoperatie vond plaats onder moeilijke weersomstandigheden. Drie havensleepboten en één diepzeesleepboot werden ingezet. De 'Khatanga' zal naar verwachting op 24 juni in Esbjerg aankomen. Er is geen gecertificeerde faciliteit in Polen voor de sloop van schepen van deze omvang. De tanker lag sinds 2017 in de haven aangemeerd nadat hij een technische inspectie had afgekeurd. Reparaties en vertrek waren aanvankelijk gepland, maar zijn nooit uitgevoerd. In 2020 vroeg de Russische rederij Murmansk Shipping Company het faillissement aan. Sindsdien ligt de 'Khatanga' in de haven zonder juridisch duidelijke eigendomsstatus. (Timsen).

28-6-3026 gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden.



KRITI I, IMO 7814046 (NB-329), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 27.239 GT, 5.339 DWT. 22-2-1979 te water, 5-1979 opgeleverd door Koyo Dockyard Co., Mihara (828) als NEW SUZURAN aan Shin Nipponkai Ferry K.K., Japan. 14.624 BRT, 5.561 DWT. 1996 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland (SZRD), herdoopt KRITI I. 27.239 GT, 5.339 DWT. 12-2023 verkocht aan Attica Group., Griekenland, in beheer bij Attica Ferries Single Member, Athene. 7-10- 2024 uit de vaart en opgelegd in de Golf van Elefsina. 7-3-2025 verkocht voor sloop. 5-2025 verkocht naar slopers te Aliğa, Turkije 18-5-2025 van Eleusis achter de sleepboot PROTUG 85-1 naar Aliğa, 21-5-2025 op Aliğa Anchorage, 5-2025 op Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 29-8-2021 aankomst te Heraklion).

LA SUPERBA, IMO 9214276 (NB-318), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 49.642 GT, 2002 opgeleverd als LA SUPERBA aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Italië (ICGK). 14-1-2023 te Palermo brak er brand uit op het bovenste autodek, alle opvarenden werden geëvacueerd, na 12 uur had men de brand onder controle maar bleef meer dan een week opnieuw oplaaen en branden, waardoor de ferry ernstige schade opliep. 15-1-2023 total-loss verklaard. 2024 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije.



De ontmantelingsprocedure van de 'LA SUPERBA', die op 15 januari 2023 door brand werd getroffen in de haven van Palermo, wordt voortgezet. De havenautoriteiten van Palermo hebben een verzoek van het bedrijf gepubliceerd, gedateerd 7 juli 2025, waarin toestemming wordt gevraagd voor de vrijwillige sloop van het schip. Opmerkingen over het verzoek kunnen tot de eerste week van september worden ingediend. Het was de bedoeling van GNV om een "constructive total loss" te verklaren, een stap die vervolgens de overdracht van het eigendom aan de verzekeringsmaatschappij (SIAT) mogelijk maakt, die de casco- en machinedekking had verstrekt en vervolgens de afwikkeling van de schade zal afhandelen. De veerboot zal in Aliğa worden verkocht voor de sloop. Hoewel GNV op een gegeven moment overwoog om het door de brand getroffen gebied te herbouwen, werd dit besluit uitgesteld en werd uiteindelijk besloten om het schip een constructive total loss (CTL) te verklaren en het schip te verlaten ten gunste van de verzekeringsmaatschappij. (Timsen, 18-7-2025. Foto: Carlo Martinelli, 30-11-2020, Genua).

23-7-2025 LA SUPERBA vertokken van Palermo naar Aliğa met de sleepboot MSC DRAGON (IMO 9240952), 28-7-2025 ETA te Aliğa, 29-7-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

LORD 17, IMO 9146091 (NB-326), General Cargo Ship, 6.264 GT, 3.891 NT, 8.679 DWT, 9-1996 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd., Hashihama, Imabari (2902) als BALABAC STRAIT aan Leyte Navigation S.A., Panama (3FJB6). 6-2003 herdoopt ODELIA. 2005 verkocht aan K/S Danskib 49, Panama (3FJB6), in beheer bij Cosco Wallem Ship Management Co. Ltd. voor ID Shipping A/S en Investeringsgruppen Danmark A/S, 12-2005 herdoopt ID TRADER. 2008 in beheer bij in beheer bij Cosco Wallem Ship Management Co. Ltd. en Bidsted & Co. A/S voor ID Shipping A/S en Investeringsgruppen Danmark A/S. 2010 verkocht, in beheer bij Lianyungang Shipping Corp., Lianyungang, China, 6-2010 herdoopt FENG ZHI BAO. 25-5-2023 verkocht aan RWS Shipping & Trading S.A., Dubai, 5-2023 vlag: Comoros (D6A3109), in beheer bij Friends Shipping Co., Dubai, 5-2023 herdoopt LORD 17. 2025 verkocht voor sloop naar India. 12-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 16-4-2025 op Alang Anchorage.

De Scheepseigenaar heeft poging vrijdeld om LORD 17 aan de grond te zetten om gesloopt te worden. Een reder uit de VAE is vrijdeld in zijn poging om de 'LORD 17' in Alang aan de grond te zetten voor recycling door een Iraanse havenautoriteit. De instantie beweerde dat het schip de stad had verlaten zonder zijn rekeningen te betalen. World Atlantic Shipping had vóór de stranding een arrestatiebevel tegen het schip verkregen, nadat ze had beweerd dat eigenaar Friend Ships het schip \$ 714.000 schuldig was voor onbetaalde leveringen en diensten die het aan verschillende schepen van het bedrijf had geleverd. De 'LORD 17' was eerder al gearresteerd in de haven van Bandar Abbas, maar op 31 maart ontsnapte het schip aan het

aanhoudingsbevel door de haven te verlaten. Het schip was onderworpen aan een claim voor onbetaalde bemanningslonen tijdens de arrestatie in Iran. Het schip zou Bandar Abbas hebben verlaten zonder havengelden te betalen en een havencertificaat te verkrijgen.

De 'LORD 17' kwam op 16 april 2025 aan bij Alang. De geregistreerde eigenaar is het in Panamese register geregistreerde RWS Shipping and Trading, een bedrijf met als adres het kantoor van Friends Shipping in Dubai. (Timsin, 18-4-2025).

14-6-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAHARSHI PARASHURAM, IMO 9034547, Crude Oil Tanker, 51,785 GT, 93.322 DWT, 12-8-2022 opgeleverd als MAHARSHI PARASHURAM aan Shipping Corp of India Ltd., India (VVZU). De Shipping Corp of India (SCI) heeft de MAHARSHI PARASHURAM verkocht aan scheepsslopers te Alang. Het schip werd in Colombo verkocht in de staat waarin het zich bevindt voor \$ 395 per ldt, oftewel \$ 7,2 miljoen. SCI's beslissing om het schip te verkopen kwam slechts een week nadat de in Singapore gevestigde bulkvervoerder Berge Bulk ervoor had gekozen om een van zijn zeer grote ertsschepen in Bangladesh te recyclen. SCI rondde in juni 2025 een aanbestedingsprocedure af om de MAHARSHI PARASHURAM af te stoten.

MALENE OSTERVOLD, IMO 6415051, Research Vessel, 2.115 GT, 1.301 DWT. 1965 opgeleverd door Cochrane Ltd., Selby (1490) als CAPE KENNEDY aan Hudson Bros. Trawlers Ltd., U.K. Trawler, 1.156 BRT. 1966 herdoopt ROSS KENNEDY. 1966 herdoopt ROSS INTREPID. 1968 verkocht aan Ross Freezer Trawlers Ltd., U.K. 1971 verkocht aan Northern Trawlers Ltd., U.K. 1975 verkocht aan Harald Ostervold, Noorwegen, herdoopt MALENE OSTERVOLD. 1978 verlengd en verbouwd tot research vessel, 1.118 BRT. 8-2007 vlag: Noorwegen (NIS). 7-2013 vlag: Bahamas (C6AO6). 17-12-2018 verkocht aan Ostervold Seismikk AS, Bahamas, in beheer bij Norfield Offshore AS, Torangsvaag, Noorwegen. 17-7-2025 gearriveerd bij Feda Scrapyard, Noorwegen om gesloopt te worden.

MANASOTA, IMO 9275957 (NB-320), Bulk Carrier, 88.426 GT, 2004 opgeleverd als KATERINA V. 2005 herdoopt MANASOTA. 5-10-2015 verkocht aan Magenta Owning Co. Ltd., Malta, in beheer bij TMS Dry Ltd., Athene. 14-1-2025 tijdens een reis van Cape Town, South Africa naar Singapore, varende op de Indian Ocean op 210 mijl NW van Rodrigues, Mauritius, brak er brand uit in de machinekamer, met het CO2 systeem onder controle gebracht, een opvarende raakte zwaar gewond, vast gemaakt door de sleepboot POSH EAGLE (9658252), 26-1-2025 gearriveerd te Singapore. 5-2025 verkocht voor sloop (as is Indonesia Fire Damaged). 6-2025 vlag Comoros, 6-2025 herdoopt NASO. 1-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MEIZAN MARU, IMO 9296676, Cement Carrier, 749 GT, 1.720 DWT, 29-10-2003 opgeleverd als MEIZAN MARU aan Japan Railway/Yamaki Unyu, Japan (JM6604). 1-2025 verkocht aan Marukichi Commerce Co. Ltd., Japan. 2025 verkocht voor sloop. 11-7-2025 op Chittagong Anchorage. 18-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MOBY DREA, IMO 7361312 (NB-328), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 22.528 GT, 16-5-1975 opgeleverd door Flender Werft, Lubeck (607) als TOR BRITANNIA aan A/B Tor Line, Zweden, in beheer bij Salénrederierna AB. 15.657 BRT. 18-12-1975 in beheer bij Tor Line AB. 1981 verkocht aan Saleninvest AB & Salenia AB, Zweden. 22-10-1981 verkocht aan Scandinavian Seaways (Bahamas) Ltd., Bahamas, in beheer bij DFDS A/S, herdoopt SCANDINAVIAN STAR. 26-3-1982 verkocht aan DFDS A/S, vlag: Denemarken, herdoopt TOR BRITANNIA. 21-12-1990 herdoopt PRINCE OF SCANDINAVIA. 2003 verkocht aan MOBY S.p.A., Portugal (Madeira), 28-11-2003 herdoopt MOBY DREA. 5-2006 vlag: Italië (IBQI). 18-4-2025 verkocht voor sloop aan Aliğa Breakers, Turkije. 2025 verkocht aan Med Fuel S.R.L., Napels-Italië (IBQI), in beheer bij Mediterranean Ship Management Ltd. 18-7-2025 vertrokken van Genua met de sleepboot SEA DREAM (IMO 9560259) naar Split, 26-7-2025 ETA te Split. Het is momenteel onduidelijk of de veerboot naar de scheepswerf van Brodosplit gaat of wat de reden voor deze reis is. In mei werd het schip verkocht door de veerbootmaatschappij van de familie Onorato en werd gedacht dat het gesloopt zou worden op een sloopwerf in Aliğa, maar in werkelijkheid is het verkocht voor commerciële doeleinden en niet voor sloop. Het is daarom niet uitgesloten dat het weer in de Middellandse Zee of elders in gebruik kan worden genomen.

MT GAMA II, IMO 9209300, Crude Oil Tanker, 41.825 GT, 69.999 DWT. 1999 opgeleverd als PACIFIC HARMONY. 2014 herdoopt HARMONY 1. 2018 herdoopt BABEL. 11-2020 herdoopt SALVADOR. 7-2021 verkocht vsn Lido Group Ltd., Kiribati aan Ion 1 Maritime Inc., Kameroen (TJMC241), in beheer bij Global Tech Marine Services Inc., Dubai, 7-2021 herdoopt MOLECULE. 2-6-2025 van Charak, Iran naar Alang. 2025 vlag Guyana (E5CI5), 2025 herdoopt MT GAMA II. 2-6-2025 van Charak, Iran. 7-2025 verkocht voor sloop. 18-7-2025 te Alang, 25-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NIRVANA, IMO 9158161 (NB-329), Oil Products Tanker, 27.526 GT, 47.431 DWT, te water als RUSSIAN SEA, 20-7-1999 opgeleverd als LOVELY LADY. 10-2020 verkocht van Fair Seas Co. Ltd., Malta aan Ocean Hughes Inc., Palau, herdoopt OCEAN DREAM. 2020 vlag: Palau. 3-2023 herdoopt DANCY DYNAMIC. 12-2023 verkocht aan Starline Express Shipping Inc., Palau, in beheer bij Safe Seas Ship Management FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 5-2024 vlag: Palau (VALS). 1-2025 vlag: Curacao (VALS) (PJF4). 17-1-2025 op Bandar Abbas Anchorage. 1-2025 herdoopt NIRVANA. 5-2025 verkocht voor sloop naar India. 7-5-2025 op Alang Anchorage.

OCEAN STAR, IMO 9074690, Bulk Carrier, 15.932 GT, 26.444 DWT, 1995 opgeleverd door Imabari Shipbuilding, Marugame Yard, Marugame als RUBIN STAR. 3-2004 herdoopt GOLDEN STAR. 6-2015 herdoopt OCEAN STAR. 6-1-2021 verkocht aan Nest Fortune Sdn. Bhd., Maleisië (9MVM8), in beheer bij Wuhan Yidong Shipping Management, Wuhan, Hubei, China. 6-6-2025 verkocht voor sloop (435 USD/TO).

ORIENT BROTHER, IMO 8869713 (NB-329), General Cargo Ship, 1.783 GT, 3.159 DWT. 24-3-1993 opgeleverd door Tokuoaka Zosen K.K., Naruto als SEIKEN MARU No. 8 aan K. Kagawa, Uchinomi, Japan, Grab Dredger, 481 GT, 1.395 DWT. 2003 verkocht aan Canan Shipping & Enterprises Ltd., Phnom-Penh-Cambodja, herdoopt YUAN TONG. 2003 verlengd, 1.783 GT, 3.159 DWT. 2013 herdoopt ORIENT BROTHER. 4-2016 verbouwd tot General Cargo Ship. 4-2016 vlag: Togo (5VDZ7). 4-5-2022 verkocht aan Fister Business Inc., Togo. 6-2025 verkocht aan Alang Breakers. 16-7-2025 op Alang Anchorage, 25-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PACIFIC K, IMO 9127679, Bulk Carrier, 36.097 GT, 68.461 DWT, 1996 opgeleverd als ARTHUR STOVE. 10-2003 herdoopt MAGNETIC ISLE. 10-2011 herdoopt FGM IRON. 5-2013 herdoopt PACIFIC KNIGHT. 2-4-2024 verkocht aan Tudor Maritime Ltd., Panama, in beheer bij Kiva Marine Ltd., 4-2024 herdoopt PACIFIC K. 12-2024 vlag: Palau (T8A5072), in beheer bij Five Star Shipping Ltd., Istanbul. 17-6-2025 verkocht voor sloop. 19-6-2025 op Gadani Anchorage, 19-6-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

PATTANI, IMO 8615825, FSO, Oil, 59.289 GT, 113.805 DWT, 24-1-1988 te water, 4-1988 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (476) als NAMSAN SPIRIT aan VSSI Deepsea Inc, Liberia. Tanker, 59.289 GT, 104.984 DWT. 1999 vlag: Bahamas (C6FJ5). 2004 verkocht aan Namsan Spirit L.L.C., Bahamas, herdoopt PATTANI SPIRIT. 2-2004 verbouwd van tanker tot opslagtanker, 59.289 GT, 113.805 DWT. 5-2019 verkocht aan Erawan 2 FSO Pte. Ltd., Bahamas (C6FJ5), in beheer bij Chevron Thailand Exploration & Production Ltd., Bangkok, 6-2019 herdoopt PATTANI SPIRIT. 2025 verkocht voor sloop. 6-2025 te Aliğa met de sleepboten BOKA SUMMIT en BOKA GLACIER, 24-6-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

RELANCE, IMO 9141998, Bulk Carrier, 26.019 GT, 45.742 DWT, 4-1996 opgeleverd als ETERNAL SPIRIT. 4-2003 herdoopt CHRYSOULA S. 20-9-2018 verkocht aan NVL Reliance S.A., Panama (H3JG), in beheer bij NVL Trans Shipping Ltd., Odessa, 9-2018 herdoopt RELANCE. 23-5-2025 verkocht voor sloop (435 USD/TO).

REPUBBLICA DEL BRASILE, IMO 9138422, Vehicles Carrier, 51.925 GT, 23.882 DWT, 1998 opgeleverd als REPUBBLICA DEL BRASILE aan Grandi Navi Veloci Sp.A., Italië (IBZB). 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 18-7-2025 op Aliğa Anchorage, 31-7-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

RIACE, IMO 8200395 (NB-328), Passenger/Ro-Ro Cargo Ship (ferry), 2.377 GT, 848 DWT, 18-6-1983 opgeleverd door Italcantieri, Castellammare (4393) als RIACE aan Overnment, Italië (IBQS). 2.377 BRT. 2005 verkocht aan Rete Ferroviaria Italiana, Italië. 5-2012 verkocht aan Blufferies S.r.l., Messina-Italië. 25-4-2025 verkocht voor sloop. 7-2025 op Aliğa Anchorage, 22-7-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

RUN FU 2, IMO 9110327, Bulk Carrier, 16.405 GT, 27.209 DWT, 1995 opgeleverd door Hanjin Ulsan Factory, Ulsan als HANJIN TAMPA. 12-2007 herdoopt OCEAN HONEY. 30-7-2015 verkocht aan Glory Ocean Ltd., Panama (3ELY8), in beheer bij Shanghai Vasteast Int., 7-2015 herdoopt RUN FU 2. 11-1-2016 verkocht aan Engshun Shipping Co. Ltd., Panama (3ELY8), in beheer bij Wuhan Yidong Shipping Management Co. Ltd., Wuhan, 6-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 4-7-2025 op Bhavnagar Anchorage, 7-7-2025 op Alang Anchorage, 17-7-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAFE SCANDINAVIA, IMO 8758081 (NB-327), S6EF4, Accommodation Offshore unit, type 676, 24.373 GT, 7.615 NT, 5-6-1982 contract, 1-10-1982 kiel gelegd, 25-8-1983 te water, 22-5-1984 opgeleverd door Aker Trøndelag A/S (848) als POLYCROWN aan K/S Rasmussen Offshore A/S, Noorwegen (LFAQ), in beheer bij Rasmussen Offshore A/S. 2001 verkocht en herdoopt SAFE SCANDINAVIA. 3-2025 door Prosafe Rigs Pte. Ltd., Singapore (S6EF4) verkocht voor sloop. 6-2025 te Aliğa met de sleepboot FRAM PRINCE, 17-6-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAIMAASEE, IMO 8203529 (NB-319), General Cargo Ship, 1.988 GT, 2.857 DWT, 29-12-1982 opgeleverd door Martin Jansen, Leer (174) als SAIMAASEE aan Saimaasee Intersee Schiff. K.G., West Duitsland. 999 BRT, 2.857 DWT. 1992 verkocht aan Sena, Portugal, 1992 herdoopt SAGA. 1995 verkocht aan Phenix Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 1995 herdoopt SARAH. 2000 verkocht aan Trotzenburg, Antigua & Barbuda, in beheer bij Seavoss Schiffahrt G.m.b.H. & Co., 2000 herdoopt TROTZENBURG. 21-1-2005 verkocht aan Gose Navigation Ltd., 1-2005 vlag: Malta, in beheer bij Time 2000 Noleggio, 4-2009 herdoopt JASMINE. 28-7-2006 in beheer bij Seagest S.r.l. 5-11-2006 in beheer bij G. Giulietti. 4-2009 verkocht aan Palizada Navigation S.A., Panama. 13-3-2010 verkocht aan Marine Transport S.r.l., Malta. 7-2010 met 3.000 ton tarwe aan boord in de haven van Port Saint Louis, bij Marseille, de bemanning wachtte op een regeling, de lokale ITF-vakbond bood voedsel en water voor de bemanningsleden. 13-6-2012 verkocht aan Rossano Shipmanagement S.A., Togo, 6-2012 herdoopt ANGELINA. 30-9-2016 in beheer bij CK Marine. Corp. 5-2016 herdoopt CRISNIK K. 5-2018 in beheer bij Sigma Shipmanagement S.A., 5-2018 herdoopt CRISNIK. 9-2018 verkocht aan Alfa Marine Co. Ltd., Togo. 24-10-2019 kreeg onderweg van Yeisk naar Beiroet te kampen met een technisch mankement en ging ten anker in de baai van Datca, de bemanning voerde reparaties uit voordat het schip zijn kon reis hervatten, 29-10-2019 om 04:45 uur te anker bij

Beiroet. 17-8-2020 tijdens een reis van Berdiansk naar Mersin technische problemen opgelopen en ten ankerbij Ayvalik, gerepareerd door de bemanning. 28-10-2020 in beheer bij Alkawthar Marine Co. Ltd. 5-2022 vlag: onbekend. 1-2023 verkocht aan North For Land & Marine, vlag: Tanzania (5IM324), 1-2023 herdoopt CHRIST. 7-2023 verkocht aan Alfa Marine Co. Ltd., Tanzania. 10-3-2024 in beheer bij OUS Marine Developments S.A. 30-3-2024 te Novorossiysk gedurende vijf dagen aangehouden met 18 tekortkomingen. 2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-7-2024 gearriveerd te Aliğa. 7-2024 blijkbaar terug in de vaart gebracht. 12-8-2024 te Abu Qir vast gedurende vier dagen met 15 tekortkomingen. 15-4-2025 te Tripoli aangehouden met acht tekortkomingen, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en reden vormen voor aanhouding, 17-4-2025 weer vrijgegeven. 20-4-2025 naar Alexandrië. 19-6-2025 van Derna naar Aliğa. 27-6-2025 te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden.

SIDIMI, IMO 8501414 (NB-326), General Cargo Ship, 5.608 GT, 7.130 DWT. 12-12-1986 te water, 27-4-1987 opgeleverd door Boelwerf, Temse (1524) als L. DELWAIDE aan Maritime Transport Overseas België, in beheer bij Ahlers. 5.608 BRT, 7.101 DWT. 1988 herdoopt C.U.R. BENJAMIN. 1989 verkocht aan Exploitatie Mij. Transport Schelde, België, herdoopt TRANSPORT SCHELDE. 1991 verkocht aan N.V. Africargo & Partners, Luxemburg. 1996 verkocht aan QC Container Line Ltd., Bangladesh, herdoopt QC TEAL. 2-2007 herdoopt SIDIMI. 23-1-2025 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, China, vlag: Sierra Leone (9LU2130). 7-2-2025 verkocht voor sloop. 16-5-2025 op Chittagong Anchorage, 16-6-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



SOLONG, IMO 9322554 (NB-225), Container Ship, 7.852 GT, 9.322 DWT, 29-6-2004 kiel gelegd, 1-5-2005 te water, 27-10-2005 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A. (847) als HALLAND aan M.S. Sleipnir J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij J. Kahrs Bereederungs GmbH & Co. K.G. en J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G. 8-2007 herdoopt SLEIPNER. 5-2016 verkocht aan M.S. "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Cyprus, 4-2016 vlag: Portugal (MAR) (CQBI), in beheer bij Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. K.G., Hamburg en Köpping Reederei GmbH & Co. K.G., 4-2016 herdoopt SOLONG. 9-2024 voor 12 maanden in charter bij Samskip B.V., Rotterdam. 9-3-2025 vertrokken van Grangemouth naar Rotterdam. 10-3-2025 om 09:48 uur op ongeveer 9 mijl uit de kust van Lincolnshire in aanvaring gekomen met de ten anker liggende tanker STENA IMMACULATE (IMO 9693018), op beide schepen brak brand uit. 32 opvarende zijn aan wal gezet in Grimsby. Eén bemanningslid van de SOLONG raakte vermist waarop een zoektocht begon. De HM Coastguard coördineerde de noodhulp. Een helikopter steeg op vanaf Humberside en vloog naar de plaats van het ongeluk, samen met de reddingsboten van de RNLI uit Skegness, Bridlington, Maplethorpe en Cleethorpes, en een vliegtuig van de HM Coastguard, en nabijgelegen schepen met brandbestrijdingscapaciteit. Om hulp te bieden voeren uit o.a. de VB SUPERMAN, VB PULLMAN, VB TRUEMAN, VB KINGSMAN, SVITZER STAFFORD, SVITZER CASTLE, SVITZER JOSEPHINE, SVITZER HARTY, EEMS WRESTLER, PUTFORD JAGUAR en SEACOR JANGTZE. 11-3-2025 met de sleepboten MULTRATUG 35, MULTRATUG 36 en CAMPERDOWN naar een zuidelijke positie gebracht in de monding van de Humber, nog steeds brandende, VB KINGSMAN, EEMS WRESTLER stand-by. 11-3-2025 de Russische kapitein van de SOLONG, Vladimir Motin, gearresteerd op verdenking van ernstige nalatigheid met de dood tot gevolg. (Foto: HM Coast Guard).

25-6-2025 (Timsen) De 'Solong' wordt naar de Galloo-scheepswerf in Gent gebracht voor ontmanteling, nadat het schip op 10 maart zwaar beschadigd raakte bij de aanvaring met de tanker 'Stena Immaculate', die voor anker lag voor Grimsby. Galloo is tevens de koper van het afgedankte Nederlandse cruiseschip 'Astoria'. De uitgebrande 'Solong' werd na de aanvaring naar Aberdeen gesleept. Het wrak zal naar verwachting eind juli of begin augustus op de scheepswerf in Gent aankomen. 'Eerst moet alles rond de exportvergunning van Schotland geregeld worden.' Door de brand is echter alleen staal overgebleven.



STENA SPEY, IMO 8751681, semi-sub. booreiland, van Stena Drilling Ltd., vlag: United Kingdom (GCWP), 1983 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Geojje als HIGH SEAS DRILLER. 1996 herdoopt STENA SPEY. 2025 verkocht voor sloop aan Rota Global Shipping, Izmir, Turkije. 21-7-2025 vertrokken van Invergordon met de sleepboot FRAM PRINCE naar Aliğa, 26-8-2025 ETA te Aliğa. (Foto: Nico Sannes†).

STRIDE, IMO 9149835 (NB-315), 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.

Een verkeerd geïnstalleerde klep leidde op 8 januari 2024 tot een fatale brand in de machinekamer aan boord van de 'Stride' terwijl het schip aangemeerd lag bij de Barbours Cut Marine Terminal in LaPorte, Texas, volgens een onderzoek van de National Transportation Safety Board (NTSB), dat op 29 januari 2025 werd gepubliceerd. Bij de brand kwamen twee bemanningsleden om het leven, raakte een ander ernstig gewond en ging het schip, dat een waarde had van 12 miljoen dollar, volledig verloren.

Zes weken voor het incident werd een vervangende klep besteld voor de dubbele bodem dieselolietank (DBDO) aan bakboord. De onderzoekers stelden vast dat de geïnstalleerde klep niet het type was dat in de tekening van het brandstofoliesysteem van het schip was gespecificeerd. In plaats van een hoekstopklep werd een hoekstop-terugslagklep geïnstalleerd, ontworpen om dieselolie slechts in één richting te laten stromen.

Tijdens het tanken verhinderde een onjuiste klep de gewenste dieseloliestroom, wat leidde tot een overstroming die via de gemeenschappelijke ontluichtingsleiding werd omgeleid. De NTSB meldde dat de olie vervolgens lekte uit een eerder afgedicht deel van de ontluichtingsleiding. De flexibele afdichting en de tape waarmee de afsluiting was afgedekt, begaven het, waardoor brandstof in de machinekamer en op de draaiende machines stroomde, wat brand veroorzaakte.

Het NTSB-rapport wees ook op het toezicht op de bemanning als een bijdragende factor. De bunkerprocedures van het bedrijf vereisten dat minimaal twee technische officieren en twee machinisten aanwezig moesten zijn tijdens de tankbeurten. Ten tijde van de brand waren er echter slechts drie technische bemanningsleden betrokken. Bovendien verzuumde de bemanning de tankniveaus adequaat te controleren, zoals vereist door het veiligheidsmanagementsysteem van het schip. Door het gebrek aan toezicht liep de tank te vol, wat uiteindelijk leidde tot de brandstoflekke en brand.

De NTSB benadrukte het belang van correcte identificatie van onderdelen bij het vervangen van

scheepscomponenten. De instantie onderstreepte ook de noodzaak van voldoende personeel en monitoring tijdens bunkeroperaties. "Scheepseigenaren, operators en bemanningen moeten ervoor zorgen dat er voldoende personeel beschikbaar is om regelmatig peilingen uit te voeren, de vulfrequentie van de brandstoftanks vast te stellen en met de verantwoordelijke persoon te communiceren, zodat de tanks worden gemonitord en niet overstromen", aldus de NTSB.(Timsen, 21-2-2025).

8-1-2024 total-loss verklaard, stil gelegd te Puerto Barrios, Guatemala. 3-2024 verkocht voor sloop (as is Houston). 16-5-2025 gearriveerd bij M.A.R.S. Scrapyard te Mobile, USA om gesloopt te worden.

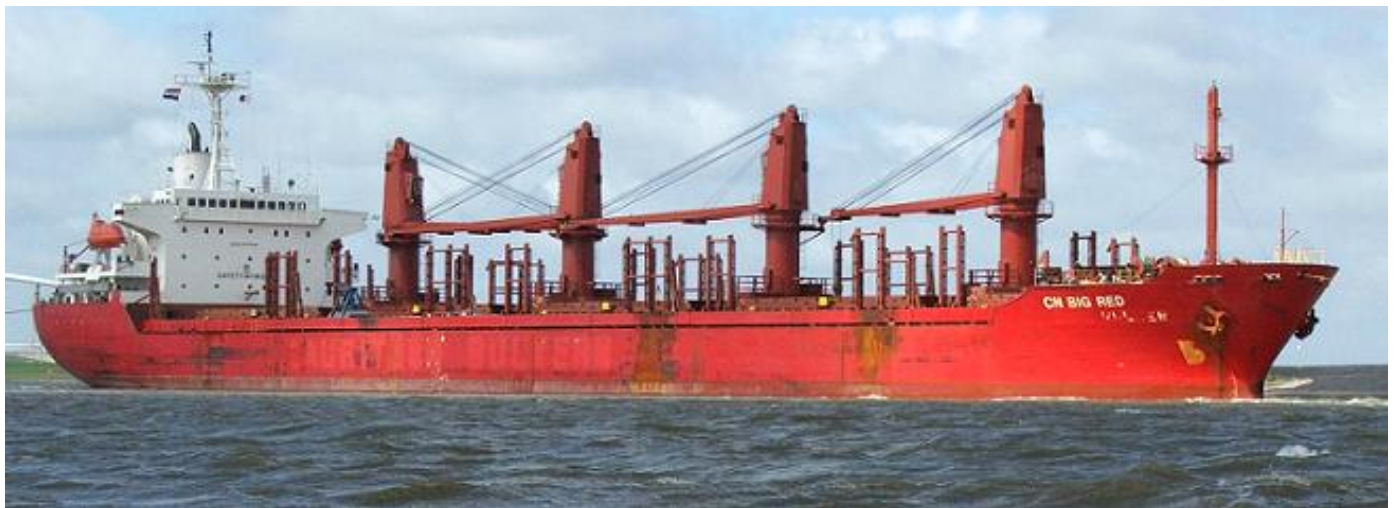
SVANVIK, IMO 5050397, (SGNM), Fishing Vessel, 221 GT, 1961 opgeleverd door Thalmann Werft, Brandenburg als BRANDENBURG. 1977 herdoopt SANTOS AV HONO. 1976 herdoopt VG.45 WESTLAND. 2009 herdoopt LL.578 SVANVIK. 7-2024 verkocht aan Sandefjord Fiske AB, Zweden (SGNM). 28-6-2024 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden.

TIAN LONG XING, IMO 9086849, Self-Discharging Bulk Carrier, 24.964 GT, 37.532 DWT, 9-1995 opgeleverd als TIAN LONG XING. 1-2009 verkocht aan Shanghai Time Shipping Co. Ltd., China (BPYY). 3-5-2015 in beheer bij Shenzhen Ocean Shipping Co. Ltd. 24-6-2025 gearriveerd bij Xinhui Scrapyard om gesloopt te worden.

TIZIANO, IMO 9111321, Passenger Ship, 259 GT, 1994 opgeleverd als TIZIANO. 8-2016 verkocht aan Liberty Lines Sp.A., Italië (INXX). 25-1-2024 te Trapani en opgelegd. De TIZIANO staat op de nominatie om gesloopt te worden. Het schip staat niet meer in de vlootlijst op de website van het bedrijf en ligt al enkele maanden stil.

TRAWIND GLORY, IMO 8718483 (NB-328), General Cargo Ship, 1.421 GT, 2.150 DWT, 3-1988 opgeleverd door Miura Zosen-sho, Saiki (810) als SHINKO MARU No. 35 aan Isamoto Kisen Y.K., Japan, 497 BRT, 1.400 DWT. 1991 verkocht aan Shinko Sangyo K.K., Japan. 19-2004 vlag: Belize, 12-2004 in beheer bij Dalian Trawind Int. Management, 12-2004 herdoopt TRAWIND GLORY. 11-2011 verkocht aan Matrix Base Holdings Ltd., Belize, in beheer bij Dalian Trawind Int. Management. 2-2012 vlag: Sierra Leone. 10-2016 vlag: Togo (5VEL3). 17-4-2017 in beheer bij ATSL Service Ltd., Hong Kong, China. 4-2025 verkocht voor sloop. 18-6-2025 op Chittagong Anchorage, 23-7-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TWIN, IMO 9087740, Bulk Carrier, 35.889 GT, 69.073 DWT, 21-1-1994 te water, 21-4-1994 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Marugame (1220) als HARMONY aan H Corp. S.A., Panama. 2002 verkocht aan 'K' Line Pte. Ltd., Panama, 7-2002 herdoopt SEJAHTERA. 1-2010 herdoopt SEJAHTER. 6-6-2025 verkocht van Ssangyong C&E Co. Ltd., Zuid Korea aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4XA6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt TWIN. 22-7-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



WINCA, IMO 9076399, Bulk Carrier, 16.446 GT, 27.308 DWT, 11-8-1994 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Shimonoseki (990) als WAVELET aan Juniper Shipping Co. Inc., Manila. 1999 verkocht aan Sunport Maritime S.A., Panama. 2005 verkocht aan Owneast Shipping Ltd., Panama, herdoopt WAVE BULKER. 2007 verkocht aan CN Lexington Inc, Valletta-Malta, herdoopt CN BIG RED. 3-2015 herdoopt RED MISTRAL. 20-4-2016 verkocht aan Ever Fortune International, 4-2016 vlag Panama (HPXO), in beheer bij Megawell International Shipmanagement Ltd., Hong Kong, 4-2016 herdoopt WINCA. 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 18-7-2025 op Gadani Anchorage, 19-7-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Frits Olinga, 22-4-2009 vertrek Delfzijl).

YIN XIU, IMO 9113898, Bulk Carrier, 17.380 GT, 28.730 DWT, 1995 opgeleverd door Shin Kurushima Toyohashi Shipbuilding, Toyohashi als GOLDEN DUKE. 2003 herdoopt STEWART ISLAND. 2005 herdoopt YIN XIU. 12-2013 verkocht aan Shanghai Time Shipping Co. Ltd., China (BPDS), in beheer bij Taihua Ship Management. 2025 verkocht voor sloop, 10-6-2025 bij Xin Hui Scrapyard om gesloopt te worden.