



Foto JOHN AUGUSTUS ESSBERGER:Henk van der Heijden, 4-11-2025, Maasshuis

## NIEUWSBRIEF 335

10 januari 2026



A2B PROGRES, IMO 1024209 (NB-307), containerschip, 6.890 GT, 6.750 DWT, 650 TEU, 6-2023 besteld onder bouwnummer SEDEF TUZLA 227, 23-5-2025 kiel gelegd, 8-2026 geplande oplevering aan A2B-Online 9 B.V., Hazerswoude-Dorp, vlag: Nederland, in beheer bij A2B Online B.V., Moerdijk en A2B Online Ship Management B.V., Moerdijk. (Afbeelding: A2B).

A2B VISION, IMO 1024003 (NB-320), containerschip, 6.890 GT, 6.750 DWT, 650 TEU, 6-2023 besteld onder bouwnummer SEDEF TUZLA 226, 21-8-2024 eerste staal gesneden, 11-12-2024 kiel gelegd, 23-12-2025 te water gelaten, 30-4-2026 geplande oplevering aan A2B-Online 4 B.V., Hazerswoude-Dorp, vlag: Nederland, in beheer bij A2B Online B.V., Moerdijk en A2B Online Ship Management B.V., Moerdijk.

AOKA MIZU, IMO 9190028 (NB-324), Floating Production/Storage/Offloading Units, 8-10-1998 te water bij Hitachi Zosen Corp., Ariake Works (1075), 9-1999 opgeleverd als AOKA MIZU aan Bluewater (New Hull) N.V., Willemstad-N.A. (PJEC) Tankbarge. 55.451 GT, 31.555 NT, 104.724 DWT. 241,29 (236,50) x 43,78 x 21,20 x 14,900 meter. 18 tanks, L 108.987 m<sup>3</sup>. 1999 opgelegd bij Sembawang Shipyard te Singapore. 2006-2008 gas processing, voortstuwing, Dynamic Positioning (DP) en accommodaties geïnstalleerd. 2008 ingezet op de Noordzee voor Nexen Petroleum UK Ltd. op het Ettrick Field. 2009-2016 gewerkt op Ettrick Field en Blackbird Fields op de Noordzee. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 4-9-2016 (e) opgelegd te Gdansk. 8-8-

2017 gearriveerd op de Maasvlakte met de sleepboot SALVANGUARD, assistentie van de sleepboten RT ADRIAAN, SMIT CHEETAH, SMIT SEINE en SMIT HUDSON. 12-8-2017 met de sleepboot SALVANGUARD van de Maasvlakte naar Dubai, 29-9-2017 ETA te Dubai. 30-9-2017 te Dubai. 2017 te Dubai gedokt bij Dubai Drydocks World LLC om verbouwd te worden. 10-2018 verkocht aan Bluewater (Aoka Mizu) B.V., Curacao, in beheer bij Bluewater Ettrick Production (UK) Ltd., Aberdeen, Bluewater Services UK Ltd. en Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 11-10-2018 van Dubai naar Suez, 30-10-2018 ETA te Suez. 12-11-2018 te Algaciras, Spanje. 11-2018 van Algaciras naar Rotterdam, 25-11-2018 ETA te Rotterdam. 17-11-2018 passage Faro (8,5 kn). 23-11-2018 ten anker bij Scheveningen. 30-11-2018 gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. te Rozenburg. 28-12-2018 vertrokken naar Aberdeen, 30-12-2018 ETA te Aberdeen. 30-12-2018 op locatie t.h.v. Montrose en Aberdeen. 31-12-2018 vertrokken naar zee, 3-1-2019 op Lancaster Field ten noorden van Schotland, 6-1-2019 naar Cromarty, Moray Firth. 15-1-2019 vertrokken naar locatie. 19-1-2019 van locatie naar Cromarty, Moray Firth. 28-1-2019 naar locatie. 30-1-2019 op Lancaster Field. Kreeg een contract met Hurricane Energy PLC voor werk op het Lancaster Field, ten westen van de Shetlands. 5-10-2023 in beheer bij Bluewater Energy Services B.V., Hoofddorp. 12-2025 de Noorse ingenieursspecialist Aragon heeft een front-end engineering and design (FEED) contract gekregen van Bluewater Energy Services om de AOKA MIZU FPSO opnieuw uit te zetten, die momenteel op de Britse Noordzee opereert.



Het schip, dat momenteel produceert op het olieveld van Lancaster, wordt voorbereid voor overdracht aan het Sea Lion-olieproject op de Falkland-eilanden. De Israëlische operator Navitas Petroleum leidt het project, dat de AOKA MIZU ziet als een belangrijk onderdeel in het ontsluiten van het offshore potentieel van de regio. Deze ontwikkeling markeert een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van Sea Lion, een van de meest veelbelovende onontwikkelde olievelden in de Zuid-Atlantische Oceaan. (Bluewater. Foto: Teun van der Zee, 15-3-2009, Verolme, Botlek).

BALTIC KLIPPER, IMO 9454759 (NB-166), 18-5-2010 te water gelaten, 7-9-2010 opgeleverd als BALTIC KLIPPER door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (391) aan Baltic Klipper Shipping Company N.V., Monrovia-Liberia (A8VR5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 14.091 GT, 7.238 NT, 15.609 DWT. 165,00 (153,50) x 2500 x 4,00 x 10,500 meter. 23,2 kn. 19.402 EPK, 14.280 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 105 rpm., M.A.N., Hitachi Zosen Corporation Ariake Works, Ariake. De eerste reis ging naar New Zealand om fruit te laden voor Zeebrugge.

### **Containers overboord bij Bembridge**

16 containers vielen overboord van de BALTIC KLIPPER, onderweg van Vlissingen naar Portsmouth, UK, in stormachtig weer nabij de vuurtoren van Nab Tower bij Bembridge, Isle of Wight, op 6 december 2025, rond 18:00 uur. Acht van de containers bevatten bananen, twee bevatten bakbananen, één bevatte avocado's en de resterende vijf waren leeg. Alle verloren lading werd geclassificeerd als niet-gevaarlijk. De containers veroorzaakten verstoringen in de scheepvaart in de Solent, waarbij de kustwacht waarschuwingen plaatste met betrekking tot de drijfgoederen. Het cruiseschip IONA, met 5.200 passagiers aan boord, liep 24 uur vertraging op na vertrek. De bergingswerkzaamheden werden gestart, waarbij de Britse kustwacht luchtonderzoek uitvoerde in de buurt van het gebied waar de containers verloren zijn

gegaan. Vijf containers zijn tot nu toe aan land gekomen in Selsey, West Sussex, en andere zijn losgeslagen voor de kust waargenomen. De opruiming zou op 8 december beginnen. Het gebied van Selsey is afgezet, waar drijvende containers werden gespot. Honderden bananen spoelden aan op de kustlijn. Er werden inspanningen geleverd om de vermiste containers te traceren en de impact op het milieu te minimaliseren. De BALTIC KLIPPER ging voor anker bij Shanklin op positie 50.38 NB en 001.03 WL, waar het schip tot 8 december stil ligt. Een onderzoek zal waarschijnlijk uitwijzen of de verliezen zijn veroorzaakt door zwaar weer, onjuiste vastsjorring of structurele defecten. Al het wrakmateriaal dient te worden gemeld aan de ontvanger van het wrak, maar dit geldt niet voor bederfelijke goederen in dit incident en het publiek dient de instructies van de raad op te volgen. (Timsen, 8-12-2025).

### **11 van de 16 verloren containers zijn aan land gespoeld.**

Verschillende instanties werkten samen om de verdwaalde containers van de BALTIC KLIPPER op te lossen. Deze containers waren aangespoeld tussen Selsey en Bognor Regis in West Sussex. De getijden gaven aan dat de containers waarschijnlijk langs de kust van West Sussex zouden aanspoelen. Tot nu toe zijn 11 van de 16 containers aangespoeld. Zeven containers zijn tot nu toe gevonden in Selsey, twee in de haven van Pagham en twee in Bognor. Als onderdeel van de operationele respons hebben helikopters en vliegtuigen van de kustwacht zoekacties op zee uitgevoerd in een poging de resterende containers te lokaliseren. Alle wrakmateriaal moet worden gemeld aan de Receiver of Wreck, met uitzondering van bederfelijke goederen zoals levensmiddelen. Eventuele extra waarnemingen van containers moeten worden gemeld aan de kustwacht. De overgebleven containers, waarvan sommige open zijn gegaan en hun inhoud, voornamelijk bananen, hebben gemorst, zijn nu het onderwerp van een opruimactie onder leiding van West Sussex County Council, Arun District Council en Chichester District Council. Het afvalverwerkingsbedrijf Ambi Par is aangesteld om de opruimwerkzaamheden te leiden en plaatst afvalcontainers op de locaties waar de containers staan (Bognor Regis, Pagham en Selsey).

Mensen werden dringend verzocht het gebied te mijden tijdens de opruimwerkzaamheden, omdat er mogelijk metaalfragmenten van de beschadigde containers langs de kustlijn liggen. Het aangespoelde fruit is mogelijk ongeschikt voor consumptie. Iedereen die fruit mee naar huis heeft genomen, werd geadviseerd dit direct weg te gooien. Er was geen definitieve deadline voor de voltooiing van de opruimoperatie. Alle betrokken instanties kwamen regelmatig bijeen om ervoor te zorgen dat de operatie zo snel mogelijk wordt afgerond. De 'Baltic Klipper' lag op 10 december nog steeds stil in Portsmouth. (Timsen, 10-12-2025).

### **Bananen spoelen nog steeds aan op het strand.**

Vijf dagen nadat acht containers met bananen van de BALTIC KLIPPER bij Southampton overboord spoelden, stranden er nog steeds duizenden bananen aan op de stranden van de kust van West Sussex in Zuid-Engeland. In totaal gingen 16 containers overboord, er waren ook nog omgeslagen containers aan boord van het schip. Op 9 december waren er 11 van de 16 containers aangespoeld. De Britse kustwacht zette een helikopter en een vliegtuig in om naar de vermiste containers te zoeken. De politie, de douane en de scheepswerf hebben strandjutters gewaarschuwd de bananen niet op te eten of mee naar huis te nemen. Door het stormachtige en winderige weer in de omgeving van Selsey zijn bananen van het strand de kustwegen op gespoeld, waardoor de wegen op sommige plekken glad zijn. Seatrade, de exploitant van het schip, liet weten dat haar verzekeraars volledig bij het proces betrokken zijn. De BALTIC KLIPPER vertrok op 13 december opnieuw uit Portsmouth en zette koers naar Bridgetown, met een verwachte aankomsttijd van 22 december. (Timsen, 19-12-2025).

BARENTSZDIEP, IMO 9507130 (NB-250), casco gebouwd bij Severnav Shipyard Drobeta Turnu, Severin, 12-12-2004 kiel gelegd, 17-12-2009 te water gelaten, 8-2-2010 gearriveerd te Delfzijl vanaf Constanta, Roemenië achter de Panamese sleepboot COURBET, afgebouwd bij Bodewes Shipyards B.V., Hoogezand (663), 19-7-2010 vanaf Hoogezand gearriveerd te Delfzijl, 20-7-2010 proefvaart op de Eems, 22-7-2010 als BARENTSZDIEP opgeleverd aan Beheermaatschappij M.S. Barentszdiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, 4.102 BRT, roepsein PCFR, 24-7-2010 passage Kieler Kanaal op de 1e reis met bestemming Valkom, Finland. 4-2017 verkocht aan Coastal-Bulker UG (haftungsbeschränkt) & Co. m.s. "Aurich" K.G., 5-5-2017 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (5BRN4), in beheer bij Schulte & Bruns G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg en Hartmann Dry Cargo Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 5-5-2017 herdoopt BOCKOE. (Ook geschreven als BOCKÖ bij o.a. Schulte & Bruns. BOCKÖ is een natuurgebied in Zweden). 5-5-2017 van Corcubion, Spanje naar Villagarcia, Spanje. 16-8-2018 verkocht aan HS Klara OU, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA4892, in beheer bij Hansa Shipping Ltd., Valletta, Malta en Hansa Ship Management OÜ, Tallinn, Estland, herdoopt KLARA. 7-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2RG2).

BIESBOSCH, IMO 9187069 (NB-329), sleephopperzuiger, 1.891 GT, 2.650 DWT, casco gebouwd door Scheepswerf Slob B.V., Papendrecht (405), 20-3-1999 opgeleverd door IHC Holland B.V., Beaver Dredgers, Sliedrecht (CO119) als MOUSTAKBAL aan Government of the Kingdom of Morocco (Direction des Ports Secondaires), Casablanca-Marokko (CNA3766), 1.975 GT, 567 NT, 2.650 DWT, 87,45 (78,50) x 16,71 x 4,35 x 3.700 meter. Hopper 1.542 m3, 11,5 kn. 3.244 EPK, 2.368 kW, 2 x V16 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3615 TA, Caterpillar Inc., Peoria. 22-4-2004 verkocht aan Groupe Drapor World, Marokko. 24-8-2023 Groupe Drapor World, Casablanca gestopt met werken: failliet verklaard.



9-5-2025 verkocht aan Filia Dredging, Werkendam, 12-2025 herdoopt BIESBOSCH. 17-12-2025 achter de sleepboot EEMS WARRIOR gearriveerd te Dordrecht (geassisteerd door WALRUS V). (Afbeelding: Filia Dredging).

COMMODORE, IMO 8900684 (NB-320), 25-11-1988 kiel gelegd, 9-11-1989 te water gelaten, 1-1990 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (702) als COMMODORE aan C.V. Rederij Madora V, Lemmer, in beheer bij B.V. Scheepvaartbedrijf "Poseidon" voor T. Verschoor, 3.749 BRT, 344 TEU. 1995 verkocht aan M.V. Merkur Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Österreichischer Lloyd G.m.b.H. & Co. K.G., Wenen, 5-5-1995 (GL) herdoopt MERKUR. 26-11-1997 herdoopt DOLPHIN Z. 1998 verkocht aan Caspar Shipping Inc., Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Marimed Agencies (UK) Ltd., 23-12-1998 herdoopt VITA. 1999 verkocht aan Iamont Shipping Corp., Monrovia-Liberia, 29-4-1999 herdoopt DOLLY. 11-1999 verkocht aan Cussler International Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij E. Logothetis. 3-2002 in beheer bij Eurodevelopment Management S.A., Piraeus. 11-3-2002 herdoopt MARA. 7-2-2006 (GL) herdoopt NELLY. 9-7-2012 verkocht aan Dalmazia Corp., Giurgiulesti-Moldavië, in beheer bij Donbasstransitservice TOV, Donetsk Oblast, Oekraïne, 20-7-2012 (m) herdoopt ACORUS. 5-3-2018 geïnspecteerd te Novorossiisk, 27 gebreken. 25-5-2018 geïnspecteerd te Dumyat (Damietta), 3 gebreken. 30-5-2018 problemen met de machine opgelopen en ten anker bij Damietta, 2-6-2018 vastgemaakt door de sleepboot CHRISTOS XXIV (IMO 7041625, ex FAIRPLAY IX), 3-6-2018 vertrokken van de ankerplaats bij Damietta naar Thessaloniki, 9-6-2018 te Thessaloniki. 15-12-2018 (e) verkocht aan Alliance Navigation Ltd., Majuro, vlag: Moldavië, roepsein ERRN, in beheer bij Blue Bay Investments Ltd., Constanta, 12-2018 te Thessaloniki herdoopt MICHEL. 27-12-2018 geïnspecteerd te Thessaloniki, 5 gebreken. 27-12-2018 vertrokken naar Constanta, 30-12-2018 ETA te Constanta. 31-12-2018 passage Istanbul. 2-1-2019 te Constanta. 14-1-2019 (e) in de vaart gebracht. 8-2019 vlag Comoros (D6A2679). 6-2021 verkocht aan Star Ship Ltd., Comoros, in beheer bij Star Ship Denizcilikve Ticaret Ltd., Istanbul. 18-5-2024 uit de vaart genomen. 7-2024 herdoopt ENIF. 29-8-2024 in de vaart gebracht. 21-10-2024 verkocht aan Arel Ship Ltd., Comoros, in beheer bij Star Ship Ltd., Istanbul. 4-12-2025 te Iskenderun geïnspecteerd door Mediterranean MoU, 9 gebreken geconstateerd, 2 dagen aangehouden. 24-12-2025 tijdens een reis van Iskenderun naar Yalova om daar te repareren, in Straat van Çanakkale bij Gocuk Burnu een motorstoring opgelopen, door de sleepboten KURTARMA 10 (IMO 9598593) en KURTARMA 13 (IMO 9913573), op sleeptouw genomen en met een loods naar de ankerplaats van Şevketiye gebracht. 25-12-2025 passage Straat van Çanakkale op weg naar Yalova.

DUTCH LINER, IMO 7528520 (NB-165), casco gebouwd door Blohm & Voss A.G., Hamburg (901, 1977 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg (795) als OSTEEXPRESS aan Schifffahrtskontor Oste G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland. 1978 herdoopt GHAZI II. 1978 OSTEEXPRESS. 1979 herdoopt ZIM CARIBE. 1981 herdoopt ELMA OCHO. 5-11-1982 OSTEEXPRESS. 9-5-1986 herdoopt SCANDUTCH IBERIA. 6-1-1987 herdoopt EXPRESS. 8-12-1987 herdoopt NORTH EMPRESS. 2000 verkocht aan Millenium Sun Shipping Co. Ltd., George Town-Cayman Islands, in beheer bij Rederij Wessels B.V., Rotterdam. 2000 verkocht aan Dutch Liner Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij M.S. "Pregel" Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems voor Wessels Bereederungsgesellschaft m.b.H. 8-11-2000 herdoopt DUTCH LINER. 22-6-2004 verkocht aan Network Shipping Inc., vlag: Saint Vincent and the Grenadines, in beheer bij OÜ "Fortmarine", herdoopt FORT ROSS. 2010 verkocht aan Fusion Shipping Ltd., Cambodja, in beheer bij Md Shipping Co., Odessa, 3-2010 herdoopt FUSIÓN. 7-2010 vlag: St. Vincent and Grenadines. 14-12-2015 verkocht aan Pacific Cargo Line PCL, 12-2015 vlag: Equator. 7-2018 verkocht aan Naviera Paredes, Puerto Montt, Chili (CA7150). 13-8-2019 verhaald te Puerto Montt, Chili.

### Schip met slagzij te Puerto Montt

Op 12 december 2025 om 7:30 uur werd de havenautoriteit van Puerto Montt op de hoogte gesteld dat de FUSIÓN, die voor anker lag in de Chincui-baai bij Puerto Montt, een aanzienlijke slagzij naar stuurboord had opgelopen. Het schip had op dat moment geen bemanning aan boord en geen brandstof meer in de tanks. De reder richtte zich daarom op het herstellen van de stabiliteit van het schip en schakelde andere lokale bedrijven in voor de bergingsoperatie. De lokale maritieme autoriteit bleef ter plaatse om de veiligheid van de werkzaamheden te waarborgen en zette maritieme en landmiddelen in, evenals olieschermen en absorptiemiddelen voor het geval er koolwaterstoffen zouden vrijkomen, om risico's voor mensen, het milieu en de scheepvaart te voorkomen. Ondertussen was de maritieme officier van justitie van Puerto Montt ter plaatse om de eerste stappen te zetten voor een summier onderzoek en zo de mogelijke oorzaken en verantwoordelijkheden van de noodsituatie vast te stellen. (Timsen, 15-12-2025).

EEMCARIB, IMO 9210048 (NB-310), 3-2-1999 te water gelaten, 24-1-2000 opgeleverd als EEMCARIB door Slovenske Lodenice a.s., Komarno (1601) aan Wesmar Shipping B.V., Rotterdam, 20-9-2000 in beheer Bothnia Shipping B.V., 28-9-2000 openbaar verkocht te New Orleans op verzoek van United States District Court for the Eastern District of Louisiana, 17-10-2000 (e) vlag: Gibraltar en herdoopt NEUWERK, 2001 verkocht aan m.s. "Adelheid Sibum" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Bernd Sibum G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 10-2-2003 herdoopt ADELHEID SIBUM, 2007 verkocht aan Seines AS, Bodö-Noorwegen, 27-8-2007 (e) herdoopt RANA EXPRESS. 11-10-2023 verkocht aan Trio Buse Shipping Corp., 5-10-2023 vlag: Barbados (8PRO8), in beheer bij Tunch Denizcilik Ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, 5-10-2023 herdoopt TRIO BUSE. 24-11-2025 verkocht aan Santa Barbara Shipping B.V., Maarssen, vlag: Barbados (8PRO8), in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G., Haren/Ems, 11-2025 herdoopt SANTA BARBARA.

EEMS COAST, IMO 8418019 (NB-293), 13-12-1985 (BV) opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (241) als GALAXA aan Scheepvaartbedrijf van Rent-Gorissen, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V. 1-1992 verkocht aan Galatea B.V., Delfzijl (H. Bolt), herdoopt GALATEA. 2008 verkocht aan Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 22-8-2008 overgedragen, herdoopt EEMS COAST. 5-2022 verkocht aan Original Corp., 8-5-2022 gearriveerd te Whitestable, U.K., 10-5-2022 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (5LGB2), in beheer bij K&E Shipping Management Ltd., Maidstone, Kent, 10-5-2022 (vt) herdoopt CM COAST. 12-2025 verkocht aan K&E Shipping Ltd., Maidstone, Kent, vlag: Antigua and Barbuda (V2B2028), in beheer bij K&E Shipping Management Ltd., Maidstone, Kent.



EEMS DELTA, IMO 9015929 (NB-275), 10-1-1991 kiel gelegd, 16-1-1992 opgeleverd door Yorkshire D.D. Co. Ltd., Hull (329) als TORRENT aan Franco British Chartering Agency Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Campbell Maritime Ltd., Londen. 999 GT, 510 NT, 1.739 DWT. 63,55 (57,90) x 11,00 x 5,00 x 4,100 meter. G 1.924 m3, B 1.888 m3. 1.000 EPK, 746 kW, 2 x Cummins KTA-19 M, Cummins Inc. NE-91. 4-2007 verkocht aan Independent Shipping Ltd., Grimsby-U.K., in beheer bij Torbulk Ltd., Grimsby. 2-2014 verkocht aan Delta Marine Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl en Shipowners Support B.V., Farmsum, roepsein PCAT, 25-2-2014 (GL) herdoopt EEMS DELTA. 6-11-2019 van Leith, 9-11-2019 gearriveerd bij Dockside Shipfacilities B.V., IJsselmonde. 11-2019 verkocht aan

Adom Mboso Water Transport, Tema, Ghana, 11-2019 thuishaven: Belize City, vlag Belize, roepsein V3EJ3, 18-11-2019 (FM) herdoopt AM-DELTA. 29-11-2019 vertrokken naar Takoradi, Ghana, 19-12-2019 ETA te Takoradi. 3-2020 in beheer bij Prime Ship Management & Consulting Ltd., Tema, Ghana. 5-2020 vlag: Ghana, roepsein 9G-DG2. 9-1-2025 verkocht aan onbekende eigenaar, vlag: onbekend. 2015 vlag: Kameroen (TJM22F). (Foto: Ruud Coster, 15-2-2019, IJmuiden),



FLINTER RUBY, IMO 9521370 (NB-290), 16-2-2012 op traditionele wijze gedoopt FLINTER RUBY (volgens Indiaas gebruik werd dit gedaan door het stuk slaan van een kokosnoot tegen de boeg van het schip) door Tanja Shepchenya (vrouw van kapiteineigenaar Igor Shepchenya) en te water gelaten bij Chowgule & Company Private Limited te India onder bouwnummer C0201, 19-4-2012 geplande proefvaart, 25-4-2012 (BV) opgeleverd aan Flinter Ruby N.V., Rotterdam, roepsein PCMQ, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht en kapiteineigenaar Igor Shepchenya, 3.603 GT, 1.910 NT, 5.500 DWT, 101,15 (96,14) x 14,40 x 8,50 x 6,150 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.a.K., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-28-6-2011, 11,5 kn. 5-2012 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GB6. De eerste reis ging met 5.000 ton rollen staal van Mumbai, India naar Novorossiysk aan de Zwarte Zee. 18-7-2012 (m) vlag: Nederland, roepsein PCMQ. 28-10-2016 van Vlissingen. 3-11-2016 ten anker bij Sillamäe, Estland. 11-2016 te Sillamäe. 6-11-2016 van Sillamäe naar Klaipeda. 7-11-2016 te Klaipeda. 10-11-2016 van Klaipeda naar Bromborough, U.K., 16-11-2016 ETA te Bromborough. 17-11-2016 ten anker oosten van Amlwch, Wales. 19-11-2016 te Bromborough. 22-11-2016 verkocht aan Ruby Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, 22-11-2016 (mt) te Bromborough herdoopt FWN RUBY. 26-11-2016 vertrokken van Bromborough naar Douglas. 26-11-2016 vertrokken van Douglas naar Bermeo, Spanje. 29-11-2016 te Bermeo, Spanje. 17-1-2018 tijdens een reis van Antwerpen naar Ambriz, Angola op 5,6 mijl NO van La Isleta (Gran Canaria) problemen opgelopen met de machine, 17-1-2018 door de SAR Pollution Control Vessel/tug MIGUEL DE CERVANTES (IMO 9320116) vastgemaakt en naar Las Palmas gesleept, 13:30 uur te Las Palmas, 25-1-2018 de reis vervolgd naar Angola, 7-2-2018 ETA te Ambriz, Angola. 24-2-2022 (F) verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, thuishaven en vlag: St. Johns-Antigua and Barbuda, roepsein V2QY4, 24-2-2022 herdoopt CELTIC CRUSADER. 4-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2520). (Foto: R.P. van de Wetering, 08-04-2020, Maassluis).

FORTE, IMO 8802258 (NB-318), 4-3-1989 te water gelaten als FORTE, 3-5-1989 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 9-5-1989 achter een sleepboot naar Emden gebracht voor verdere afbouw, 18-5-1989 proefvaart, 31-5-1989 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (558) aan C.V. Arctic Marine, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 3.998 BRT. 5-5-1995 tijdens een reis van Rochester naar Finland brak op 12 mijl westnoordwest van Texel brand uit in de machinekamer, de machinekamer bleek daarna zware schade te hebben opgelopen, door een sleepboot vastgemaakt en naar Rotterdam gesleept, 5-5-1995 transport op de Nieuwe Waterweg, de reparatie nam circa 6 weken in beslag. 5/6-5-2003 brand uitgebroken in machinekamer, voer richting Finland op 9 mijl ten noorden van het eiland Juist, door eigen bemanning onder controle gekregen, 6-5-2003 door de sleepboot WATERGEUS naar de Eemshaven gebracht, 19-5-2003 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam voor reparatie. 9-2004 verkocht, 1-2005 ingebracht bij Rederi AB Lillgaard, Rotterdam. 3-12-2007 tijdens een reis naar Finland bij vuurtoren van Nordvalen aan de grond gelopen, er ontstond schade aan het schip en bouwwerken, na vlot gebracht te zijn doorgevoerd met bestemming Holmsund. 3-2-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 4-2016 (e) verkocht aan Oy Maniola Ab Ltd., Mariehamn, Åland, Finland, vlag: Nederland, in beheer bij Rederi AB Lillgaard, Mariehamn, Åland, Finland en Maritime Management Services B.V., Ridderkerk. 2-2018 (e) verkocht aan Sea Rose Shipping Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Palau, roepsein T8A2830, in beheer bij African Express Ltd., Constanta, 22-4-2018 herdoopt PABLO VI. 28-4-

2018 vertrokken van 's-Gravendeel en ten anker bij Hoek van Holland. 2-5-2018 van de ankerplaats naar Lissabon, 5-5-2018 ETA te Lissabon. 16-5-2018 ETA te Constanta. 7-12-2018 gearriveerd te Constanța. 19-12-2018 herdoopt SEA ROSE. 8-2020 verkocht aan Gar Shipping Ltd., Palau, in beheer bij Gar Shipping S.a.r.l. 12-2023 in beheer bij Hellenic Glamor Ship Management LLC. 11-4-2024 verkocht aan Ocean Rose S.A., Togo (5VIZ5), in beheer bij Aegina Maritime Single Member PC, Athene, herdoopt ARIEL. 2-8-2024 onderweg van Perama naar Alexandroupoli ongeveer 21 mijl ten zuidoosten van Skyros een technische storing opgelopen, door de sleepboot APOLLON naar de ankerplaats van Lavrio gebracht om te repareren.

30-12-2025 te Izmir geïnspecteerd (Mediterranean MoU), 22 gebreken geconstateerd, vier werden beschouwd als ernstig:

- 1) Waterdicht/Weerbestendig – Deuren. Niet goed onderhouden
- 2) Veiligheid van de navigatie – Grafieken. Niet bijgewerkt
- 3) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsysteem. Niet-operatief
- 4) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist

1-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Elefsis, 3-1-2026 te Elefsis.

FRISIAN FUTURE, IMO 1036824, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw bij Chowgule Shipbuilding onder bouwnummer C-311, 5-12-2025 te water gelaten, 31-1-2026 geplande oplevering als FRISIAN FUTURE aan Boomsma Shipping B.V., Sneek.

GRETINA, IMO 9116199 (NB-115), 24-6-1994 kiel gelegd, 20-5-1995 te water gelaten als WILHELM, 6-1995 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1114) als VÄRMLAND aan m.s. “Wilhelm” Jens & Waller K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Jens & Waller K.G. 2005 gekocht door Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 4-2005 ingebracht bij Scheepvaartonderneming “Gretina” B.V., Heerenveen, roepsein PHCU, herdoopt VANQUISH, 2.997 GT, 1.398 NT, 4.624 DWT, 326 TEU, 99,97 (95,07) x 16,50 x 7,63 x 5,952 meter, 3.6520 kW, MaK 8M32, Krupp Mak Maschinenbau G.m.b.H., 19-4-2005 als VANQUISH gearriveerd vanaf Hamburg in de Beatrixhaven te Rotterdam, 20-4-2005 vertrokken met bestemming Drogheda, agent en timecharter: Norfolk Line Containers B.V. 22-12-2025 op een reis van Tilbury naar Gdynia, in de haven van Rendsburg vond er aan boord een medisch noodgeval plaats, brandweer en ambulance werden naar het schip geroepen en verleenden assistentie bij het medische noodgeval aan boord, de brandweer gebruikte ter plaatse een telescopisch mastplatform, dat werd uitgeschoven om toegang te krijgen tot de stuurhut, circa 16:00 uur vervolgde het schip zijn reis.



HARNS, IMO 9331347 (NB-143), 5-7-2006 gedoopt HARNS door de directiesecretaresse van de Leda Shipyard te Korcula en te water gelaten, casco gebouwd door Shipyard Leda D.O.O., Korcula, Kroatië, 7-8-2006 gearriveerd te IJmuiden achter de sleepboot WATERMAN, 9-8-2006 gearriveerd te Kampen achter de sleepboot JWR APOLLO met assistentie van de ALASKA, 7-12-2006 geplande proefvaart uitgesteld vanwege de harde wind, 6-12-2006 verhaald te Harlingen, 12-12-2006 proefvaart vanuit Harlingen, 13-12-2006 te Harlingen gedoopt door 3 jarige Sanne Broere (dochter van kapitein Arno Boere en mede-participant in Kustvaart Harlingen B.V.) en opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (1206) aan Harns Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij Kustvaart Harlingen B.V., 2.518 GT, 1.800 kW, Wärtsilä 9L20, roepsein

PHHO, aan de Korte Lijnbaan te Harlingen zout op pallets geladen, 15-12-2006 vertrokken op de eerste reis, 2008 verkocht aan Scot Pioneer Shipping Ltd., vlag: U.K., roepsein 2ALZ7, in beheer bij Intrada Ships Management, Romford, 20-2-2008 te Harlingen herdoopt SCOT PIONEER. 5-2025 in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen. 30-12-2025 tijdens een reis van Hamburg naar Teignmouth, op de rivier de Teign aan de grond gelopen, een poging van de sleepboot TEIGN C (IMO 9106522) om de SCOT PIONEER vlot trekken mislukte, 31-12-2025 vlot gebracht en gemeerd te Teignmouth. (Foto: Koos Goudriaan, 26-08-2021, Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen).

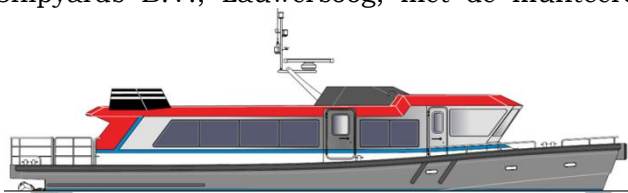


HELENE JULIE, IMO 9287314 (NB-308), 15-1-2004 opgeleverd door Kyokuyo Shipyard Corporation (448) als ARKLOW WIND aan Coastal Shipping PLC., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow (EIKZ). 8.398 GT, 4.815 NT, 13.988 DWT. 136,43 (126,88) x 21,10 x 11,30 x 8,350 meter. 4 ruimen, 17.311 m<sup>3</sup>. 13,5 kn. 5.910 EPK, 4350 kW, 6 cyl, 4 tew, 475 x 600, Wärtsilä Italia S.p.A. 30-6-2017 (e) verkocht aan BBS Bulk V Ireland Ltd., Arklow, onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Schoonhoven, roepsein PDGK, in beheer bij Longship B.V., Groningen en Vaage Ship Management AS, Bergen, 6-2017 herdoopt LONGWAVE. 7-8-2017 in beheer bij Longship B.V., Groningen en Risor Management AS, Bergen. 27-12-2017 verkocht aan Risor Bulk I AS, Hillerød, Denemarken, vlag: Nederland, in beheer bij Longship B.V., Groningen en Risor Management AS, Bergen. 5-5-2021 te Motril, Spanje. 7-5-2021 (F) herdoopt MANISA VERA. 10-5-2021 van Motril naar Arzew, Algerije. 11-8-2023 gearriveerd te Ipswich. 14-8-2023 (v) herdoopt HELENE JULIE. 10-12-2024 in beheer bij Baltic Shipping Co. A/S, Hillerød, Denemarken en Risor Management AS, Bergen. (Foto LONGWAVE: Koos Goudriaan, 24-03-2021, Waalhaven, Rotterdam).

### Spoodreparaties in de baai van Tenerife

Technici van de scheepswerf van Tenerife hebben noodreparaties uitgevoerd in de baai van Santa Cruz de Tenerife om het servoroer van de HELENE JULIE te repareren. De bemanning had een kritieke storing geconstateerd tijdens de reis van Foynes naar Tenerife, waar het schip op 16 december 2025 voor anker lag. Dankzij de snelle reactie kon het schip, dat graan vervoerde, zijn route naar Douala vervolgen. Het schip verliet de baai op 23 december, na de succesvolle reparaties en de voorbereiding van de logistiek, alvorens koers te zetten naar de Afrikaanse kust met een verwachte aankomsttijd in de haven van bestemming op 3 januari 2026. (Timsen, 25-12-2025).

HIDDEBORG, ENI 02340910, MMSI 244000369, Wadden Ferry, 75 passagiers, 11-3-2025 het bouwcontract getekend, 10-5-2025 een munt geplakt door Marin Visser en Arjan Iemhoff bij Next Generation Shipyards B.V., Lauwersoog, met de muntceremonie ging de bouw officieel van start van de nieuwe Wadden Ferry die de verbinding gaat versterken tussen Ameland en Holwert, 11-12-2025 proefvaart, 4-1-2026 gedoopt HIDDEBORG, 1-2026 geplande oplevering aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V., Delfzijl (PA5839). 22,82 x 6,09 x 0,80 x . meter, 894 kW, 3 x Volvo Penta D8-Stage V. (Afbeelding: Wagenborg).



HMS MAJORELLE, IMO 9318931 (NB-147), 6.701 GT, 672 TEU, aanvankelijk in aanbouw als KATHARINA SIBUM, 3-1-2005 (BV) opgeleverd als EURO STAR door Zhejiang Yangfan Ship Group Co. Ltd., Zhoushan, China (2016) aan Alzaga Shipping, Limassol-Cyprus, in beheer bij Marlow Navigation Co. Ltd. 2004 in beheer bij Marlow Navigation Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G. 2007 verkocht aan M.S. "Rita Sibum" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Bernd Sibum G.m.b.H. &

Co. K.G., Haren/Ems, 16-7-2007 (e) herdoopt VENTO DI MAESTRALE. 25-2-2008 (e) herdoopt RITA SIBUM. 2008 in charter bij Holland Maas Shipping B.V., 21-7-2008 (e) herdoopt HMS MAJORELLE. 6-2009 herdoopt RITA SIBUM. 28-1-2013 verkocht aan First Fleet Rita UG, 1-2013 vlag: Cyprus, in beheer bij Brise Bereederungs G.m.b.H. & Co., 1-2013 herdoopt RITA. 2-12-2014 te Hamburg, bij het opdraaien in de haven Waltershof, in aanvaring gekomen met het Duitse containerschip CAP SAN AUGUSTIN, aan SB liep de RITA schade op aan de opbouw, later die dag vertrokken naar Tananger, gevolgd door de CAP SAN AUGUSTIN die naar Antwerpen ging. 25-11-2019 verkocht aan Mores Shipping & International Trading Co., Panama (3FMZ6) in beheer bij Romes Shipping & International Trading Co. Ltd., Tuzla, Istanbul, 11-2019 herdoopt ORITA.

### **Schaduwtanker beschadigd bij aanvaring**

Op 7 maart 2025 raakte de ORITA in aanvaring met de schaduwtanker MIA in de Zee van Marmara, vijf zeemijl voor de kust van Gürpınar in het district Beylikdüzü, waar het containerschip voor anker lag bij ankerplaats 3. De ongeladen tanker raakte buiten koers en dreef richting de ORITA, die op 7 maart Gemlik had verlaten op weg naar Sulina. Toen de bakboordzijde de boeg van de ORITA midscheeps raakte, scheurde een ballasttank en vervuild water lekte in zee.

Het eerst arriveerde de sleepboot EFES 10 (IMO: 1031692), die het gebied veiligstelde terwijl de autoriteiten de situatie beoordeelden. Later werd de KURTARMA 2 (IMO 8959764) ingezet door het Directoraat-Generaal voor Kustveiligheid. De bemanning van de MIA probeerde een noodreparatie te verrichten om de lekkage uit de beschadigde ballasttank te stoppen. Ondertussen begon de Turkse kustwacht met een onderzoek naar de ORITA om de omvang van de impact op het containerschip, dat zichtbare deuken had opgelopen door de aanvaring, te bepalen.

De eigendoms- en operationele achtergrond van de MIA was nog onbekend. De tanker is geregistreerd voor een bedrijf op de Seychellen, heeft geen geregistreerd management en is sinds 2014 niet meer geïnspecteerd. De VS hebben het schip in 2024 gesanctioneerd, omdat het ten onrechte onder Guyaanse vlag was geregistreerd. De Guyanese autoriteiten ontkenden elke betrokkenheid en verklaarden dat hun register gesloten was en het schip niet vermeldde.

Amerikaanse functionarissen vermoedden dat de MIA in het verleden onder verschillende namen heeft geopereerd, mogelijk onder namen als MAGUS en FREEDOM. Sinds 2013 heeft het bedrijf zeven namen gehad. De verzekeraar is onbekend. (Timsen, 10-3-2025).

MIA, IMO 9018464. 7-1993 opgeleverd door Mitsui Eng & SB Co. Ltd., Chiba (1383) als LONDON PRIDE aan London & Overseas Freighters Ltd., Londen, U.K. 79.978 GT, 149.686 DWT. 1998 verkocht aan Front Pride Shipping Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt FRONT PRIDE. 9-2000 vlag: NIS. 8-2010 vlag: Marshall Islands. 2-2013 herdoopt PRIDE. 6-2014 vlag: Liberia. 5-2015 herdoopt GVENOUR. 11-2015 vlag: Panama 11-2015 herdoopt GVENOUR. 3-2017 herdoopt MAGUS. 9-2020 vlag: Kameroen. 9-2020 herdoopt FREEDOM. 5-2021 vlag: Tanzania. 5-2021 herdoopt DOLPHIN. 5-2022 tot 4-2023 vlag: ongekend, daarna weer Tanzania. 17-4-2023 verkocht aan Veline Shiptrade Inc., Seychellen, vlag: Tanzania. 4-2023 herdoopt ZULU. 4-2024 vlag: Guyana (FALSE). 8-2024 herdoopt MIA. 9-2025 vlag: Gambia, 9-2025 herdoopt WOODCHIP.

### **Motorstoring bij Gelibolu**

Onderweg van Aliğa naar Kocaeli met een lading containers, kreeg de ORITA op 8 december 2025 rond 18:00 uur UTC een motorstoring voor de kust van Gelibolu tijdens de passage van de Dardanellen. Het schip werd op sleeptouw genomen door de sleepboot KURTARMA 20 (IMO: 9995117), geëscorteerd door de KURTARMA 18 (IMO: 9974890) en bijgestaan door een loods, en naar de ankerplaats Şevketiye gesleept onder coördinatie van het Scheepvaartverkeercentrum van Çanakkale. Daar werd het rond 21.00 uur veilig afgemeerd in positie 40.25 NB en 026,50 OL, waar het tot 9 december lag. (Timsen, 9-12-2025).

ICECRYSTAL, IMO 8115552 (NB-308), 26-2-1983 te water gelaten, 8-7-1983 opgeleverd door Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (8103) als SKAGERN aan Partenreederei Schulz & Clemensen, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Gunther Schulz, Schulauer Schifffahrtskontor, Hamburg. 27-9-1983 verkocht aan O.F. Ahlmark & Co Eftr. A/B, Karlstad-Zweden. 1984 verkocht aan PR Skagern, Karlstad-Zweden, in beheer bij S.E. Gustavsson. 7-12-1985 vertrokken van Rochester naar Delfzijl, 9-12-1985 met schade overgenomen door Icecrystal B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren en O.F. Ahlmark & Co Eftr. A/B, Karlstad, 1985 herdoopt ICECRYSTAL. 1986 de schade gerepareerd te Bordeaux. 7-3-1990 verkocht aan Borealis B.V., Delfzijl, in beheer bij Sandfirden B.V. 28-2-1991 binnengesleept te Hartlepool nadat de motor uitviel in positie 55.55.2 NB. en 03.17.6 OL., het zwaar slingerende schip verloor daarbij de deklast, 4-3-1991 te Wallsend ingedokt voor reparatie, 13-3-1991 de reis vervolgd. 1994 verkocht aan Forest Line G.m.b.H., Hamburg-Antigua & Barbuda, in beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 5-1994 uit beheer bij Sandfirden B.V., Haren. 1995 verkocht aan Barkey Shipping Corporation N.V., Willemstad, N.A., vlag: Zweden, in beheer bij Scan Unit Shipping Company N.V. voor Forest Line G.m.b.H., Rostock, 1995 herdoopt SKAGERN. 1995 verkocht aan Ahlmark Lines AB, Karlstad-Zweden. 7-6-2006 op de Humber in aanvaring gekomen met de SAMSHIP COURIER (IMO 9322578), lek geraakt en door de bemanning gestabiliseerd, door 2 sleepboten teruggebracht voor inspectie. 10-10-2006 (e) verkocht aan Ability Shipping Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij M. Hannestad AS, Halden, Noorwegen, herdoopt ANICIA. 2007 verkocht aan KA Shipping Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij M. Hannestad AS, Halden. 2008 verkocht aan Sustain Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij M. Hannestad AS, Halden. 2-7-2008 (e) verkocht

aan Farida Shipping Co., Noorwegen (NIS). 20-11-2012 (e) verkocht aan Farida Shipping Co., 20-11-2012 (e) vlag: Moldavië (ERSU), in beheer bij Farida Shipping Co., Damietta, Egypte en Barhoum Maritime Co., herdoopt LADY FARIDA. 6-8-2014 in beheer bij Farida Shipping Co., Damietta, Egypte. 27-6-2022 vlag: Sierra Leone (9LU2861). 12-9-2022 (e) verkocht aan Sea Manassa Shipping S.A., 10-2022 vlag: Togo (5VIQ4), in beheer bij Manassa 2M Shipmanagement Co., Alexandria. 17-9-2022 (F) herdoopt MISK M. 8-2023 vlag: Tanzania (5IM531). 12-2025 vlag: Comoros (D6A4274).



JUMBO, IMO 8518297 (NB-198), 21-3-1986 kiel gelegd, 3-12-1986 te water gelaten als JUMBO, 27-2-1987 proefvaart en opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (553) aan C.V. Motorschip "Capricorn", Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., roepsein PFFX, voor 3 jaar in charter bij de Norge-Rhin Linjen van Paal Wilson & Co. K/S, Bergen-Noorwegen. 1.998 BRT, 1.217 NRT, 3.697 DWT. 88,19 (83,32) x 14,18 x 6,35 x 4,961 meter. G 4.469 m<sup>3</sup>, B 4.454 m<sup>3</sup>, 11 kn. 1.598 EPK, 1.176 kW, MaK 6M452AK, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1995 verkocht aan M.V. "Jumbo", Rotterdam, in beheer bij B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 1999 verkocht aan Amstelslot Management Co. B.V., Rotterdam, in beheer bij B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 2001 verkocht aan Wilson Shipowning II A.S., Bergen, vlag: Bahamas, roepsein C6SA8, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen. 5-2011 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bahamas, in beheer bij Wilson Eurocarriers AS, Bergen. 8-2013 vlag: Barbados, roepsein 8PAJ8. 12-2025 vlag: Bahamas (C6IS8). (Foto: Teun van der Zee, 16-5-2018, passage Maassluis).

LINGEDIJK, IMO 9515010 (NB-170), 28-1-2010 (e) te water gelaten, 24-11-2010 opgeleverd door Chowgule & Company Pvt. Ltd., Goa, India (191) als LINGEDIJK aan Beheermaatschappij m.s. Lingedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen, 2.984 GT, 4.450 DWT. 23-11-2025 met motorstoring door de sleepboot FELIXSTOWE SVITZER verhaald te Ipswich. 10-12-2025 van Ipswich met de sleepboot EMS TUG (IMO: 9849734) naar Sluiskil voor reparaties bij Norden Shipyard (Hicri Ercili Group), 11-12-2025 te Sluiskil om te repareren. 30-12-2025 te Sluiskil herdoopt VERTOM PORTO.

LOTTIE HOLLY, IMO 9681558, kotter, 2GWM9, 187 GT, 160 DWT, 1-9-2013 opgeleverd. Rijkswaterstaat heeft de voormalige Ierse mosselkotter BS-12 LOTTIE HOLLY aangekocht. Het schip wordt verbouwd tot onderzoeksschip voor de visserij bij Damen Maaskant in Stellendam, de voormalige Maaskant Shipyards, die het schip in 2013 bouwde voor Kim Mould van Myti Mussels Ltd. in Beaumaris. In 2022 nam de familie Dingemanse, die zich meer dan 25 jaar geleden in Wexford vestigde, Myti Mussels over van Kim Mould, inclusief de LOTTIE HOLLY en de BS-8 VALENTE, die al eerder door Mould was opgelegd en te koop werd aangeboden. In de zomer van 2026 zal de LOTTIE HOLLY naar verwachting in de vaart komen onder de naam LEPELAAR, ter vervanging van de STERN, die voor andere onderzoekstaken is ingezet. (Timsen, 8-12-2025).

MARE FRISIUM, IMO 5344592, Passagiersschip, 3-mast schoener, 210 GT, 269 DWT, 1916 opgeleverd door N.V. Weerter Scheepsbouw Maatschappij, Weert als PETRONELLA. Vissersschip. 1930 motor geplaatst: 2 cyl, 2 tew, Junkers Motorenfabrik G.m.b.H., Dessau. 194- verkocht aan F. Wichmann, Hamburg (DIWL), herdoopt HELMUTH. 125 BRT, 68 NRT. 1960 verlengd en verbouwd tot vrachtschip.

1961 herdoopt PETRONELLA. 196 verkocht aan S. Karlsson & A. Olsson, Väjern-Zweden (SLTO), 1961 herdoopt SUNBEAM. 198 BRT, 111 NRT, 265 DWT. 36,83 x 6,56 x 3,03 x 2,896 meter. Motor: 150 EPK, 110 kW, 6 cyl, 4 tew, 240 x 360, Humboldt-Deutz Motoren, Keulen-Deutz NE-1930. 1982 verkocht aan Bengt A.R. Stark, Jönköping-Zweden, 1982 herdoopt HELMUTH. 6-11-1990 in de vaart. 1997 verbouwd tot passagiersschip, 84 passagiers. 1997 herdoop MARE FRISIUM. 2006 verkocht aan Tallship Artemis B.V., Harlingen, in beheer bij Tallship Artemis B.V., Easterlittens.



9-4-2009 in beheer bij Tallship Artemis B.V., Easterlittens en Rood Boven Groen, Harlingen. 202- verkocht aan Nord Event GmbH, Hamburg, vlag: Nederland (PCBM). 12-12-2025 gearriveerd te Hamburg. Brand te Hamburg: 24-12-2025 onbemand liggend aan de Sandtorkade in Hafen City te Hamburg brak er brand uit aan boord, vanuit de stuurhut steeg er zwarte rook op, de gealarmeerde brandweer bluste de vlammen vanaf de wal, de omvang van de schade was aanvankelijk onduidelijk evenals de oorzaak, men vermoed een technisch defect, zoals een kabelbrand. (Foto: Nordevent GmbH / wikimedia).

MATHILDE, IMO 7612668 (NB-324), 14-4-1977 te water, 16-5-1977 opgeleverd door Scheepswerf 'Voorwaarts' B.V., Hoogezand, Groningen (221) als MATHILDE aan Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl (PFWM). 1.600 BRT, 1.070 NRT, 2.728 DWT. 75,11 (69,14) x 12,51 x 6,51 x 5,368 meter. G 3,480 M3, B 3.376 M3. 13,5 kn. 2.400 EPK, 12 cyl, 2 tew, 220 x 380, Brons-Industrie type 12TD-Turbo 200, Appingedammer Bronsmotorenfabriek B.V., Appingedam #2008. 6-12-1985 verkocht aan Scheepvaartonderneming Mathilde B.V. en Andries Fokko Froma, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 1-11-1993 verkocht aan Louwe Post en Cornelis Hendrikus Maria Stoop, IJmuiden (PIFN), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, herdoopt VERENA. 5-11-2002 verkocht aan Sea Venus Marine Co. Ltd., Moroni-Comoros (D6BM6), herdoopt ELENI K. 9-6-2003 verkocht aan Kayafas Naftiki Eteria, Volos-Griekenland (SXTG). 4-2019 opgelegd in Eleusis Bay. 1-4-2024 verhaald. 10-2024 verkocht aan El Greco Maritime Co., Amsterdam, vlag: Togo (5VJC6), herdoopt LEN. 17-11-2024 verhaald. 12-2024 verkocht voor sloop naar Turkije. 18-12-2024 geïnspecteerd door PSC (Port State Control) Organisation te Elefsis, geen bijzonderheden. 2024 verkocht voor sloop aan Ege Gemi Sokum San ve Ticaret A.S. 20-12-2024 op Aliğa Anchorage, 25-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

NORTHERN PHOENIX, IMO 1034668, CO2 Tanker, 10.627 GT, 3.189 NT, 10.182 DWT, 30-10-2024 kiel gelegd, 2-12-2025 opgeleverd door Dalian Shipbuilding Offshore Co. Ltd. (G7500-3) als NORTHERN PHOENIX aan Northern Lights JV DA, Stavanger, vlag: Noorwegen (NIS) (LAXH8), in beheer bij K Line Energy Shipping (UK) Ltd., Londen en Shell. 130,30 (127,80) x 21,20 x 11,00 x 8,000 meter.

P&O NEDLLOYD CARIBBEAN, IMO 9103685 (NB-197), 4-10-1995 (GL) kiel gelegd, 3-1996 opgeleverd als OOCL GERMANY door Daewoo Heavy Industries Ltd., Okpo (4034) aan C.V. de Nieuwe Compagnie I, Rotterdam, in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam, 51.938 GT, 30.339 NT, 60.200 DWT. 4168 TEU. 48.263 EPK, 35.500 kW, B&W 8K90MC-C, Korea Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Changwon. 1998 in charter bij American President Lines Ltd., 29-9-1998 (AB) herdoopt APL GERMANY. 2-10-2001 te Chiwan uit charter American President Lines Ltd., 3-10-2001 (AB) herdoopt GERMANY. 3-10-2001 opgelegd te Chiwan. 26-4-2002 in dienst bij P&O Nedlloyd B.V. 18-9-2002 (AB) herdoopt P&O NEDLLOYD CARIBBEAN. 22-1-2003 verkocht aan Selt Shipping Inc., Londen-U.K., in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd., Londen. 28-4-2003 (AB) herdoopt MAERSK DOHA. 29-1-2007 (e) herdoopt MSC COLOMBIA. 2012 opgelegd te Salamina. 3-7-2013 (e) verkocht aan Brianna Co. Naviera S.A., Panama, roepsein 3FVZ7, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol en Zodiac Maritime Ltd., herdoopt MSC BRIANNA. 3-7-2013 (e) in de vaart. 18-3-2020 verkocht aan NSM Brianna Shipping Co. Ltd., in beheer bij Niki Shipping Co, S.A. en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 28-12-2021 verkocht aan Brianna Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 12-2025 herdoopt MSC BRIANNA V.



PRIDE OF BRUGES, IMO 8503797 (NB-334), Ro-Ro Ferry, 17-4-1985 besteld, 9-5-1986 kiel gelegd, 29-8-1986 te water gelaten, 27-2-1987 meetbrief met nummer 22654 afgegeven, 31-3-1987 gedoopt NORSUN door mevr. J. Groenendijk (echtgenote van de voorzitter van de Raad van Bestuur van Nedlloyd) en opgeleverd (LR) door Nippon Kokan K.K., Tsurumi Shipyard, Yokohama (1033) aan Hollandse Vrachtvaart Mij. B.V., Rotterdam (PGJW), in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.).

31.598 BRT, 18.174 NRT, 6.403 DWT. 179,03 (169,50) x 25,35 x 17,91 x 6,187 meter. 446 passagiers in cabines, 746 passagiers in hutten, 504 dekpassagiers, 850 personenauto's/180 trailers, 2.606 meter lengte van de rijbanen. 116 en 499,5 ton bunkers, verbruik 73 ton/dag, 2 boegschroeven, 18,5 kn. Zusterschip NORSEA. 26.100 EPK, 19.198 kW, middelste motoren: 15.659 EPK, 11.518 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 9ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Abo, buitenste motoren: 10.441 EPK, 7.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 480, 580 omw/min., Sulzer 6 ZAL40, Oy Wärtsilä, Turku/Åbo, 4 motoren gekoppeld en vertraagd naar 2 schroeven.

2-4-1987 vertrokken voor de reis van Japan naar Nederland, deze vond plaats in beheer van Nedlloyd Lijnen B.V., met 800 personenauto's naar Amsterdam. 8-4-1987 op 200 mijl zuid van Hong Kong naar Singapore. 14-4-1987 op 380 oost van Ceylon naar Colombo. 16-4-1987 van Colombo naar Suez. 5-5-1987 gearriveerd te Amsterdam. 8-5-1987 vaartocht met genodigden naar Rotterdam. 11-5-1987 officiële ontvangst aan de Parkkade te Rotterdam en in dienst gesteld op de dienst Europoort-Hull. 12-5-1987 vertrokken uit Europoort op de eerste reis.

15-1-2003 herdoopt PRIDE OF BRUGES. 29-12-2020 vertrokken van Zeebrugge op de laatste reis Zeebrugge-Hull. 30-12-2020 van Hull naar Zeebrugge. 31-12-2020 te Zeebrugge. 4-1-2021 van Zeebrugge naar de Europoort en ingezet op de dienst Europoort-Hull ter vervanging van de PRIDE OF ROTTERDAM en PRIDE OF HULL die naar de werf gingen. 27-1-2021 van de Beneluxhaven, Europoort naar Zeebrugge en opgelegd in afwachting van verkoop. 15-4-2021 (e) verkocht aan Bruges Ferries Shipping Ltd., 22-4-2021 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BTT5, in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua. 23-4-2021 vertrokken van Zeebrugge naar Napels, 1-5-2021 ETA te Napels, 29-4-2021 vernieuwde ETA te Napels. 30-4-2021 te Napels. 20-5-2021 verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua. 9-6-2021 (vt) vlag Italië, roepsein IBDC, herdoopt GNV ANTARES. 10-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2834). 11-2025 verkocht voor sloop naar Aliaga, Turkije. 2-12-2025 te Durrës. 12-12-2025 vertrokken van Durrës naar Aliaga, 14-12-2025 ETA te Aliaga, 15-12-2025 op Aliaga Anchorage No 7. 18-12-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Airfoto Malacca / Teun van der Zee, 4-1987).

**Veerboot naar de sloop gebracht in het kader van een vlootvernieuwingsprogramma.**

Op 17 december is de GNV ANTARES te Aliğa aangekomen, onderweg van Durrës naar de sloop. De afgedankte veerboot ging voor anker op positie 38.54 NBB en 026.59 OL voor een sloopbedrijf dat gespecialiseerd is in het slopen van schepen en de verwerking van schroot. De veerboot had de afgelopen weken al van vlag gewisseld en voer nu onder Portugese vlag en geregistreerd in Madeira. De GNV ANTARES, gebouwd in 1987 door de scheepswerf NKK in Tsurum, werd in 2021 door de MSC Group overgenomen van P&O Ferries en werd aanvankelijk door GNV ingezet op verbindingen naar Sicilië, maar voer recenter op de route tussen Bari en Albanië. Het zusterschip, de GNV ARIES, was al ongeveer een jaar geleden bestemd voor de sloop. Het vernieuwingsplan voor de GNV-vloot werd parallel voortgezet met de komst van de GNV VIRGO, afkomstig van de Chinese scheepswerf GSI, die zich bij de GNV ORION voegde, terwijl de GNV POLARIS terugkeerde naar China voor een modernisering waarbij 132 hutten werden toegevoegd. (Timsen, 17-12-2025). <https://www.facebook.com/reel/1543649270219029>



OLIVIJN, IMO 1110101 (NB-332), General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 3.800 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, 7-2025 te China a/b m.s. YA QING HUI ZONG (IMO 1037828, 2024, 19.397 GT) gezet, 8-8-2025 vertrokken naar Rotterdam, 21-9-2025 te Rotterdam, 25-9-2025 met de sleepboot SCHELDESTROOM (voor) en de duwboot L'AVENIR naar Werkendam gebracht om afgebouwd te worden, 19-12-2025 verhaald van Damen Concordia te Werkendam naar Scheepswerf Gebr. Kooiman te Zwijndrecht. 1-2026 geplande oplevering door Holland Shipyards B.V. als OLIVIJN aan De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. (Foto: Nico Giltay, 25-9-2025, Blaaksedijk, Heinenoord),



SAMSKIP HOFFELL, IMO 9196943 (NB-232), 24-6-1998 (GL) kiel gelegd, 5-11-1999 te water gelaten als BORKUM, vlag: Liberia, 17-11-2000 herdoopt MADELEINE, 30-11-2000 (e) opgeleverd door Qingshan Shipyard, Wuhan, China (KS960304) aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda. 4.454 GT, 2.141 NT, 5.537 DWT. 15 kn. 2001 verkocht aan Bangor Castle Shipping Co. Ltd., Antigua and

Barbuda, in beheer bij Reederei Harmstorf & Co. Thomas Meier-Hedde G.m.b.H. & Co. K.G. 2006 (GL) verkocht aan M.S. "Madeleine" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Harmstorf & Co. Thomas Meier-Hedde G.m.b.H. & Co. K.G. voor Konig & Cie. G.m.b.H & Co. K.G. 17-11-2015 (e) verkocht aan Naveto B.V., Cyprus (5BKF4), in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, 11-2015 herdoopt SAMSKIP HOFFELL. 7-1-2016 (mt) van Rotterdam naar Reykjavik. 12-1-2016 op 160 mijl ten zuidwesten van de Faroe Islands, met problemen aan de machine en in slecht weer, vastgemaakt door de THOR (Icelandic Coast Guard) en richting Reykjavik gesleept, een reis van 400 mijl met een snelheid van 5 à 6 knopen, de HOFFELLIÐ (Coast Guard) nam het schip overnemen van de THOR. 11-2016 thuishaven: Rotterdam (PCLT). 26-12-2025 geïnspecteerd te Reykjavik (Paris MoU), twee gebreken geconstateerd. 28-12-2025 gearriveerd te Immingham, 29-12-2025 ETD Rotterdam, te Immingham aangehouden en aan de ketting gelegd. 3-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Rotterdam. (Foto: Riemer van Bolhuis, 13-7-2021, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek v. Holland).

SAMSKIP SKAFTAFELL, IMO 9164562 (NB-226), 24-6-1998 kiel gelegd als HERM J, 5-11-1999 te water, 12-2000 opgeleverd door Yichang Shipyard (96008) als FRANKLIN STRAIT aan Mare Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Herm J", Antigua and Barbuda, in beheer bij Carsten Rehder Schiffsmakler & Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. (Jungerhans Maritime Services). 4.450 GT, 2.141 NT, 5.585 DWT. 28-5-2015 (e) verkocht aan Naveco B.V., Cyprus (5BFQ4), in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht voor Samskip HF, Reykjavik, 5-2015 herdoopt SAMSKIP SKAFTAFELL. 26-2-2016 (e) verkocht aan Navesto B.V., Cyprus (5BFQ4), in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht voor Samskip HF, Reykjavik. 4-2016 thuishaven: Rotterdam (PCGP). 25-1-2017 in beheer bij Nav-Tech B.V., Rotterdam. 17-10-2021 in beheer bij Samskip HF, Reykjavik en Nav-Tech B.V., Rotterdam. 17-12-2025 geïnspecteerd te Immingham (Paris MoU), 33 gebreken geconstateerd waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie.

- 1) Certificaat & Documenten - Veiligheid van vrachtschepen. Niet goed ingevuld
- 2) Arbeidsomstandigheden - Netheid van de machinekamer. Niet zoals vereist
- 3) Veiligheid van de navigatie – Reisgegevensrecorder. Niet zoals vereist
- 4) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende constructie. Niet zoals vereist
- 5) Brandveiligheid - Brandpreventie en structurele integriteit. Niet zoals vereist
- 6) Brandveiligheid - Evaluatie van de prestaties van de bemanning. Gebrek aan training
- 7) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist

Het schip werd op 29 december weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Gdynia, met een verwachte aankomsttijd van 2 januari 2026.

SEATRADE AMSTERDAM, IMO 1131480, Container Ship, 2800 TEU, 28.000 GT, 38,000 DWT, 19-6-2025 besteld onder bouwnummer HUANGHAI HCY-428, 27-7-2028 geplande oplevering aan SEATRADE GRONINGEN B.V., Groningen, vlag: Bahamas.

SEATRADE BERLIN, IMO 1131492, Container Ship, 2800 TEU, 28.000 GT, 38,000 DWT, 19-6-2025 besteld onder bouwnummer HUANGHAI HCY-429, 27-7-2028 geplande oplevering aan SEATRADE GRONINGEN B.V., Groningen, vlag: Bahamas.



STENA FORERUNNER, IMO 9227259 (NB-323), 25-11-1999 contract, 27-12-2000 kiel gelegd, 24-4-2001 te water gelaten, 29-8-2003 opgeleverd door Dalian Shipyard (RO123-3) als STENA FORERUNNER aan Stena North Sea Ltd., Londen-U.K. 24.688 GT, 7.407 NT, 12.300 DWT. 195,30 (179,51) x 26,80 x 8,70 x 7,500 meter. 12 passagiers (chauffeurs), 632,5 meter opstellengte. 22,5 kn. 24.000 kW, 4 x Sulzer 8ZAL40S, Wärtsilä Italia S.p.A. Zusterschip van de STENA FORETELLER. 8-10-2003 in charter bij Transfennica en ingezet op de route Hangö-Lübeck. 25-11-2003 verkocht aan Stena RoRo AB, Gothenborg, in beheer bij Northern Marine Ferries Ltd., Clydebank. 2-12-2003 thuishaven en vlag: Gothenborg-Zweden. 2-2005 ingezet op de route Hamina-Hangö-Antwerpen. 2-8-2006 ingezet op de route Lübeck-Paldiski-Hangö. 12-1-2018 (e) verkocht aan Stena RoRo Navigation Ltd., Gothenborg, 12-1-2018 in de Wiltonhaven te Schiedam onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCPG, in beheer bij Stena RoRo AB, Gothenborg en Stena Line B.V., Hoek van Holland. 2018 na beëindiging charter tijdens een dokbeurt bij Damen Shipyards te Schiedam overgeschilderd van Transfennica-kleuren in de Stena-outfit. 12-1-2018 ingezet voor Stena Line B.V., Hoek van Holland op de route Europoort-Harwich. 7-9-2026 t/m 3-11-2025 verbouwd te Weihai, China. met o.a. een extra dek. 30.238 GT, 4-11-2025 tot 5-11-2025 proefvaart. 11-11-2025 vertrokken naar Harwich. 8-12-2025 van Walvis Bay naar Harwich, 27-12-2025 te Harwich, ingezet tussen Inningham en Europoort. (Afbeelding: Stena Line).

TASMAN, IMO 9849136 (NB-256), 15-2-2019 gedoopt TASMAN door mevr. Coby Broersma (echtgenote van één van de kapiteineigenaren) en te water gelaten bij Royal Bodewes te Martenshoek onder bouwnummer 748, de sleepboten GYAS en WATERPOORT verleenden de assistentie, 15-4-2019 van Hoogezand naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERSTAD van Wagenborg Sleepdienst B.V. en proefvaart op de Eems, roepsein PCAA, 16-4-2019 vanaf Delfzijl technische proefvaart op de Eems, 19-4-2019 aan de Evenementenkade te Delfzijl opgeleverd aan Rederij Tasman, thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PAR5, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl / Shipowners Support B.V., Delfzijl. 3.450 GT, 2.201 NT, 4.800 DWT. 89,98 (84,90) x 15,20 x 6,60 x . meter. 213 TEU. 12,5 kn. 1.850 kW, MaK 6M25C. 23-4-2019 vertrokken van Delfzijl met bestemming Rotterdam. 24-4-2019 op de Maasvlakte. 26-4-2019 te Egersund. 27-4-2019 te Leirvik. 28-4-2019 te Karmøy. 30-4-2019 te Rostock. 3-1-2026 vlag: Nederland (PBGs).

THAMESBORG, IMO 9546459 (NB-333), 22-8-2012 (e) kiel gelegd, 15-11-2012 gedoopt THAMESBORG door mevr. Huang Shan en te water gelaten voor rekening van Koninklijke Wagenborg bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai onder bouwnummer H1595A, 31-1-2013 opgeleverd aan Thamesborg Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 14.695 GT, 7.626 NT, 12.359 DWT, lengte 172,28 (161,65) meter, breedte 21,49 meter, holte 12,31 meter. 4 kranen van 60 ton SWL, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F. 4-2-2013 vertrokken op de eerste reis naar Thailand, vandaar naar Singapore, Brazilië en Argentinië. 13-3-2013 (e) in reparatie. 9-7-2013 vanaf Batam gearriveerd bij Sembawang shipyard te Singapore achter de sleepboot SALVERITAS. 18-9-2013 na de krukas gewisseld te hebben vertrokken van de ankerplaats bij Singapore naar Durban, 2-10-2013 ETA te Durban. 13-12-2019 in aanvaring gekomen met de sluismuur van het Canso-kanaal in Nova Scotia, terwijl het de sluis vanuit het noorden binnenvoer in positie 45.39.00 NB en 061.25.00 WL, om 16:00 uur. 17-12-2019 reis vervolgd. 18-8-2025 van Lianyungang, China, 7-9-2025 onderweg van Lianyungang naar Baie Comeau, Quebec Straat Franklin aan de grond gelopen. 9-10-2025 vlot gebracht met hulp van ijsbreker BOTNICA en de Canadese sleepboot BEVERLY M I. 24-10-2025 onder begeleiding van de ijsbreker BOTNICA (IMO: 9165877) en de sleepboot BEVERLY M I (IMO: 9084047) gearriveerd Baie Comeau om te lossen. 24-12-2025 op eigen kracht vertrokken van Baie Comeau naar Turkije om te repareren, tijdens de overtocht geëscorteerd door de PRINCESS van Boskalis. 10-12-2025 gearriveerd bij Içdas-Shipyard bij Çanakkale in de Zee van Marmara voor de reparatie.



THUN GLORY, IMO 9190200 (NB-326), 16-10-1999 te water gelaten, 5-1-2000 van de werf naar Delfzijl, 6-1-2000 technische proefvaart, 24-1-2000 opgeleverd als UNITED GLORY door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (322) aan Erik Thun AB, Delfzijl, in beheer bij Thunship Management Holland B.V., Marin Ship Management B.V., Farmsum en United Tankers AB. 24-1-2000 vertrokken op de 1e reis. 25-1-2000 gearriveerd te Gothenborg, in langdurig timecharter bij United Tankers AB, Gothenborg. 12-6-2000 in beheer bij Broström Tankers AB, herdoopt BRO GLORY. 2007 verkocht aan Bro Glory B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum en Broström Tankers AB. 2012 verkocht aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. voor Erik Thun AB, Lidköping, 14-12-2012 te Helsingborg herdoopt THUN GLORY. 6-11-2020 gearriveerd te Hirtshals, Denemarken. 18-11-2020 (e) verkocht aan Bellsund Trading AS, Tromsø, 8-12-2020 (FM) vlag Noorwegen, roepsein LALT8, in beheer bij Besi AS, Tromsø, Noorwegen, 8-12-2020 herdoopt ISFJORD. 7-1-2021 verkocht aan Lomvia Isfjord AS, Noorwegen, in beheer bij Besi AS, Tromsø, Noorwegen. 18-8-2021 in beheer bij Nouri Alwan Marine AS, Fauske, Noorwegen. 4-8-2025 in beheer bij Bodø Management AS, Bodø, Noorwegen. 27-11-2025 verkocht aan Sandvik SP/F, Fuglafjörður, vlag: Faeröe Islands (OZ2226), in beheer bij Shipping.FO SP/F, Torshavn, 11-2025 herdoopt SELVIK ICE. (Foto: Bob van Raadt, 12-5-2000).

RIJNBORG, IMO 8922278 (NB-330), 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. 28-5-2025 in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 17-11-2025 verkocht aan Baliyas Ship Management Co., 11-2025 vlag: Kameroen (TJM11S), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul.

TRITON, IMO 1099448, General Cargo Ship, 4.040 GT, 6.340 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 758, 30-6-2026 geplande oplevering als TRITON aan Rederij Tasman.



TROMP, IMO 7716490 (NB-281), 9-1978 kiel gelegd, 18-5-1979 te water gelaten als TROMP, 2-7-1979 proefvaart, 4-7-1979 opgeleverd door Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (605) aan J. Vermaas Scheepvaart Bedrijf B.V., Rotterdam (PIAZ), in beheer bij Verenigd Scheepvaart Bedrijf V.S.B. 988 BRT, 648 NRT, 1.519 DWT. 65,82 (59,97) x 10,80 x 5,11 x 4,419 meter. 1 ruim, G 2.031 m<sup>3</sup>, B 1.982 m<sup>3</sup>, 114 ton bunkers, verbruik 3 ton/dag, 10,25 kn. 1.200 EPK, 883 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, MaK 6M452AK, MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1-1982 opgelegd i.v.m. faillissement van Vermaas en opgelegd. 7-1984 verkocht aan Viewglen Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij James Tyrrell Ltd. (Arklow Shipping Ltd.), herdoopt ARKLOW GLEN. 1994 verkocht aan Fortuna AS, Bergen-Noorwegen, in beheer bij Misje Offshore Marine A/S, herdoopt FORTUNA. 4-4-2002 (e) vlag: Bahamas. 28-1-2006 (e) verkocht aan Frakt & Sandsoelan SpF, vlag: Faeröer (OZ2056), in beheer bij N. Hojgaard, herdoopt HAVFRAKT. 24-1-2010 vanaf Bergen bij Finnsnes in de Gisundet, Noorwegen aan de grond gelopen, de eerste poging vlot te komen mislukte, 300 ton vismeel gelost, 26-10-2010 vlot gebracht door de sleepboot OCEAN SUPPLIER 8321591 en afgeleverd in de haven van Finnsnes. Er werd een kleine lekkage geconstateerd, omdat het lek in een ballasttank zat, leverde het geen gevaar voor zinken of milieuvervuiling op. 4-2021 vlag: Noorwegen, roepsein LGTU, 28-4-2021 in beheer bij Mostrau Management AS, Hjelmaas, Noorwegen, 2-5-2021 (vt) te Havik, Noorwegen herdoopt STRAUMFRAKT. (Foto: Bob van Raadt, 13-4-2007).

### **Reddingsoperatie voor vrachtschip in nood voor de kust van Lista**

Een grootschalige reddingsoperatie werd opgestart nadat de STRAUMFRAKT, met vijf bemanningsleden aan boord, onderweg van Sløvåg naar Kristiansand, water maakte en slagzij begon te maken naar stuurboord voor de kust van Lista in stormachtig weer op de ochtend van 11 november 2025. Het reddingscentrum van Zuid-Noorwegen werd kort na 06:00 uur op de hoogte gebracht van het incident. De NSSR-reddingsboot 'Erling Skjalgsson', een zoek- en reddingshelikopter en veerboten die tussen Hidra en Andabeløy in de Flekkefjord voeren, werden gemobiliseerd. De helikopter bleef enige tijd boven het schip

cirkelen, maar werd uiteindelijk in stand-by gezet bij Lista om brandstof te besparen. Het schip werd door de Hidra-veerboot ROSFJORD (IMO: 9913274) naar de Listerfjord geloodst, tussen Listalandet in Farsund en de eilanden in Flekkefjord, en kon rond 08:00 uur veilig aanmeren aan de gemeentelijke kade van Kleven in Fedafjorden, ten noorden van Lista. De rederij Roslagen Shipping voerde een onderzoek uit volgens de interne procedures. (Timsen/NRK, 11-12-2025). 22-12-2025 in de vaart.

VARNEBANK, IMO 8801072 (NB-294) 24-11-1988 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (252) als VARNEBANK aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Varnebank", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Pot Scheepvaart B.V. Roepsein PIDR. 851 BRT, 624 NRT, 1.280 DWT, 64,20 (59,98) x 10,51 x 4,02 x 3,382 meter, 784 EPK, 577 kW, Caterpillar 3508TA, 8 kn. 1996 verkocht aan Scheepvaartonderneming T.H. van der Pol, Delfzijl (P. v.d. Pol), herdoopt ELSTAR. 7-2005 in beheer bij Flinter Groningen B.V., Paterswolde. 2007 verkocht aan Delta Products Ltd., Liepāja, vlag: Letland, in beheer bij Prakse SIA, Riga, 15-1-2008 herdoopt LIVA GRETA. 27-4-2012 in beheer bij Prakse SIA, Riga en Aquarius Shipmanagement Co. 28-1-2014 verkocht aan Liepaja Trading & Shipping, Liepāja-Letland, in beheer bij Aquarius Shipmanagement Co. 4-2018 in beheer bij Regulus Sia. 10-1-2020 te Birkenhead. 11-1-2020 te Birkenhead aan de ketting gelegd. 8-2020 in beheer bij Torbulk Ltd., Market Rasen, United Kingdom. 25-3-2021 gerechtelijk verkoping op last van Admiralty Marshal's Conditions of Sale, Londen. 2-4-2021 (e) verkocht aan Greta Marine Ltd., Monrovia-Liberia (5LAS3). 22-6-2022 vertrokken van Corpach, U.K. naar Finnart, U.K., 25-6-2022 ETA te Finnart. 22-6-2022 in de Sound of Mull aan de grond gelopen, lek geraakt, bij opkomend water vlot gebracht, op circa 1 mijl van Corpach afgemeerd voor onderzoek. 12-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2B2033).



VELSERDIEP, IMO 9277319 (NB-250), casco gebouwd bij JSC Zaliv Shipyard, Kerch, Oekraïne als VELSERDIEP, afgebouwd te Hoogezand, vanwege een charter bij Onego Shipping & Trading te Rhoon herdoopt ONEGO TRADER, 16-12-2003 vertrokken van de werf naar Delfzijl, 17-12-2003 1e proefvaart vanaf Delfzijl, 18-12-2003 opgeleverd door Bodewes Volharding Hoogezand B.V. (619) aan C.V. Scheepvaartonderneming Velserdiep, Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen, daarna een proefvaart met genodigden. 20-12-2003 vertrokken van Delfzijl naar zee. 2008 verkocht aan Beheermaatschappij m.s. Velserdiep B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 2-2010 herdoopt VELSERDIEP. 6-2015 verkocht aan TIP Helsinki G.m.b.H. & Co. K.G., Keulen, vlag: Malta, in beheer bij Liberty One Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 5-6-2015 (GL) herdoopt TIP HELSINKI. 8-10-2018 (e) verkocht Jämtland G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2HD3, in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Worden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, Duitsland, 19-10-2018 (GL) herdoopt JÄMTLAND. 12-2025 vlag: Cyprus (5BXS6). (Foto: Bob van Raad†, 18-10-2003).

VOLMEBORG, IMO 9250397 (NB-83), 6-2001 in aanbouw als FINEX, 29-1-2002 en 31-1-2002 proefvaarten vanuit de Eemshaven, 5-2-2002 opgeleverd als VOLMEBORG aan FINEX G.m.b.H. & Co. K.G., Stade-Duitsland, roepsein DFTG, in beheer bij Reederei Frank Dahl G.m.b.H. & Co. K.G. en Wagenborg Shipping B.V., 6.360 GT, 9.857 DWT, 552 TEU, 132,20 (123,84) x 15,87 x . x 11,150 meter. 2-2006 herdoopt FINEX. 15-5-2014 verkocht aan Fitburg Shipping Company Ltd., 5-2014 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Albros Shipping & Trading Co., 5-2014 herdoopt FITBURG. 11-10-2021 in beheer bij

### **FITBURG gearresteerd op verdenking van kabelsabotage.**

De Finse autoriteiten hebben op 31 december 2025 de 'Fitburg' voor de kust van Porkkala in beslag genomen. Aan boord bevonden zich 14 bemanningsleden, onder wie staatsburgers van Rusland, Georgië, Kazachstan en Azerbeidzjan. Het schip werd ervan verdacht opzettelijk een telecommunicatiekabel tussen Helsinki (Finland) en Tallinn (Estland) te hebben beschadigd. De 14 opvarenden zijn gearresteerd. Het schip was onderweg van de Russische haven Sint-Petersburg naar Haifa.

Het schip begon om 05:53 UTC met manoeuvreren, enkele uren nadat het de exclusieve economische zone van Finland was binnengevaren. Vervolgens dreef het af en kwam tot stilstand. Een loods ging om 11:40 uur aan boord van de 'Fitburg', waarna om 11:57 uur een operatie met de sleepboot 'Ajax' van start ging.

Een helikopter van de grenspatrouille had het schip waargenomen terwijl het voor anker lag in de Finse exclusieve economische zone. Telecomprovider Elisa meldde 's ochtends een kabelstoring. Onder toezicht van de grenspolitie werd een onderzoek ingesteld naar de schade aan de onderzeese infrastructuur. De locatie van de kabelschade bevindt zich in de Estse exclusieve economische zone. De autoriteiten troffen de 'Fitburg' aan met een ankerketting die in het water leek te zijn neergelaten. De grenswacht gaf het schip opdracht te stoppen en het anker te lichten. De Finse autoriteiten namen het schip in beslag en brachten het naar de hoofdstad Helsinki. De Finse politie onderzocht ernstige verstoring van de telecommunicatie, ernstige sabotage en poging tot ernstige sabotage. De Finse president Alexander Stubb verklaarde dat zijn land voorbereid was op allerlei veiligheidsuitdagingen en dat het waar nodig zou reageren. Premier Petteri Orpo stond in contact met zijn Estse ambtgenoot Kristen Michal. De autoriteiten werkten goed samen. (Timsen, 2-1-2026).

### **Lading FITBURG in beslag genomen in Kantvik**

De Finse politie meldde op 2 januari dat er vooruitgang was geboekt in het strafrechtelijk onderzoek naar de schade aan een onderzeese telecommunicatiekabel van operator Elisa. Twee bemanningsleden van de 'Fitburg' werden gearresteerd. De kabel is momenteel buiten gebruik, maar de volledige omvang van de schade zal pas over enige tijd duidelijk worden. De inspectie van de 'Fitburg' begon op 1 januari om 16:55 uur en eindigde om 21:10 uur. Bij aanvang van de inspectie werd de kapitein van het schip op de hoogte gesteld van de inbeslagname van de lading. De douane voerde een structurele inspectie van het schip uit en inspecteerde de goederen die als lading dienden. Bij de inspectie werden onder andere de laadruimen en dekconstructies onderzocht.

Tijdens de inspectie werd op basis van de documenten en inspectiemaatregelen met betrekking tot de lading vastgesteld dat het om constructiestaal ging. Volgens de interpretatie van de douane-experts viel het betreffende constructiestaal onder sectorale sancties die door de EU waren opgelegd. De invoer van dergelijke gesanctioneerde goederen in de EU is verboden op grond van de EU-sanctieregelingen.

De douane zet het onderzoek naar de gang van zaken en de toepasbaarheid van de EU-sanctiewetgeving op de situatie voort. De goederen worden door de douane in beslag genomen om de voorwaarden voor invoer vast te stellen. Daarnaast heeft de douane besloten een vooronderzoek in te stellen naar een mogelijk sanctieovertreding. Dit vooronderzoek zal met spoed en zonder uitstel worden uitgevoerd. Het Openbaar Ministerie is op de hoogte gesteld van de start van het vooronderzoek.

De douane werkte samen met het ministerie van Buitenlandse Zaken, de politie en de grenswacht, en indien nodig met andere nationale en buitenlandse autoriteiten, en verzamelde informatie over de kwestie. De douane zal uiterlijk volgende week, of indien nodig eerder als er nieuwe informatie beschikbaar komt, meer informatie over de kwestie verstrekken. (Timsen, 2-1-2026).



VOLVOX ATALANTA, IMO 9187019 (NB-56), hopperzuiger, 14-1-1999 opgeleverd (BV) door IHC Holland N.V. Dredgers, Kinderdijk (CO1220) aan Van Oord Atalanta B.V., Gorinchem (PGBI) (Van Oord ACZ B.V.). 4.370 GT, 1.311 NT, 6.286 DWT, 92,92 (84,95) x 17,02 x 8,60 x 6,160 meter, hopper 4.500 m<sup>3</sup>, 2 x 9 cyl, 4 tew, Deutz SBV9M628. 8-2005 verkocht aan Van Oord Overig Materieel II B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord ACZ B.V. 6-2007 in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 12-2010 verkocht aan Sleephopperzuigers II B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 5-12-2025 te Moerdijk. 12-2025 vlag: St. Vincent (J8B6851), 12-2025 herdoopt RIVERFLOW SPIRIT. (Foto: Koos Goudriaan, 08-04-2019, Nieuwe Maas).

IJMUIDEN M842, mijnenbestrijdingsvaartuig, 16-12-2025 vertrokken van Constanta met de sleepboot SC SEA LORD naar Concarneau, Frankrijk om daar afgebouwd te worden, 12-1-2026 ETA te Concarneau, 2027 geplande oplevering als Zr.Ms. IJMUIDEN M 842 aan de Koninklijke Marine.

ZEALAND ROTTERDAM, IMO 9477440 (NB-273), 29-12-2011 kiel gelegd, 21-4-2012 te water gelaten, 3-7-2012 (GL) opgeleverd als ZEALAND ROTTERDAM door STX Shipbuilding Co. Ltd., Changwon, Zuid-Korea (4009) aan Trojan Maritime Inc., vlag: Bahamas, roepsein C6ZZ5, in beheer bij Navig8 Pte. Ltd., Singapore en Q-Shipping B.V., Barendrecht, 33.312 GT, 57.157 DWT, 190,00 (184,28) x 32,26 x 18,50 x 13,000 meter, 9.480 kW, MAN-STX 6S50MC-C, STX Engine Co. Ltd. 11-2013 verkocht aan Zealand Rotterdam B.V., Amsterdam, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, roepsein PCRF. 4-12-2019 (RI) verkocht aan Derin Denizcilik Gemi Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.S., thuishaven en vlag: Istanbul-Turkije, roepsein TCA 5627, in beheer bij Derin Denizcilik Gemi Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.S. en Derin Gemi İşletmeciliği Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, 4-12-2019 te Mumbai, India herdoopt DD KARADENİZ. 8-2020 en-bloc verkocht met DD MARMARA en DD EGE aan ORAS Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., ingebracht bij Karadeniz Maritime Transport Co. Ltd., 8-2020 vlag: Panama, roepsein 3ESV9, in beheer bij ORAS Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., 28-8-2020 (F) herdoopt KARADENİZ S. 12-7-2024 in beheer bij ISM Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 10-12-2025 verkocht aan Septembris Marine S.A., Panama, in beheer bij Akson Denizcilik Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, 12-2025 herdoopt AKSON LYNN.



ZEUS, IMO 9033866 (NB-330), 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 9OFP, 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 Durrës, 17-2-2017 ten anker bij Durrës. 4-2022 vlag: Sierra Leone (9LU2246). 8-2022 vlag: Belize (V3MF5). 12-2024 vlag: Gambia (C5J432). 24-6-2025 aangehouden te Canakkale aangehouden met 15 gebreken, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor een aanhouding. 25-8-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Durrës. (Foto: Bert Wolters).

#### **Detentie te Aliğa**

31-12-2025 te Aliğa aangehouden vanwege 16 gebreken, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding. De inspecties (Mediterranean MoU) betroffen de accommodatie en kombuis, de machinekamer, de navigatiebrug, de buitendekken en het voordek, de stuurhut en de communicatieapparatuur, enz.

- 1) Preventie van vervuiling - Alarmregelingen voor 15 ppm. Niet-operatief
- 2) Preventie van vervuiling - Ballastwaterbeheersysteem. Defect
- 3) Levensreddende apparaten - Reddingsboten. Nog niet klaar voor gebruik
- 4) Wonen en werken - Netheid van de machinekamer. Onvoldoende
- 5) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsysteem. Niet zoals vereist
- 6) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist

Het schip werd op 1 januari 2026 weer vrijgelaten en verliet de haven op weg naar Albanië met een verwachte aankomsttijd van 5 januari 2026. De laatste aanhouding vond plaats op 24 juni 2025 in Çanakkale vanwege 15 tekortkomingen gedurende twee dagen.



ZUIDVLIET, IMO 9629809 (NB-334), casco te water gelaten bij DAHK Chernomorsky Sudostroitelni Zavod (Joint Stock "Chernomorsky Shipbuilding Yard"), Nikolaev, Oekraïne onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 15-1-2013 casco als YN-9408 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot COURBET (IMO 8111506) bestemd voor Scheepswerf Damen Bergum B.V. voor afbouw onder bouwnummer Damen Bergum 9408, 5-11-2013 door twee sleepboten naar de Loswal aan de Burgumerdaam gebracht, daar gereed gemaakt voor het transport naar Harlingen, 7-11-2013 opbouw geplaatst, laatste schip dat in Bergum is afgebouwd, naar Harlingen gesleept, 12-2013 herdoopt ZUIDVLIET, roepsein PGXZ, 10-12-2013 proefvaart vanuit Harlingen, 13-12-2013 droog gezet bij Shipdock B.V., Harlingen, 4-1-2014 te Harlingen gedoopt ZUIDVLIET, 11-1-2014 (e) opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Zuidvliet, Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 2.545 BRT, 3.850 DWT. 12-1-2014 van Hamburg naar Tasucu, Turkije, 17-1-2014 in het Kanaal, ten zuiden van Wight, 30-1-2014 ETA te Tasucu. 13-3-2023 F) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BEF6, 13-3-2023 te Liepāja, Letland herdoopt LOTTA. 24-11-2025 kost na vertrek van de haven van Goole om circa 22:00 uur bij het Blacktoft-steiger een motorstoring opgelopen, ten anker gegaan, door de sleepboot LITTLE KIRKBY (MMSI: 232026438) naar de kade gebracht, 30-12-2025 na het repareren vertrokken van Goole naar Grimsby, op de Humber escorteerde de sleepboot LASHETT, 30-12-2025 op Bull Anchorage. (Foto: Koos Goudriaan, 10-10-2020, Parkkade, Rotterdam).



MARITIEM DEN HELDER  
In woord en beeld

[www.maritiemdenhelder.eu](http://www.maritiemdenhelder.eu)

[Welkom - Maritiem Den Helder](#)

W.F. VAN DER WIJCK (NB-334), daarin staat onterecht vermeld dat er nog een derde stoomschip is gebouwd; dat was een dubbelschroef motorschip. Brandmerk: 264 B ALKM 1939, d.m.s. passagiersschip, 2 x 500 EPK, 2 x 6 cyl, Kromhout, Motorenfabriek D. Goedkoop, Amsterdam.

Historie:

11-1921 kiel gelegd, 7-6-1923 te water gelaten.

Van de werf van Gebroeders Pot te Bolnes, is te water gelaten het stalen dubbelschroef motorschip "W.F. van der Wyck", bestemd voor den dienst Enkhuizen-Stavoren. Het is gebouwd voor rekening van de Nederlandsche Spoorwegen, te Utrecht, onder toezicht van Bureau Cornelissen, te Amsterdam. Het schip heeft de volgende afmetingen: lengte over alles 64 M., lengte over stevens 61,60 M., breedte over de spanten 9,50 M., holte tot hoofddek 3,70 M., hoogte promenadedek boven hoofddek 2,40 M., hoogte sloependeck boven promenadedek 2,30 M. Het wordt door de Kromhout Motorenfabriek, te Amsterdam, van motoren voorzien van 1000 E.P.K. terwijl deze installatie wordt ingebouwd aan de werf van de N.V. Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf te Rotterdam. De betimmeringen voor 1e en 2e klasse restauratie, en salons wordt uitgevoerd door de firma H. P. Mutters & Zn. te 's-Gravenhage. De elektrische lichtinstallatie wordt geleverd door de firma van Rietschoten & Houwes te Rotterdam. De machines moeten het schip een voortsnelheid van 13 Eng. zeemijlen verzekeren. (Algemeen Handelsblad, 09-06-1923).



#### **Proeftocht salonboot W.F. v.d. Wijk.**

De directie der Ned. Spoorwegen heeft gisteren een nieuwe boot, voor de lijn Stavoren-Enkhuizen in de vaart gebracht. De boot wordt geëxploiteerd door den heer W.C. Bosman van Alkmaar, die ook de beide andere booten van deze lijn in exploitatie heeft. De nieuwe boot is gistermorgen op het Marsdiep tusschen, de gemeten mijl bij Texel aan het proefstomen geweest en is des middags naar Enkhuizen vertrokken. De bouw van deze nieuwe salonboot is gelijk aan dien van de beide andere booten, met uitzondering dat de nieuwe boot met motoren en de anderen met stoommachines gedreven wordt.

Do boot is in hoofdzaak bestemd voor passagiersdienst en gebouwd door de N.V. Scheepsbouwwerf Gebrs. Pot te Bolnes, naar tekening van het Technisch Bureau Cornelissen te Amsterdam.

Het heeft twee motoren, bestaande uit 6 cylinder direct omkeerbare Kromhout-Middeldrukmotoren van een totaal vermogen van 1000 E.P.K. Deze motoren zijn geleverd door de N.V. Kromhout-Motoren-Fabriek, D. Goedkoop Jr., Amsterdam. Een bijzonderheid bij deze motoren is dat ze langs electrischen weg aangezet kunnen worden, dus de verwarming door middel van blaaslampen hierbij niet noodig is. De machines zijn snel in het manoeuvreren en loopen even hard als stoommachines.

De asleidingen met bijkomende installatie, benevens de Stoomketel voor deze machines zijn geplaatst en geleverd door de N.V. Burgerhouts Machinefabriek en Scheepswerf te Rotterdam. De elektrische lichtinstallaties werden aangelegd door de N.V. Rietschoten & Houwens te Rotterdam.

De lengte van het vaartuig bedraagt over alles 64 M.; over de loodlijnen 61,00 M. De breedte bedraagt over de spanten 9,55 M. en de holte is 3,70 M. De hoogte van het promenadedek is 2,40 M en van het

sloependek 2,80 M. De diepgang achter is 2 M. voor 1,85 M. Do gecontracteerde sneheid bedraagt 13 mijlen.

Het schip is gebouwd met een verticale kiel, benevens 2 kimkielen. Het achterschip is voorzien van een kruiserhek. Verder heeft het schip 3 dekken, die met teakhout belegd zijn en 4 waterdichte schotten. Het schip is voorzien van een stoomankerspil, stoomstuurmachine en stoomkaapstander op het achterdek. Het heeft 2 roeren met handstuurmachines.

Op het sloependek zijn 4 sloepen, elk voor 27 personen. Deze sloepen zijn op speciaal, daarvoor aangebrachte bootsklampen geplaatst, die een vlugge bediening waarborgen.

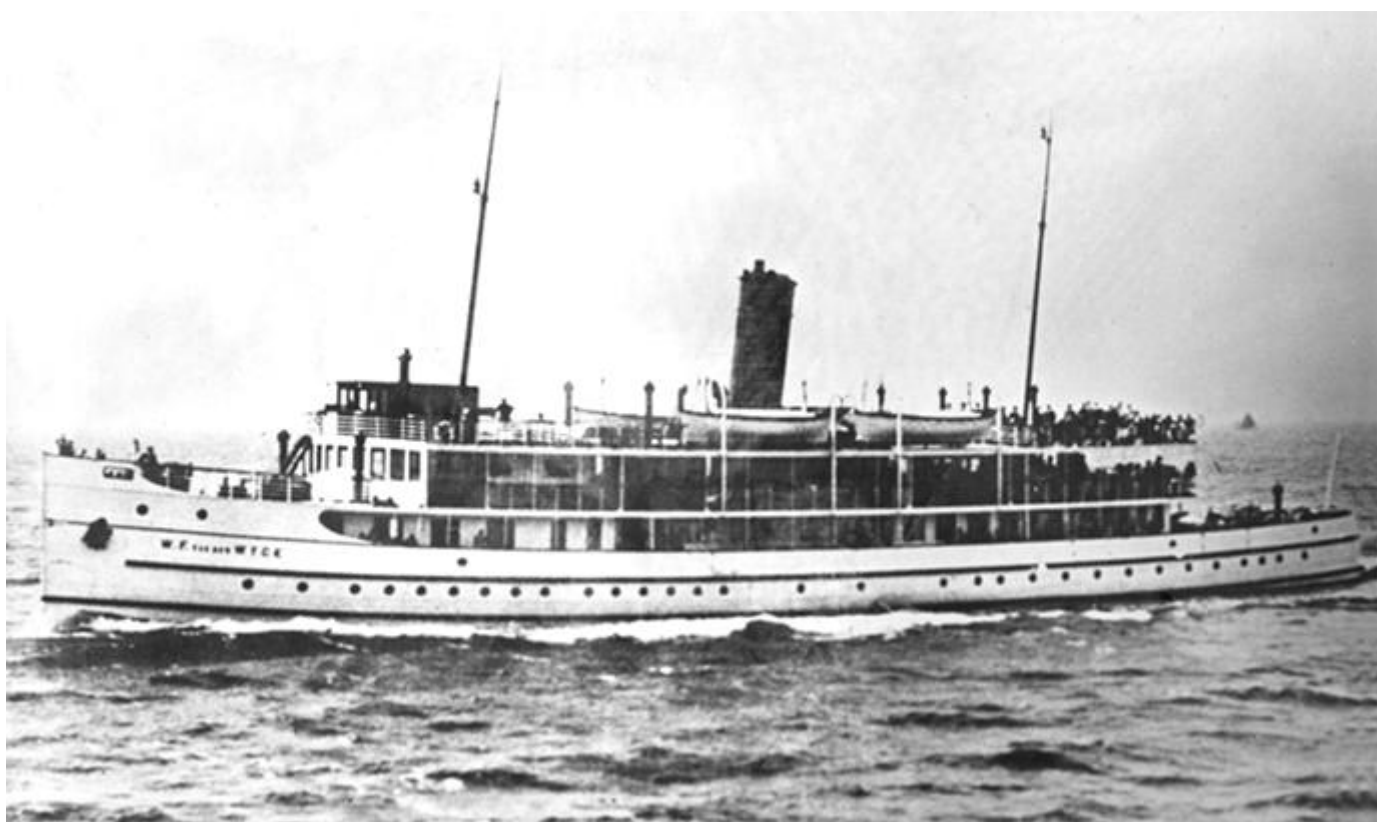
De salons 1e en 2e klas benevens restauratie zijn betimmerd en gestoffeerd door de firma H.P. Mutters & Zoon, Den Haag. Ze zijn keurig en smaakvol ingericht.

De inrichting is van gepolitoerd hout terwijl de tochtschotten van gebrand glas zijn voorzien. De vloeren zijn met rubber belegd, geleverd door de firma Meerens, Haarlem. Gemakkelijke fauteuils noodigen uit tot een zitje. Het geheel maakt een prettigen en aangenamen indruk.

De 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas salons "niet rooken" zijn betimmerd met blank eikenhout dat een frisch en helder aanzien geeft. Sofa's met trijp bekleed, zijn in dezen salon geplaatst. De rooksalon is in donker mahoniehout uitgevoerd en ook smaakvol gestoffeerd, hierin zijn leeren sofa's geplaatst.

De 3e klas dek salon betimmering is van blank, Amerikaansch grenenhout. Do plaatsing der banken en inrichting hiervan is als een 3e klas spoorwegcoupé. Het plafond is hier wit glanzend geschilderd.

Tenslotte kunnen we zeggen dat het geheel geriefelijk is ingericht en van alle comfort voorzien. Alles is grootsch, modern en naar de nieuwste eischen uitgevoerd.



De proeftocht werd meegemaakt door de directie der Ned. Spoorwegen, voorts door de heeren Bosman, de directie van het Technisch Bureau Cornelissen van Amsterdam, die van de N.V. Kromhouts-Motoren-Fabriek, D. Goedkoop jr., Amsterdam, die door Burgerhouts Machinefabriek Amsterdam, Gebrs. Pot uit Bolnes, de directie Rietschoten Houwens, Rotterdam, door Lloyds & Veritas, experts, en nog een aantal genoodigden.

Na het noenmaal aan boord werd de boot door den vertegenwoordiger der Ned. Spoorwegen aanvaard en in exploitatie overgedragen aan den heer Bosman met eenige hartelijke woorden van dank aan den heer Bosman, die bet initiatief nam en aan de directie van Gebrs. Pot, de bouwers van dit prachtige schip. Vorder de dir. der N.V. Kromhout- Motoren-Fabriek en alle anderen die mede hebben gewerkt tot het verkrijgen van dit geheel. De heer Bosman dankte op zijn beurt de directie van de Nederl. Spoorwegen die het in dozen tijd aangedurfd hebben deze boot te laten bouwen en voorts don ontwerper en den bouwmeester. „Ik heb, aldus spreker, nog nooit een schip zien bouwen zoo keurig en artistiek als dit. Het geschiedde onder leiding van den heer Heerman, daarom een woord van dank aan hem.

Spr. stelde een dronk in op allen die aan dit goede resultaat hadden meegewerkt. (Algemeen Handelsblad, 02-09-1923).

1-9-1923 proefvaart op het Marsdiep en naar Enkhuizen, 3-9-1923 opgeleverd als W.F. VAN DER WIJCK door N.V. Scheepsbouwwerf Gebr. Pot, Bolnes aan de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht.

### **De Dienst Stavoren—Enkhuizen.**

Zaterdag is, zo schrijft men ons, de nieuwe veerboot, de "W.F. van der Wijck" in den gewonen dienst te Stavoren onder heel wat belangstelling aangekomen. Over het algemeen genomen vindt men het model niet zoo elegant als van de beide andere nieuwe booten, wat zeker wel hiermee samenhangt, dat de van Wijck 5 meter korter en 1 meter breder is, maar ook tot oorzaak heeft, dat de achterbouw, zooals bij alle motorbooten, niet in- maar uitspringt beneden. 't Is dan ook een motorboot, die met ruwe olie gestookt wordt en te Rotterdam gebouwd is.

Wat binnen vooral in het oog loopt, is de luxueuse inrichting, terwijl het sloependek naar achter doorloopt en voor het publiek toegankelijk is.

En zoo is dan nu het trio nieuwe booten in de vaart en behoeven de reizigers bij aankomst van de treinen niet meer uit te kijken, of het misschien ook de oude boot is, die voor de overvaart gereed ligt. De "Friesland" heeft als veerboot afgedaan. (Leeuwarder courant, 17-09-1923).

1-1-1938 tot 26-5-1955 in beheer bij J.G. Koppe's Scheepsagentschap voor rekening en risico van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

27-1-1939 meetdatum, meetnummer: A10104N, meetplaats: Enkhuizen. Waterverplaatsing: 165,825 ton, 64,31 x 9,93 x . 2,350 meter.

14-5-1940 in opdracht van de Koninklijke Marine door eigen bemanning voor de Spoor- en Binnenhaven te Enkhuizen tot zinken gebracht, later gelicht en weer in de vaart gebracht.

17-9-1941 gevorderd door Duitsland (Kriegsmarine) als WILLKOMMEN.

1-2-1943 naar Antwerpen gebracht om daar tot troepentransport schip verbouwd te worden.

3-1944 in dienst als het opleidingsschip REGULUS te Gotehafen (Gdynia).

1945 ingezet bij de evacuatie van Oostpruisen uit de Ostgebiete.

8-1945 zwaar beschadigde terug gevonden te Wangeroege.

7-9-1945 met een sleepboot via IJmuiden te Amsterdam, bemand met Nederlands en Duits marinepersoneel.

9-1945 door de marineautoriteiten vrijgegeven voor reparatie, hersteld bij N.V. Nederlandsche Scheepsbouw maatschappij te Amsterdam.

11-2-1946 ingezet op de dienst Enkhuizen-Stavoren.

1947 en 1948 vanaf Scheveningen tochten op de Noordzee gemaakt.

17-4-1951 proefvaarten tussen Oudeschild en Den Helder voor N.V. Texels eigen Stoomboot Onderneming, de verkoop ging niet door.

24-5-1954 ingezet tussen Harlingen en West Terschelling voor de Terschellinger Stoomboot Maatschappij.



9-9-1955 verkocht aan N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h P. Smit Jr., Rotterdam, herdoopt ERASMUS. Twee Werkspoor motoren (#714 en #725) van elk 650 PK.

1-4-1971 verkocht aan N.V. Smit-Spido, Rotterdam.

18-1-1973 verkocht aan Vigilanter Holding B.V., Rotterdam.

1-5-1973 verkocht aan Smit Spido B.V., Rotterdam.

1-5-1973 verkocht aan Spido B.V., Rotterdam.

16-5-1974 verkocht aan De Staat der Nederlanden, Rijswijk, in beheer bij Rijksgebouwendienst in de directie Zuid-Holland en Zeeland. (Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk).

9-4-1976 over aan Schippersinternaat Hollands Glorie, Dordrecht. In dienst als passagiersschip, bestemd voor de huisvesting (jongensinternaat), ingebouwd zijn administratiekamers, leslokalen, dagverblijven, slaapkamers, douche- en toiletruimten. De motoren buiten bedrijf gesteld.

2003 verkocht aan N.M. Nouwen & R.I.J. Hubens, Kerkdriel.

2007 verkocht aan De Logeerboot Stichting, Dordrecht,

(Info:, Gröner, e.v.a. Kaarten: zuiderzeecollectie, Spido. Foto W.F. van der WIJCK: NS 2526, 1937. De Logeerboot: Teun van der Zee, 2-8-2014).



#### **ZES NIEUWE AANBEVELINGEN VOOR OP AFSTAND BESTUURDE SCHEPEN**

Om de ontwikkeling van op afstand bestuurd schepen te bevorderen en praktijkervaring op te doen, heeft de CCR voor de volgende zes proefprojecten aanbevelingen aangenomen:

- het motorvrachtschip ERNST KRAMER;
- het duwstel PRIVILEGE;
- het motortankschip VOLHARDING 1;
- het motortankschip VOLHARDING 3;
- het motortankschip VOLHARDING 17;
- het motorvrachtschip BLUE MARLIN.

De nationale autoriteiten kunnen op basis van de aanbevelingen van de CCR voor de zes proefprojecten ontheffingen verlenen om af te wijken van de CCR-reglementen. In het kader van deze proefprojecten mag het schip of duwstel op bepaalde momenten en op specifieke gedeelten van de Rijn op afstand worden bestuurd door een operator in een afstandsbesturingscentrale (ABC). Hoewel de dienstdoende minimumbemanning zich nog aan boord al bevinden, moet voor de proefprojecten toch ontheffing worden verleend om af te wijken van een aantal bepalingen van het RPR en het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR).

Omdat het om een testfase gaat, blijft de schipper aan boord de enige verantwoordelijke en kan hij op elk gewenst moment ingrijpen. De extra sensoren op het schip of duwstel, de informatie die beschikbaar is voor de operator in de ABC en de aanwezigheid van de minimumbemanning aan boord moeten een veiligheidsniveau waarborgen dat gelijkwaardig is aan dat van de gebruikelijke vaarwijze. In de aanbevelingen is vastgelegd dat er regelmatig evaluatierapporten moeten worden ingediend bij de CCR, zodat lering kan worden getrokken uit de opgedane ervaringen en input kan worden geleverd voor de verdere werkzaamheden. Deze aanbevelingen laten concreet zien hoe de CCR innovatie wil stimuleren en de ontwikkeling van geautomatiseerd en op afstand bestuurd varen wil bevorderen. (Persbericht van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart/LK, 11-12-2025).





### **Fluvia overgenomen door de VT Group**

Vanaf 23 december 2025 is FLUVIA officieel een onderdeel van VT Group geworden. Met deze overname versterkt de VT zijn positie in het transport van chemische en minerale vloeibare lading op de Rijn en aanverwante wateren.

Door de toevoeging van 19 transportschepen, waaronder 10 RVS-tankers voor chemietransport en 9 schepen voor minerale ladingen, groeit de transportvloot van VT in dit segment naar 29 schepen.

De ruim 140 medewerkers van Fluvia gingen mee met de overname.

De overname stelt VT in staat om zijn klanten, waaronder grote olie- en chemieconcerns, nog flexibeler en efficiënter te bedienen. Fluvia blijft binnen VT Group onder eigen naam opereren en krijgt daarmee ruimte om verder en sneller door te groeien. (Info: VT).



### **MacKenzie Marine and Towage overgenomen door Boluda**

Boluda Towage, de sleepafdeling van de Spaanse Boluda Corporación Marítima, blijft haar aanwezigheid in Australië versterken met de overname van het havensleepbedrijf Mackenzie Marine & Towage Pty. Ltd. (MMT), dat opereert in de haven van Esperance, de enige diepzeehaven in het zuiden van West-Australië.

Met de overname van MMT zet Boluda Towage een volgende stap vooruit in Australië, door haar bereik uit te breiden van het noorden (Port Moresby, in PNG) en oost (Weipa, Cairns, Mackay, Gladstone, Brisbane, Newcastle, Botany/Sydney Botany en Melbourne) tot aan de westkust (Esperance), met een vloot van meer dan 43 schepen.

Deze stap maakt deel uit van de strategische roadmap van Boluda Towage, waarbij nieuwe kansen in de regio worden verkend met aanwezigheid in belangrijke havens, de uitbreiding binnen het land wordt geconsolideerd en veilige en efficiënte operaties wordt gewaarborgd.

Gelegen in het zuidoostelijke deel van West-Australië, is de haven van Esperance een belangrijk knooppunt voor exportactiviteiten, met name in de mijnbouw- en landbouwsector.

Met diepwatercapaciteiten die zijn ontworpen om grote bulkcarriers te ontvangen, is Esperance een cruciaal infrastructuurobject voor de exporteconomie van West-Australië, en ondersteunt het de efficiënte verplaatsing van ijzererts, graan en andere belangrijke grondstoffen naar de wereldmarkten.

Met een vloot van meer dan 850 schepen en ondersteund door 10.000 professionals, is Boluda Towage aanwezig op vijf continenten en in meer dan 232 havens in Europa, Afrika, Azië, Oceanië en Latijns-Amerika. Het bedrijf biedt haven-, kust- en offshore sleepdiensten aan, evenals maritieme berging.



MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd. (MMT) is een familiebedrijf dat in 1972 werd opgericht door wijlen Don Mackenzie, begon als havensleep- en loodsdiensverlener in Esperance, West-Australië. Don gebruikte zijn bestaande vissersboot en liet de eerste speciale sleepboot van het bedrijf, CAPE LE GRAND, de sleepoperaties uitvoeren. Het bedrijf groeide met Don's zonen, Hugh en Fud Mackenzie, aan het roer, wiens innovatie en de wens om een efficiëntere sleepboot te bieden, leidden tot de introductie van nieuwere en

grotere sleepboten in de vloot. Een derde generatie heeft nu het roer overgenomen met Sean Mackenzie als regisseur van het gezelschap. (MacKenzie Marine and Towage).



De sleepboten van MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd. per medio december 2025:

KING BAY, IMO 8409147, Tug, 478 GT, 20-2-1985 opgeleverd door Australian Shipbuilding WA (228) als RIVERWIJS CLAUDINE. 23-5-2011 verkocht aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., Australië (VKKB), herdoopt KING BAY.

CAPE PASLEY (foto), IMO 8971396, Tug 150 GT, 2001 opgeleverd als CAPE PASLEY aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., Australië.

CAPE ARID, IMO 9134000, Tug, 120 GT, 30-3-1996 opgeleverd als CAPE ARID aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., Australië (VHW5503).

SHOAL CAPE, IMO 9358785, Tug, 249 GT, 8-8-2006 opgeleverd als SHOAL CAPE aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., Australië (VNW5796).

CAPE MAC, IMO, 9399727, Tug, 329 GT, 26-9-2006 opgeleverd als PW ETA aan TOLL LOGISTICS ASIA LTD., Singapore. 9-2006 herdoopt KIMTRANS AROONA. 10-2007 in beheer bij Svitzer Australia Pty. Ltd. 19-2-2008 verkocht aan MacKenzie Marine & Towage Pty. Ltd., Australië (VKV7137), 2-2008 herdoopt PB SNOWY. 19-2-2008 in beheer bij MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd. en Boluda Towage Australia Pty. Ltd. 1-7-2008 in beheer bij MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd. 6-2009 herdoopt CAPE MAC. 7-2011 in beheer bij MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd. en Samson Maritime Vessel OPS, Fremantle WA.

HELLFIRE BAY, IMO 9647394, Tug, ASD 2411, 250 GT, 15 NT, 114 DWT, 28-5-2012 kiel gelegd, 2-8-2013 opgeleverd door (Damen) Song Thu (512260) als HELLFIRE BAY aan Damen Shipyards B.V., Nederland. 8-2013 verkocht aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., 8-2013 vlag: St. Vincent and Grenadines. 9-2013 vlag: Australië. 11-7-2025 in beheer bij Engage Marine Pty. Ltd. en MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd.

LILLIAN MAC (foto), IMO 9943035, Tug, 328 GT, 121 NT, 6-1-2022 eerste staal gesneden, 18-2-2022 kiel gelegd, 8-10-2022 te water, 25-11-2022 opgeleverd Sanmar Denizcilik Makina Ve Ticaret A.S. (274) als BOGACAY LI aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije (TCA7266). 8-12-2022 verkocht aan MacKenzie Marine and Towage Pty. Ltd., vlag: Dominica, voor de reis naar Australië in beheer bij Tos Ship Delivery. 6-2023 vlag: Australië (VNZ3476). (Foto's: MacKenzie Marine).



**Bluewhale Offshore en OOS Group luiden een volgende fase in met de ondertekening van een overeenkomst en de lancering van BlueOOS.**

Serooskerke, 18 December 2025. Met de vandaag ondertekende overeenkomst gaat de samenwerking tussen Bluewhale Offshore en OOS Group officieel een nieuwe fase in. Deze mijlpaal markeert het begin van een nieuw hoofdstuk, waarin beide organisaties hun krachten bundelen met de gedeelde ambitie om hun offshore-dienstenaanbod te versterken en uit te breiden. We zijn oprecht enthousiast over wat de toekomst brengt.

Volgens de overeenkomst verworft Bluewhale Offshore een substantieel belang in OOS-International BV, een gevestigde offshore-specialist met meer dan 15 jaar ervaring in offshore-accommodatie, zwaar hijswerk, ontmanteling en veldonderhoudsdiensten op wereldwijde markten. Bluewhale Offshore, gevestigd in Singapore, maakt deel uit van de CIMC Group, die ook een eigen scheepswerf heeft, CIMC Raffles in Yantai (China).

Door de capaciteiten van Bluewhale op het gebied van vermogensbeheer te combineren met de expertise van OOS Group in projectuitvoering, scheepsbeheer en offshore-activiteiten, ontstaat er een robuust platform voor het leveren van veilige, betrouwbare en kostenefficiënte oplossingen gedurende de volledige levenscyclus van offshore-projecten.

Een belangrijk onderdeel van deze volgende fase is de introductie van BlueOOS . Onder deze nieuwe naam zal het voormalige merk OOS International zijn activiteiten voortzetten met volledige operationele verantwoordelijkheid binnen de nieuwe structuur. BlueOOS vertegenwoordigt de gecombineerde sterke punten van beide organisaties en dient als de uniforme identiteit voor hun gedeelde ambities. De organisatie zal een vloot exploiteren en beheren bestaande uit drie semi-submersibles die zijn geconfigureerd voor zowel accommodatie als zwaar hijswerk, één semi-submersible die specifiek gericht is op accommodatie, en twee liftboten. BlueOOS heeft een totale orderportefeuille van meer dan 700 miljoen dollar, waarmee BlueOOS de nieuwe marktleider is in het leveren van hoogwaardige offshore accommodatieoplossingen.

In de komende periode zal de focus liggen op het uitvoeren van een gedisciplineerd integratieproces, het afstemmen van systemen en werkmethoden, en het waarborgen van een ononderbroken voortgang van lopende projecten. Gezondheid, veiligheid en milieu (HSE) blijven de onwrikbare basis van alle activiteiten. We zijn dankbaar voor het vertrouwen van onze klanten, partners en leveranciers, waardoor deze stap mogelijk is geworden. Voortbouwend op dat vertrouwen zullen we op een open en samenwerkende manier met de sector blijven samenwerken, met respect voor lokale gemeenschappen en ecosystemen. De joint venture heeft als doel de servicekwaliteit in belangrijke offshore-regio's, waaronder Brazilië, de Aziatisch-Pacifische regio en West-Afrika, verder te verbeteren.

Samen met onze klanten, scheepswerven en bemanningen kijken we ernaar uit om deze volgende fase vorm te geven en langdurige partnerschappen op te bouwen naarmate BlueOOS zich verder ontwikkelt. (Bron en foto: OOS International).



ALP DEFENDER, IMO 9737242 (NB-314), AHTS, sleepboot, ontwerp Ulstein SX 157, 12-3-2014 contract, 22-10-2015 kiel gelegd, 23-1-2016 (ALP) te water gelaten bij Niigata Ship Building and Repair Inc., Niigata onder bouwnummer NIIGATA N-0082, 3-2016 geplande oplevering, 27-9-2016 gedoopt ALP DEFENDER door Caroline Steenbergen (Crew Manager ALP Maritime Services B.V.), 6-12-2016 vertrokken van Ichihara (Chiba) op de proefvaart, 9-12-2016 terug te Ichihara, 16-12-2016 vertrokken van Ichihara op de proefvaart, 22-12-2016 terug te Ichihara, 23-1-2017 vertrokken van Ichihara op de proefvaart, 24-1-2017 te Ichihara. 1-6-2017 van Ichihara naar Uno, Japan, 3-6-2017 ETA te Uno. 2-6-2017 te Tamano. 20-6-2017 opgeleverd aan Alp Defender B.V., Rotterdam (PDDE), in beheer bij Alp Maritime Services B.V., Rotterdam. 5.901 GT. 4.250 DWT. 88,90 (83,40) x 21,00 x 9,50 x 8,500 meter. 309 ton trekkracht, 4 x MAK 9M32C. 23-6-2017 vertrokken naar Pohang, Korea. 24-6-2017 te Pohang. 28-6-2017 van Pohang naar Singapore, 4-7-2017 ETA te Singapore. 6-7-2017 van Sembawang naar Stavanger, 1-9-2017 ETA te Stavanger. 7-7-2017 passage Melaka met 11,7 kn. 12-11-2024 verkocht aan Boskalis Offshore Long Distance Towage B.V., Papendrecht, vlag: Malta (9HA6075), in beheer bij Boskalis Nederland B.V. Papendrecht en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., Kowloon, Hong Kong, 11-2024 herdoopt BOKA DEFENDER. 1-2026 onder de Nederlandse vlag gebracht (PDDE). (Foto: Ferry van Rijsbergen).



CF FORMIDABLE, IMO 9419515 (NB-329), Offshore Support Vessel, 6.200 GT, 6.500 DWT, 22-7-2009 te water gelaten onder bouwnummer HUELVA 845, 7-2014 in aanbouw als LOCH TORRIDON voor Midnight Sun Transportes, Funchal, Madeira, vlag: Panama, 2024 herdoopt OCEANIC III, 1-10-2024 vertrokken van Huelva, Spanje naar Dordrecht met de EEMS WARRIOR, 9-10-2024 binnen op de Nieuwe Waterweg, assistentie van de GEPKE en GEPKE II, met bestemming Dutch Harbour te 's-Gravendeel in afwachting van afbouw bij Holland Shipyards, Hardinxveld, 31-3-2026 geplande oplevering aan CF Fortune B.V., Kootwijkerbroek, vlag: Panama, in beheer bij Chevalier Floatels B.V. 10-1-2025 met de sleepboten GEPKE III en GEPKE en duwboot PIETER VAN DER WEES verhaald naar de Biesboschhaven te Werkendam, Damen Concordia. 8-5-2025 verhaald met de sleep- duwboot ANNA MARIE (voor) en duwboot WALVIS (achter) van Werkendam naar de Wiltonhaven te Schiedam om de kraan te plaatsen, 5-2025 herdoopt CF FORMIDABLE. 30-12-2025 met de ANNA MARIE en WALVIS naar Hardinxveld gebracht. (Foto: Ferry van Rijsbergen, 30-12-2025, Oude Maas).

C.F. Fortune B.V. is actief in de branche Binnenvaart (sleep- en duwvaart). De onderneming is gevestigd op Kootwijkerdijk 2 te Kootwijkerbroek. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer 85951110. C.F. Fortune B.V. is gevestigd in Buitengebied Kootwijkerbroek in gemeente Barneveld. Inschrijfdatum 28 maart 2022.

Andere bedrijven op dit adres: C.F. Aurora B.V. (Oprichtingsdatum: 21-03-2022), Chevalier Floatels Abu Dhabi Holding B.V. (Oprichtingsdatum: 22-12-2017), CF Project B.V. (Oprichtingsdatum: 10-08-2015), Transit Floatel B.V. (Oprichtingsdatum: 02-10-2014), Rossini Barge B.V. (Oprichtingsdatum: 06-08-2014), Chevalier Floatels Holding & Management B.V. (Oprichtingsdatum: 16-12-2013), Sans Vitesse B.V. (Oprichtingsdatum: 07-05-2013), CF Kalmar B.V. (Oprichtingsdatum: 24-04-2013), DP Galyna B.V. (Oprichtingsdatum: 18-01-2013), DP Gezina B.V. (Oprichtingsdatum: 27-11-2012), M.D. Roelofs Beheer B.V. (Oprichtingsdatum: 29-03-2007) en Chevalier Floatels B.V. (19 april 2004). (Info: drimble).

### **De oude sleepboot HAWAII gezonken tijdens storm**

De in 1911 gebouwde sleepboot HAWAII, die op de Grote Meren voer, zonk in de laatste week van 2025 aan haar kade in Cleveland, Ohio, na te zijn geteisterd door harde wind en hoge golven. Het wrak was nauwelijks boven het wateroppervlak zichtbaar. De HAWAII is de voormalige INDIANA, die in 2011 werd hernoemd om de naam vrij te maken voor een nieuwe sleepboot. Er zijn nog geen plannen bekendgemaakt voor de berging van het wrak. (Timsen, 2-1-2026).

MEN CREN, IMO 1060057 (NB-332), Offshore Tug/Supply Ship (AHTS), 938 GT, 1.000 DWT, 23-8-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2023-0225, 3-8-2025 geplande oplevering, 2-4-2025 vanaf Changi gearriveerd in de Prinses Beatrixhaven, Rotterdam a/b Heavy Load Carrier DONGBANG GIANT NO. 7 (IMO 9786580). 3-4-2025 met de sleepboot MERWESTROOM en duwboot L'AVENIR (ENI 02339113) naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden, 2-9-2025 proefvaart, 5-9-2025 proefvaart, 10-9-2025 naar Middelharnis, 11-9-2025 proefvaart, 12-9-2025 proefvaart en trekproeven op het Calandkanaal, na afloop naar Hardinxveld, 2-10-2025 te Vlissingen, 15-10-2025 opgeleverd als MEN CREN aan Dermor Inc., Hoofddorp, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6590), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. 2-12-2025 van Vlissingen naar Le Havre, 26-12-2025 van Le Havre met bestemming Lissabon, 31-12-2025 te Lissabon.

MEN GOE, IMO 1060069 (NB-330), Offshore Tug/Supply Ship, 997 GT, 299 NT, 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, 12-2025 gepande oplevering, 13-6-2025 met de sleepboten SCHELDESTROOM en BROEDERTROUW 4 naar Holland Shipyards B.V., Hardinxveld gebracht om afgebouwd te worden, 18-12-2025 (BV-46309N) 20-12-2025 (e) opgeleverd als MEN GOE aan Dermor Inc., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6591), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. 52,05 (50,00) x 15,00 x 4,40 x 3,500 meter. 12 kn. 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Int. Comb. Engine + Electrical. 20-12-2025 van Rotterdam naar Las Palmas, 29-12-2025 ETA te Las Palmas. 15-1-2026 ETA te Pointe Noire, Congo.



FENNY, IMO 8003450 (NB-290), Supply Vessel, 302 GT, 10-10-1980 opgeleverd door Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (608) als UK.246 CONCORDIA aan H. Visser & Zn., Urk (PKDW). Trawler, 269 BRT, 101 NRT. 1.400 EPK, 1.030 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 1991 verkocht aan Zeevisserbedrijf Pasterkamp B.V., Urk, herdoopt UK.52 VROUWTJE. 2000 verkocht aan Grecomarin S.A., Belize. 2000 verbouwd. 2000 herdoopt herdoopt NORTH SEA. 2000 herdoopt CASTLETOWN II. 2002 verkocht aan Tolepesca, 2002 herdoopt TORUN. 2005 verkocht aan Ace Trader Marine S.A., 2005 in beheer bij Van Laar Maritieme B.V., IJmuiden, 2005 herdoopt FENNY. 2008 verbouwd tot Supply Vessel / Guard Vessel (SBSV). 11-2009 vlag: Vanuatu (YJVM4). 18-2-2010 verkocht aan Fenny Shipping Ltd., thuishaven: Port Vila, in beheer bij Pacific Blue Ltd., Dublin en Van Laar Maritieme B.V., IJmuiden. 19-1-2022 te IJmuiden voor reparatie, onderhoud en verbouwen. 2-3-2022 in de Vissershaven te IJmuiden brak er brand uit aan boord in het voormalige visruim, het personeel van de werf sloot alle luiken en deuren in afwachting van de brandweer die arriveerde met zes brandweerwagens, de oorzaak van de brand is in onderzoek, er zijn geen gewonden gevallen. 2025 verkocht aan Fungy Shipping Ltd., thuishaven: Port Vila, in beheer bij Pacific Blue Ltd., Dublin en Van Laar Maritieme B.V., IJmuiden. 7-2025 vlag: San Marino (T7CU2), 8-2025 herdoopt FUNGY. (Foto: Jan Plug, 10-12-2025, aankomst te IJmuiden).





RIJNSTROOM, MPV4716, 1.077 GT, 520 DWT. 10-2025 aanvang van de bouw, 18-12-2025 kiel gelegd door de kinderen Cas en Kurt van Wijngaarden en Fenna, Lodi en Hidde Janné bij Scheepswerf Gebr. Kooiman te Zwijndrecht onder bouwnummer 230, 2-2027 geplande oplevering als RIJNSTROOM aan Van Wijngaarden Materieel Exploitatie B.V., Hardinxveld-Giessendam, in beheer bij Van Wijngaarden Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam. (Afbeelding: Van Wijngaarden).



SL KAMAY, 9501411 (NB-295), sleepboot, 469 GT, 282 DWT. 2010 opgeleverd als KST 55 aan Keppel Smit Towage Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd. 8-2014 verkocht aan LIMIN KST Indonesië, 2014 herdoopt LIMIN KST 52. 13-1-2021 verkocht aan Maju Maritime Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KST 55. 3-11-2021 verkocht aan Smit Lamnalco Towage (Australia) Pty. Ltd., Sydney-Australië (VNZ3195), in beheer bij Engage Marine Pty. Ltd., Perth WA, herdoopt SL KAMAY. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB KAMAY.

SL WIGGINS ISLAND, IMO 9743693 (NB-216), 2013 aanvankelijk RASTAR3404, later SANMAR NB.50, 2014 i.a. als STAR3404, later i.a. als SANMAR NB.51, 2014 i.a. als HULL NO 51, 14-1-2015 te water gelaten te Turkije onder bouwnummer Sanmar 51, 30-4-2015 (BV) opgeleverd Sanmar Denizcilik Mak. ve Tic. A.S., Istanbul (51) als SL WIGGINS ISLAND aan Smit Lamnalco Pte. Ltd., Singapore. 667 GT, 200 NT, 378 DWT. Trekkracht 86 ton. 12 kn. 7.392 EPK, 5.440 kW, 2 x Wärtsilä 8L26, Wärtsilä Italia S.p.A. 8-2015 vlag: Australië (VNUG). 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Gladstone-Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB WIGGINS ISLAND.

SMIT AWOONGA 9578490 (NB-169), ASD type Rampart 30/70E Tug, 21-8-2010 (e) te water gelaten, 12-10-2010 (BV) opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (55) aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Nassau-Bahamas, in beheer bij Smit Marine Australia Pty. Ltd., Gladstone QLD, Australië. Roepsein C6YS2, 455 GT, 136 NT, 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter, 5.434 EPK, 4.000 kW, 2 x Caterpillar 3516, Caterpillar Inc., 12 kn. 2010 door Redwise Global Ship Delivery & Crewing van Turkije naar Gladstone, Australië gevaren. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT AWOONGA door mrs. Joanne Lutze. 11-2013 thuishaven en vlag: Gladstone QLD-Australië. 8-2015 verkocht aan Smit Lamnalco Pte. Ltd., Gladstone QLD-Australië (VHID), herdoopt SL AWOONGA. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB AWOONGA.

SMIT KOONGO, IMO 9557587 (NB-218), 5-2010 te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (34), 29-7-2010 proefvaart bij de werf, 11-8-2010 (BV) opgeleverd aan SMIT Shipping Singapore Private Limited, Bahamas, roepsein C6YO6, 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc., Lafayette NE-09, 12 kn., 15-8-2010 met bemanning van Redwise vertrokken naar Gladstone, Australië via het Panama Kanaal, 19-8-2010 ten zuiden van Sicilië met bestemming Las Palmas om te bunkeren, 29-8-2010 vertrokken van Las Palmas, 30-10-2010 gearriveerd te Gladstone, ingezet voor Smit Marine Australia Pty. Ltd. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT KOONGO door mrs. Patrici Brusasco. 21-11-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore vlag: Australië (VHIB) voor Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 2015 herdoopt SL KOONGO. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB KOONGO.

SMIT KULLAROO, IMO 9578517 (NB-224), 15-9-2010 te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit onder bouwnummer 57, 8-11-2010 (BV) opgeleverd als SMIT KULLAROO aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Bahamas voor werk bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone, roepsein C6YU7. 455 GT, 304 DWT, 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc. 24-3-2011 te Gladstone, Australië

gedoopt SMIT KULLAROO door mrs. Judy Reynolds. 2013 vlag: Australië, roepsein VHIF. 11-2015 herdoopt SL KULLAROO. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VHIF). 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB KULLAROO.

SMIT TONDOON, IMO 9578505 (NB-210), 21-9-2010 (e) te water gelaten bij Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit onder bouwnummer 56, 455 GT, 304 DWT, roepsein C6YU8, 26-10-2010 (BV) opgeleverd aan Smit Shipping Singapore Private Limited, Bahamas voor werk bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone. 24-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT TONDOON door mrs. Elizabeth Zussno. 455 GT, 136 NT, 304 DWT. 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter. 12 kn. 5.434 EPK, 4.000 kW, Caterpillar Inc. 2014 ingebracht bij Smit Lamnalco Pte. Ltd., Gladstone-Australië (VHIE). 2014 herdoopt SL TONDOON. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB TONDOON.

SMIT YALLARM, IMO 9557599 (NB-224), type Rampart 30/70E ASD Tug, 14-9-2010 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S., Izmit (35) als SMIT YALLARM aan SMIT Shipping Singapore Private Limited, Nassau-Bahamas, roepsein C6YS3, in beheer bij Smit Marine Australia Pty. Ltd. te Gladstone voor Smit Internationale B.V. 455 BRT, 136 NRT, 30,25 (28,57) x 11,75 x . x 3,750 meter, 5.434 EPK, 4.000 kW, 2 x Caterpillar 3516, Caterpillar Inc., Lafayette, trekkracht 70 ton, 12 kn., 17-9-2010 t/m 28-11-2010 door Transport & Offshore Services (TOS) te Rotterdam weggebracht van Izmit, Turkije naar Gladstone, Australië via het Panama Kanaal. 4-3-2011 te Gladstone, Australië gedoopt SMIT YALLARM 9557599 (YN 35) door mrs. Gail Sellers. 21-11-2013 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Australië (VHIC), in beheer bij Smit Lamnalco Ltd., Sharjah. 10-2015 herdoopt SL YALLARM. 3-9-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Projects Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VHIC). 1-10-2025 in beheer bij Boluda Towage Australia Pty. Ltd., Sydney. 12-2025 herdoopt VB YALLARM.

SMOKEY, IMO 1103134, Utility Vessel, 1.386 GT, 9-12-2025 door de heren Chris en Erwin van Dodewaard een rijksdaalder op de kiel gelast en de kiel gelegd onder bouwnummer ALBWARDY MARINE (571885), 30-4-2027 geplande oplevering door Damen Sharjah als SMOKEY aan Holding Herman Senior B.V., Zwijndrecht. (Smokey Bear is een Amerikaans campagne- en reclame-icoon van de U.S. Forest Service in de Wildfire Prevention Campaign, de langstlopende publieke aankondigingcampagne in de geschiedenis van de Verenigde Staten \* National Agricultural Library).



VB MARTE, IMO 1070961, Tug, 389 GT, 116 NT, 5-12-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard, Vietnam (513360) als VB MARTE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6829), bestemd voor Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova. 27,59 (25,00) x 12,30 x 5,20 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 c 16 cyl, 170 x 190, 1.800 rpm., Internal Combustion Engine, 03868/H0 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, 2 x Azimuth Thruster.



VOS STONE, IMO 9730517 (NB-237), Offshore Support Vessel SSV - Walk to Work, DP2, 23-10-2013 contract, 5-1-2015 eerste staal gesneden, 28-12-2015 kiel gelegd bij Fujian Southeast Shipbuilding Co.

Ltd., China (DN78M-12), 18-6-2016 te water gelaten, in aanbouw voor PSV Express VII B.V., Breskens (PBMW), thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands (V7EU5), 17-7-2017 opgeleverd als VOS STONE aan SinoInterl FSES 3 Ltd., Breskens (PBMW), in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 4.965 GT, 1.489 NT, 3.830,58 DWT. 4.800 kW, 2 x 8 cyl, 255 x 400, 750 omw./min, 8M25C, CSSC Motoren Anqing-Kiel Co. Ltd. 29-7-2017 vertrokken van Fujian en ten anker op de Minjian River. 31-7-2017 vertrokken naar Singapore. 5-12-2023 verkocht aan SinoInterl FSES 3 Ltd., Marshall Islands (Monjasa Group), thuishaven en vlag Londen-U.K. 20-4-2024 gearriveerd bij Mammoet, Schiedam voor het verwijderen van o.a. de Safeway Seagull gangway. 21-4-2024 vertrokken naar Munkebo, Denemarken. 24-4-2024 te Munkebo, Denemarken. 2024 overgedragen aan de Monjasa Group / Monjasa Holding A/S, Fredericia, ingebracht bij C-Bed III A.p.S., vlag: U.K. (MPCM9), in beheer bij Transnautic Ship Management OU, Tallinn, 1-5-2024 herdoopt WIND CREATION. 15-7-2025 in beheer bij Transnautic Ship Management OU en Montec Ship Management DMCC, Dubai, United Arab Emirates. (Foto: Bent Mikkelsen, 11-12-2025 Esbjerg).

WINDCAT 62, IMO 1044742 (NB-330), Offshore Supply Ship, 198 GT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw onder bouwnummer DIJKSTRA S22928, 6-8-2025 geplande oplevering. 16-12-2025 opgeleverd als WINDCAT 62 aan FRS Windcat Offshore Logistics, Flensburg-Duitsland (DITX), in beheer bij CMB Tech Belgium N.V., Windcat Workboats International B.V., IJmuiden en Windcat Workboats B.V., IJmuiden.

WINDCAT AMSTERDAM (NB-330), IMO 9995349, Work/Repair Vessel, 6.711 GT, 2.014 NT, 2.036 DWT, 5-7-2023 kiel gelegd, 18-12-2024 te water gelaten bij Ha Long Shipbuilding One Member of Responsibility Ltd. Co. onder bouwnummer HA LONG 552206. 3-6-2025 geplande oplevering, 19-12-2025 opgeleverd door Damen Shipbuilding & Cooperation B.V. als WINDCAT AMSTERDAM aan CMB Tech Belgium N.V., vlag: België (ORUX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden en Anglo-Eastern Antwerp N.V., Antwerpen.

WORLD TUG 1, IMO 7000724 (NB-334), 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. 4-2025 verkocht aan Zodiacofusante 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. 2025 vlag: Belize (V3QF2), 10-2025 herdoopt WORLD TRADER. 23-10-2025 vertrokken van Krimpen a/d IJssel en terug gekeerd naar Dockside Shipsfacilities B.V., Bolnes. 29-10-2025 vertrokken van Bolnes naar Casablanca, 9-11-2025 ETA te Casablanca. 31-10-2025 te Ramsgate, 1-11-2025 de reis vervolgd en gearriveerd te Calais. 3-11-2025 bij inspectie te Calais door Paris MoU 13 gebreken geconstateerd, 21 dagen aangehouden. 2-12-2025 vertrokken van Calais naar Casablanca, 12-12-2025 ETA te Casablanca. 5-12-2025 bij Douarnenez in de problemen gekomen, richting Brest gevaren, later die dag de reis voortgezet. 6-12-2025 terug bij Roscanvel. 8-12-2025 op Brest Anchorage.



WORLD TRADER, foto Reinier van de Wetering -30-10-2025 - Maassluis-West

### **Sleepboot mag Brest niet verlaten na twee pechgevallen**

De WORLD TRADER onderging op 8 december een inspectie. Om 12.00 uur was de kapitein van de sleepboot van plan Finistère te verlaten en koers te zetten naar de haven van Casablanca. Het schip verkeerde echter in slechte staat: het was de afgelopen dagen twee keer stuk gegaan voor de kust van Bretagne. Naar aanleiding hiervan besloot schout-bij-nacht Cyril de Jaurias, waarnemend Maritiem Prefect van de Atlantische Oceaan, de sleepboot tussen Roscanvel en Île Longue te inspecteren om de risico's van het schip op het gebied van maritieme veiligheid, milieubescherming, openbare orde en veiligheid te beoordelen. Omdat de 'World Trader' geen garanties bood met betrekking tot het herstel van de schade, werd het verboden de Brest-engte te naderen of te passeren totdat dit bevel was ingetrokken. De Vereniging Mor Glaz verwelkomde het besluit van de Maritiem Prefect, evenals Laure Tallonneau, inspecteur van ITF/CGT, die afgelopen weekend alarm had geslagen over de dramatische en gevaarlijke situatie van de acht bemanningsleden van de sleepboot. De vereniging herhaalde dat twee Oekraïense matrozen betaling en repatriëring eisen. Het schip, dat drie jaar lang in Nederland lag op de kade onder de naam WORLD TRADER, heeft 55 jaar dienst gedaan en is gekocht door Zodiacofuscante LDA, een scheepsmanagementbedrijf gevestigd in Portugal. Het schip is geregistreerd in Belize en omgedoopt tot 'World Trader'. De bemanning bestaat uit een Spaanse kapitein, vijf Venezolaanse matrozen en twee Oekraïense matrozen. (Timsen, 9-12-2025).

### **Inspecties aan boord van de in problemen verkerende sleepboot zijn gaande.**

De WORLD TRADER lag op 8 december rond 21.00 uur afgemeerd aan de westelijke kade van het vijfde bassin in de haven van Brest, in het kader van de procedure voor een vluchthaven. Het schip was op 7 december door de offshore sleepboot SAPEUR (IMO: 9270397) vanuit de baai van Douarnenez op sleeptouw genomen, nadat het een van zijn ankers in de baai van Roscanvel had verloren. Op 9 december zetten overheidsdiensten, waaronder het Centrum voor Scheepsveiligheid (CSN), de kapitein en zijn plaatsvervanger de controles aan boord voort om de veiligheid van het schip en de bemanning te waarborgen. Uit het onderzoek bleek dat er zeer beperkte zoetwater- en voedselvoorraden aan boord waren. De inspectie door het CSN moest uitwijzen of er nog andere tekortkomingen waren. Voor de Maritieme Prefectuur was, naast de technische aspecten met betrekking tot de maritieme veiligheid, met name het verlies van het stuurboordanker van belang. (Timsen, 10-12-2025).

### **Sleepboot blijft vastgehouden**

De 'WORLD TRADER' ligt sinds 7 december aangemeerd in de haven van Brest en is na diverse storingen niet meer in staat om verder te varen. Aan boord leven twee Oekraïense matrozen in erbarmelijke omstandigheden en klagen ze over bedreigingen van de rest van de bemanning en tekortkomingen van de reder. De sleepboot werd in Brest aan de kade gelegd op bevel van de maritieme prefect van de Atlantische Oceaan: voor de kust van Bretagne had het schip schade opgelopen en kon het zijn reis naar Casablanca niet voortzetten. De romp is verroest, de verf bladdert af en de sfeer aan boord is gespannen. De bemanning van zes matrozen is in tweeën gesplitst: aan de ene kant de Spaanse kapitein en drie andere Venezolaanse matrozen. Aan de andere kant twee Oekraïense matrozen, die geïsoleerd zijn sinds ze hun situatie aan boord aan de kaak stelden. In de gangen passeren ze elkaar zwijgend en mijden ze elkaar in een gespannen sfeer. De spanningen liepen hoog op in de nacht van 24 december. Op hun telefoons lieten de matrozen een video zien die op het dek was opgenomen: ze beweerden dat ze door een ander, dronken bemanningslid met de dood waren bedreigd. Sindsdien durven ze hun hutten niet meer te verlaten. Hun eis is simpel: betaald worden en terug naar huis mogen naar Odessa. (Timsen, 26-12-2025).

### **Oekraïense bemanningsleden gerepatriëerd na doodsb bedreigingen**

Na drie nachtmerrieachtige weken aan boord zijn de Oekraïense bemanningsleden van de WORLD TRADER teruggekeerd naar huis. Ze verklaarden dat ze door de rest van de bemanning met de dood waren bedreigd. De twee Oekraïners keerden op 29 december terug naar hun land. De WORLD TRADER ligt sinds 8 december 2025 vast in de haven van Brest vanwege meerdere overtredingen en veiligheidsincidenten. De vakbond Mor Glaz prees het werk van Laure Tallonneau, inspecteur van de Internationale Transportarbeiders-federatie (ITF). De maritieme autoriteiten en BrestPort, de havenautoriteit van Brest, blijven de sleepboot nauwlettend in de gaten houden om ervoor te zorgen dat deze de haven van Brest niet ongemerkt verlaat. (Timsen, 30-12-2025).



### **Tanker achtervolgd door de VS**

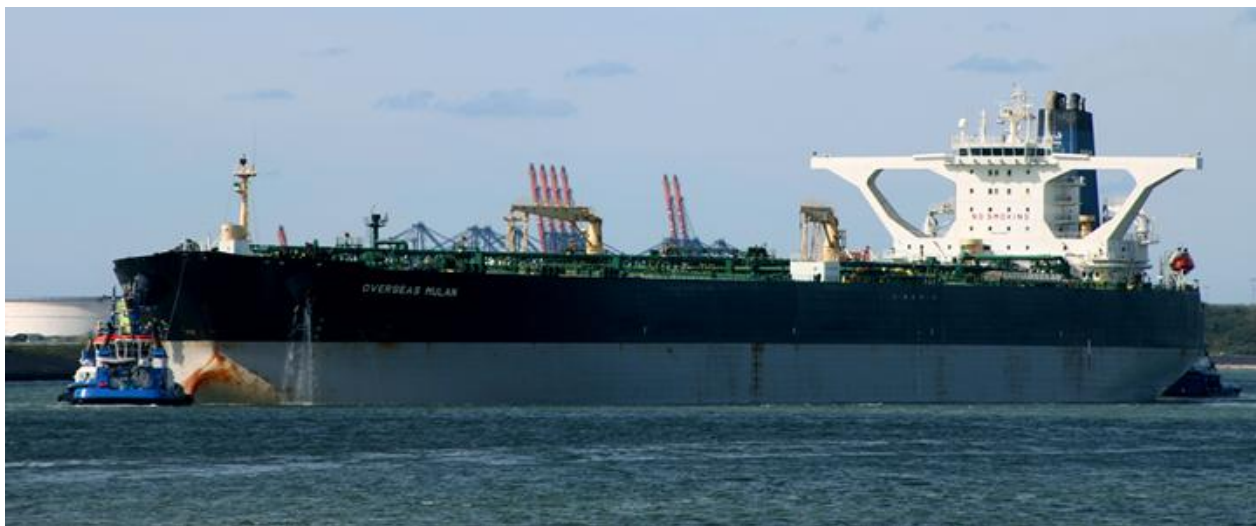
De Verenigde Staten hebben de tanker BELLA 1 actief achtervolgd voor de kust van Venezuela in internationale wateren, zo bevestigde de Amerikaanse minister van Binnenlandse Veiligheid Kristi Noem op 21 december 2025. Het was de derde keer in korte tijd dat de Verenigde Staten een tanker in de buurt van Venezuela aanvielen, te midden van een grote Amerikaanse militaire opbouw in de regio. De Amerikanen probeerden aan boord van de tanker te gaan, maar dat lukte niet, waarna ze de achtervolging inzetten. De

tanker zond verschillende noodsignalen uit. De BELLA 1 vervoerde Iraanse olie, die ook onder sancties valt, maar de precieze situatie bleef onduidelijk.

Het schip is inderdaad gesanctioneerd en wordt in verband gebracht met Iran. Het staat bovendien bij de Internationale Maritieme Organisatie geregistreerd als een schip zonder vlag. Desondanks identificeerden websites voor scheepvaart te volgen het schip als varende onder de Guyanese vlag. (Timsen, 23-12-2025).

#### **De Amerikaanse kustwacht wacht op versterkingen.**

De Amerikaanse kustwacht wacht op de aankomst van versterkingen voordat ze mogelijk een poging waagt om de met Venezuela gelieerde tanker BELLA 1 te enteren en in beslag te nemen. Het schip wordt al sinds 21 december achtervolgd, maar de kustwacht heeft geweigerd zich te laten enteren. Dit betekent dat de taak waarschijnlijk zal worden uitgevoerd door een van de slechts twee gespecialiseerde teams – de zogenaamde Maritime Security Response Teams – die onder deze omstandigheden schepen kunnen enteren, bijvoorbeeld door te abseilen vanuit helikopters. De kustwacht had de tanker, die ze al dagen achtervolgt, op 24 december nog niet geënterd omdat er niet genoeg schepen of enter teams in de buurt waren. (Timsen, 25-12-2025).



BELLA I, IMO 9230880, Oil Tanker, VLCC, 161.233 GT, 318.518 DWT, 3-4-2002 opgeleverd als OVERSEAS MULAN. 3-4-2002 verkocht aan 1372 Tanker Corp., 4-2002 vlag: Marshall Islands, in beheer bij OSG Ship Management Inc. 2003 in beheer bij Tankers UK Agencies Ltd. 19-6-2012 in beheer bij OSG Ship Management GR Ltd. 3-2017 herdoopt SEAWAYS MULAN. 2020 verkocht aan Oia Shipping Ltd., Liberia, 12-2020 vlag: Liberia, 12-2020 herdoopt XIAO ZHU SHAN. 2021 verkocht aan Townsend Shipping Ltd., Palau, 4-2021 herdoopt YANNIS. 6-12-2020 in beheer bij V Ships Asia Group Pte. Ltd. 27-1-2022 verkocht aan Nava Ship Management Pte. Ltd., 1-2022 vlag: Palau, in beheer bij Yangfan Ship Management Ltd., 1-2022 herdoopt NEOFIT. 12-2022 vlag: Panama, 12-2022 herdoopt TIMIMUS. 6-11-2023 verkocht aan Louis Marine Shipholding ENT, Panama, in beheer bij Nava Ship Management Pte. Ltd. 11-2023 herdoopt BELLA 1. 13-6-2024 beheer: onbekend. 11-2024 vlag: onbekend, 17-12-2025 vanaf Rajaei, Iran bij Willemstad, Curaçao. 12-2025 achtervolgd door de U.S.A. om te enteren, onder de vlag van Rusland gebracht om dat te voorkomen. 23-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, vlag: Rusland (UAZE5), 12-2025 herdoopt MARINERA. 7-1-2026 in beslag genomen Amerikaanse en Europese Commando's. (Foto OVERSEAS MULAN: Paul Gerdes, 24-8-2024).

EDELWEISS, IMO 9283980, Bulk Carrier. 40.160 GT, 25.869 NT, 73.624 DWT, 2-9-2003 kiel gelegd, 25-12-2003 te water, 28-5-2004 opgeleverd door Jiangnan Shipyard (Group) Co. Ltd. (H2297) als ALVINA, vlag: Hong Kong, China, 2004 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor en Oak Maritime Canada Inc. 27-4-2005 verkocht aan Atlantic Boss Shipping Ltd., 4-2005 vlag: Cyprus, in beheer bij Transmed Shipping Ltd., herdoopt EDELWEISS. 2020 verkocht aan Oriental Nedlloyd Shipping Ltd., 12-2020 vlag: Panama, in beheer bij Hua Jin Shipping Co. Ltd., 12-2020 herdoopt SINO TRADER. 2023 verkocht aan HK Compass Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Forecastle Shipping Ltd., 9-2023 herdoopt PORTIA.

EVER ECO, IMO 1025203, Container Ship, 170.795 GT, 110.255 NT, 184.268 DWT, 16500 TEU, 7-10-2024 eerste staal gesneden, 6-5-2025 kiel gelegd, 6-7-2025 te water, 28-10-2025 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (SN2670), als EVER ECO aan Evergreen Marine Asia Pte. Ltd., Singapore (9V9559), in beheer bij Evergreen Marine Corp., Taipei City. 30-12-2025 te Hamburg op de eerste reis.

EVER EON, IMO 1025215, Container Ship, 170.795 GT, 110.255 NT, 184.268 DWT, 16500 TEU, 30-12-2025 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (SN2671), als EVER EON aan Evergreen Marine Asia Pte. Ltd., Singapore (9V9561), in beheer bij Evergreen Marine Corp., Taipei City.

EVER ECHO, IMO 1025227, Container Ship, 172.405 GT, 182.000 DWT, 16,500 TEU, 7-2023 in aanbouw onder bouwnummer SAMSUNG 2672, 23-3-2026 geplande oplevering als EVER ECHO aan Evergreen Marine Corp., Taipei City, vlag: Singapore (9V9562).

### **Een tanker met vergunning onderweg naar Matanzas.**

De JASPER, die door de EU is gesanctioneerd omdat ze deel uitmaakt van de zogenaamde "spookvloot" die Rusland gebruikt voor het transport van olie, zou op 23 december 2025 in de haven van Matanzas aankomen met 300.000 vaten Russische ruwe olie. De aankomst van de tanker op het eiland vindt slechts enkele dagen plaats nadat de Verenigde Staten hun zeeblokkade tegen gesanctioneerde schepen die Venezolaanse olie vervoeren, hebben geïntensiveerd, wat de afgelopen tien dagen heeft geleid tot de inbeslagname van drie tankers. Rusland eiste vorige week uitleg van de Verenigde Staten over de inbeslagname van een tanker in de wateren bij Venezuela, een maatregel die de dag ervoor was aangekondigd als onderdeel van een operatie tegen drugshandel en oliesmokkel. De tanker is gelieerd aan het Turkse bedrijf Beks Tanker Isletmeciligi AS, een van de grootste rederijen van het land, dat in 2023 honderden miljoenen vaten ruwe olie en Russische derivaten vervoerde. Sinds maart 2024 wordt de tanker geëxploiteerd door het Turkse bedrijf Sand Gemi Isletmeciligi AS. Acht tankers van deze bedrijven werden in 2023 en begin 2024 door Beks Tanker geëxploiteerd, terwijl een andere tanker werd beheerd door een eerder gesanctioneerde dochteronderneming, die de basis vormde voor de opgelegde maatregelen. Op 20 mei legde de Europese Unie officieel sancties op aan de JASPER omdat het schip had bijgedragen aan de inkomsten van het Kremlin ter ondersteuning van de invasie van Oekraïne. Er werd opgemerkt dat het schip "risicovolle, onregelmatige scheepvaartpraktijken" hanteerde, wat een schending vormt van de regels van de Internationale Maritieme Organisatie. Zwitserland sloot zich in juni aan bij de sancties en het Verenigd Koninkrijk volgde in juli.

De aankomst van Russische ruwe olie in Cuba viel samen met de aankomst van twee andere ladingen uit Mexico, vervoerd door schepen van GAESA, het conglomeraat van de Cubaanse strijdkrachten. De OCEAN MARINER zou op 22 december in Havana aankomen, terwijl de Eugenia Gas later die week in Moa werd verwacht. Beide schepen hadden brandstof geladen bij de petrochemische fabriek in Pajaritos, eigendom van het Mexicaanse staatsbedrijf PEMEX, en vervoerden ongeveer 80.000 vaten. (Timsen, 23-12-2025).

JASPER, IMO 9299886, Chemical/Oil Products Tanker, 29.646 GT, 45.956 DWT, 21-10-2005 opgeleverd als NCC HIJAZ aan National Chemical Carriers Co., Panama, in beheer bij Bahri Ship Management DMCC. 18-11-2023 in beheer bij Beks Tanker Isletmeciligi AS, 11-2023 herdoopt BEKS ROBIN. 3-2024 herdoopt WALL. 4-9-2025 verkocht aan Jasper Maritime Services Trading, Vanuatu (YJRB9), in beheer bij EMT Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul, 9-2025 herdoopt JASPER.



### **Aangehouden bulkcarriers liggen nog steeds te Rotterdam.**

De MARVIN CONFIDENCE, IMO 9820295 en MARVIN FAITH, IMO 9820300 werden op 28/29 september 2020 in Rotterdam aangehouden en zouden worden geveild. De bemanning had hierom verzocht vanwege een achterstallig loon van circa \$328.000. De veiling stond gepland voor 24 september 2021, maar werd op het laatste moment geannuleerd omdat er een onbekend bedrag was gestort. De schepen bevonden zich op 15 mei 2025 nog steeds in dezelfde situatie. (Timsen, 15-5-2025). (Foto: Teun van der Zee, 12-8-2023, beide schepen opgelegd in de Waalhaven).

MARVIN CONFIDENCE, IMO 9820295 (NB-329), 3-8-2018 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (2653) als MARVIN CONFIDENCE aan Lozenge Chemical Carriers Ltd., Piraeus, vlag: Panama (3EIM2), in beheer bij Marvin Shipping Services Inc., Piraeus. 30.006 GT, 13.626 NT, 49.973 DWT. 9.755 EPK, 7.180 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 2315, 87 rpm., WIN GD, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. Engine & Mach. Div., Ulsan NE-17. 29-9-2020 te Rotterdam en opgelegd. 24-9-2021 veiling gepland door de bemanning vanwege circa \$ 328.000 aan achterstallig loon. De veiling geannuleerd omdat er een onbekend bedrag was

gestort. 11-2022 verkocht aan Grace Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Perspective Denizcilik Hizmetleri ve Gemicilik Sanayi AS, Istanbul. 15-12-2025 vertrokken uit Waalhaven naar de Elbehaven in de Europoort om geïnspecteerd te worden door duikers. 25-12-2025 terug op de Waalhaven.

### **Tanker verliet Waalhaven in Rotterdam na inbeslagname vijf jaar geleden**

De MARVIN CONFIDENCE heeft op 15 december 2025, na vijf jaar, de Waalhaven in Rotterdam verlaten. Het schip was samen met de tanker MARVIN FAITH in 2020 in beslag genomen door Marvin Shipping Services uit Athene, omdat er een schuld van circa € 600.000 aan hen bestond. De bemanningen uit Georgië en Rusland konden gedurende die tijd niet naar huis terugkeren. Ze ontvingen geen loon en hadden geen visa. De eigenaar is nooit bekendgemaakt. Het schip is mogelijk geveild om de achterstallige lonen van de bemanning te betalen. Het schip lag afgemeerd in de Elbehaven in de Europoort. Duikers werden ingeschakeld om de zeewaardigheid van het schip te beoordelen. De MARVIN FAITH lag nog steeds afgemeerd in de Waalhaven. (Timsen, 16-12-2025).



MARVIN FAITH, IMO 9820300 (NB-329), 3-8-2018 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (2654) als MARVIN FAITH aan Garnet Maritime Ltd., Piraeus, vlag: Panama (H9EC), in beheer bij Marvin Shipping Services Inc., Piraeus. 29.698 GT, 13.626 NT, 50.100 DWT. 9.755 EPK, 7.180 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 2315, 87 rpm., WIN GD, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. Engine & Mach. Div., Ulsan. 12-8-2020 van Balbao naar Rotterdam, Waalhaven Pier 2. 28-9-2020 te Rotterdam en opgelegd. 24-9-2021 veiling gepland door de bemanning vanwege circa \$ 328.000 aan achterstallig loon. De veiling geannuleerd omdat er een onbekend bedrag was gestort. 11-2022 verkocht aan Expander Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Perspective Denizcilik Hizmetleri ve Gemicilik Sanayi AS, Istanbul. 29-12-2025 van de Waalhaven naar het Calandkanaal. 6-1-2026 terug op de Waalhaven. (Foto: Teun van der Zee, 20-7-2024).

### **Tanker beschadigd door mijnen en niet door drones.**

De eerste bevindingen van het Senegalese onderzoek naar de sabotage van de aan Rusland gelieerde 'Mersin' wezen erop dat het schip niet door drones was geraakt. Deze conclusie sloot echter de mogelijkheid van een clandestiene Oekraïense operatie niet uit, en het mysterie rond de oorzaak van de explosies bleef onopgelost. Het gebruik van geprogrammeerde oppervlakteschepen, de zogenaamde Sea Baby, leek onwaarschijnlijk in het geval van de 'Mersin'. Duikers in opdracht van de Senegalese overheid constateerden dat de romp verschillende inslagen vertoonde die zich ver onder de waterlijn bevonden, terwijl schade veroorzaakt door Oekraïense drones doorgaans boven de waterlijn van schepen voorkwam. Hoewel het in dit stadium nog niet bevestigd is, neigen deskundigen die bekend zijn met de zaak momenteel naar de theorie van explosies die verband houden met magnetische onderwatermijnen van het type "limpet". Deze mijnen worden meestal door duikers op de romp van schepen geplaatst en kunnen vervolgens op afstand tot ontploffing worden gebracht. Verschillende analisten die bekend waren met de zaak vermoedden dat de Oekraïense inlichtingendiensten deze methode hadden gebruikt om de afgelopen maanden een aantal tankers te beschadigen, zoals de 'Eco Wizard' in juli in de Russische haven Ust-Luga. Wat de 'Mersin' betreft, moest nog worden vastgesteld waar deze mijnen zouden kunnen zijn gelegd. Hoewel de kans dat ze in Senegalese wateren waren geplaatst klein werd geacht, overwogen onderzoekers serieus de hypothese van een mijnenlegoperatie voor de kust van de havens waar het schip aanmeerde op weg naar Dakar. Voordat de 'Mersin' Senegal bereikte, had het schip de haven van Taman aangedaan,

gelegen in de Straat van Kerch, die Rusland verbindt met de Krim, het Oekraïense gebied dat tijdelijk door Moskou is geannexeerd. (Timsen, 10-12-2025).

### **Tanker gedeeltelijk ontlast en gestabiliseerd**

De 'Mersin', die dreigde te zinken met zijn 39.000 ton dieselbrandstof aan boord, is gedeeltelijk gered. De lekken zijn gedicht en het schip is gestabiliseerd. De tanker kon zijn evenwicht hervinden doordat een deel van de lading werd verwijderd. De 'Touba Tawfekh' werd gemobiliseerd en op 31 december was er 18.000 ton brandstof verwijderd. De operaties werden voortgezet om de olietanker en de volledige lading definitief te beveiligen. De operaties werden geleid door de Hoge Autoriteit voor Coördinatie, Maritieme Veiligheid, Maritieme Beveiliging en Milieubescherming (HASSMAR), in samenwerking met onder meer de Nationale Marine, de African Refining Company, de Gendarmerie, de haven van Dakar en de douane. Naast de bergingsoperaties is er een onderzoek ingesteld naar de explosies. (Timsen, 30-12-2025).

MERSIN, IMO 9428683 (NB-334), 29.924 GT, 50.122 DWT, 22-4-2009 opgeleverd als ADAMAS I aan Adamas Trading S.A., Panama. 4-2009 herdoopt NAVIG8 ADAMAS. 11-2011 herdoopt ADAMAS I. 22-5-2024 verkocht aan Mersin Shipping Inc., Panama (3FPR5), in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul, 5-2024 herdoopt MERSIN. 27-11-2025 drie mijl uit de kust bij Dakar Senegal aangevallen door Oekraïense drones, machinekamer ondergelopen, lag met de achtersteven in de grond en maakte slagzij naar bakboord en dreigde te zinken in positie 14.36 NB en 017.17 WL.

### **V.S. nemen tanker in beslag voor de kust van Venezuela**

De VS hebben op 10 december 2025 de tanker SKIPPER voor de kust van Venezuela in beslag genomen. Bij de actie, die plaatsvond in internationale wateren, raakte niemand gewond. De inbeslagname zou een teken kunnen zijn van een intensivering van de pogingen om de Venezolaanse olie, de belangrijkste inkomstenbron van het land, te bemachtigen. De Brent-olieprijzen stegen licht op 10 december, doordat het nieuws over de inbeslagname de zorgen over de kortetermijnlevering aanwakkerde. Analisten waarschuwden dat de actie een bedreiging zou kunnen vormen voor scheepvaartbedrijven en de Venezolaanse olie-export verder zou kunnen verstoren.

Het was de eerste bekende actie tegen een olietanker sinds de Amerikaanse president Trump een massale militaire opbouw in de regio beval en aanvallen uitvoerde op vermoedelijke drugsschepen. Deze operaties hebben bezorgdheid gewekt bij Democratische wetgevers en juridische experts. De helikopters die bij de operatie werden ingezet, stegen op vanaf de USS 'Gerald R. Ford', die in november naar het Caribisch gebied was gestuurd. De operatie omvatte twee helikopters, een Maritime Security Response Team (MSRT) van tien man, dat de enteroperatie leidde, en tien mariniers, evenals speciale eenheden. De Federal Bureau of Investigation (FBI), het ministerie van Defensie, het ministerie van Binnenlandse Veiligheid en de Amerikaanse kustwacht coördineerden de inbeslagname.

De VS hebben sancties opgelegd aan de tanker vanwege wat Washington beschreef als betrokkenheid bij de handel in Iraanse olie toen het schip nog de naam 'Adisa' droeg. De tanker is sinds november 2022 gesanctioneerd door het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën. De tanker was betrokken bij risicovolle illegale scheepvaartoperaties en laadde meerdere malen ruwe olie in havens in Venezuela en Iran, met een AIS-blackout van twee maanden in Iraanse wateren. Het schip voerde ook illegale STS-transfers uit in de Rode Zee, evenals in Iraanse en Syrische zones, en maakte zich herhaaldelijk schuldig aan AIS-spoofing. De inbeslagname vond plaats terwijl de SKIPPER onder een valse vlag voer, namelijk de Guyanese vlag, aangezien het schip feitelijk geregistreerd staat op de Marshall Islands.

Tijdens haar laatste reis verliet de SKIPPER tussen 4 en 5 december de belangrijkste oliehaven van José in Venezuela met ongeveer 1,1 miljoen vaten zware Merey-ruwe olie aan boord, op weg naar Cuba. Het schip had tijdens het laden vervalste AIS-posities doorgegeven. Volgens de Amerikaanse minister van Justitie Pam Bondi behoort het schip tot een netwerk dat buitenlandse terroristische organisaties steunt, wat volgens de Amerikaanse overheid de actie rechtvaardigde met de volgende verklaring: "De olietanker is al jaren door de Verenigde Staten gesanctioneerd vanwege haar betrokkenheid bij een illegaal olietransport-netwerk dat buitenlandse terroristische organisaties steunt."

Toen de VLCC nog onder de naam ADISA voer, werd deze gecontroleerd door Triton Navigation Corporation, een dochteronderneming van Centrum Maritime. Beide bedrijven maakten deel uit van een complex netwerk van schijnvennootschappen, geleid door de Oekraïense staatsburger Viktor Artemov. Het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën plaatste het schip op de sanctielijst onder Executive Order 13224, dat gericht is tegen terroristen en degenen die terroristische organisaties steunen. Artemovs netwerk opereerde via tientallen schijnvennootschappen die geregistreerd stonden in landen zoals de Marshalleilanden, Mauritius en Singapore. De operatie maakte gebruik van opslagfaciliteiten in de haven van Sharjah om Iraanse olie te mengen met producten van Indiase oorsprong. Vervolgens werden valse oorsprongscertificaten vervaardigd voordat de olie in het buitenland werd verkocht. De 'Adisa' was een van de negen schepen die specifiek in de sancties werden genoemd als schepen die onder controle stonden van Artemovs netwerk. Het smokkelnetwerk omvatte verschillende sleutelfiguren, zoals de Iraanse staatsburger Edman Nafrieh, die toezicht hield op de meng- en exportoperaties en orders ontving van hooggeplaatste Iraanse functionarissen om de winsten over te maken naar bankrekeningen van Hezbollah en de Revolutionaire Garde (IRGC) QF. Rouzbeh Zahedi

coördineerde het olietransport en de fondsenwerving; en Mohamed El Zein, die geïdentificeerd is als lid van Hezbollah, gebruikte vervalste facturen om financiële transacties te verbergen.

De SKIPPER opereerde sinds eind 2024 in Iraanse wateren nabij het eiland Kharg. Het schip laadde voor het laatst ruwe olie bij het Iraanse eiland Kharg in februari en juli 2025, waarna de lading werd overgeladen op een andere tanker nabij Hongkong. Deze Iraanse olie werd uiteindelijk afgeleverd bij een raffinaderij in Yantai. Tussen 4 en 5 december had het schip ongeveer 1,8 miljoen vaten Venezolaanse zware ruwe olie geladen vanuit de haven van José, waarvan ongeveer 200.000 vaten werden overgeladen op een ander schip dat op weg was naar Cuba, voordat de VS ingrepen.

Kpler Risk and Compliance had de tanker eerder als een hoog risico beoordeeld op basis van aanhoudende misleidende praktijken, waaronder valse herregistratie, AIS-spoofing en een STS-overdracht met de 'Neptune 6' op 6 december, die zelf is aangemerkt als een van de schepen met het hoogste risico in het volgsysteem van Kpler.

Na de sancties van 2022 heeft United Against Nuclear Iran (UANI) de 'Adisa' toegevoegd aan haar 'spookvloot', een lijst van schepen die de Amerikaanse sancties tegen Iran ontduiken. De belangenorganisatie prees de inbeslagname als een 'waarschuwingsschot' aan het adres van de Iraanse schaduwvloot. Volgens de IMO GISIS-database voer de SKIPPER ook ten onrechte onder de vlag van Guyana en was het daarom een staatloos schip. UANI prees Guyana voor het melden aan de Internationale Maritieme Organisatie dat het schip van de lijst was verwijderd na de plaatsing op de UANI-lijst en de Amerikaanse sancties. (Timsen, 12-12-2025).

### **In beslag genomen tanker wordt naar een Amerikaanse haven gebracht.**

De Amerikanen zijn van plan de in beslag genomen "Skipper" naar een Amerikaanse haven te brengen. De Amerikaanse overheid zal ook de ruwe olie aan boord confisqueren. De tanker vervoerde ongeveer 1,1 miljoen vaten ruwe olie. Volgens de regering in Washington werd de tanker illegaal gebruikt voor het transport van "gesanctioneerde olie uit Venezuela en Iran". Het Venezolaanse ministerie van Buitenlandse Zaken beschuldigde de VS op zijn beurt van "internationale piraterij". Volgens het Witte Huis maakt de tanker deel uit van een schaduwvloot die olie van de zwarte markt levert aan de Revolutionaire Garde in Iran. Het schip stond op een sanctielijst en het ministerie van Justitie heeft om inbeslagname verzocht. Een verklaring van de perssecretaris van het Witte Huis, Karoline Leavitt, verduidelijkte niet waarom Venezuela olie zou leveren aan de Revolutionaire Garde. Iran produceert zelf olie en beschikt over aanzienlijke oliereserves. Het incident betekende echter een verdere escalatie van het conflict tussen de twee landen. Sinds september heeft de regering van Donald Trump herhaaldelijk schepen aangevallen die naar verluidt door drugshandelaren werden gebruikt in het Caribisch gebied en de oostelijke Stille Oceaan. Bij deze aanvallen zijn minstens 87 mensen omgekomen. De VS hebben geen bewijs geleverd dat de gezonken boten verband houden met drugssmokkel. Experts in internationaal recht beschouwden de actie als illegaal. De regering in Washington beschuldigt de Venezolaanse president Nicolás Maduro ervan een drugskartel te leiden dat drugs de VS binnensmokkelt. Maduro beschuldigt Trump ervan hem te willen afzetten om toegang te krijgen tot de Venezolaanse oliereserves, een beschuldiging die de Amerikaanse president ontkent. De Amerikaanse president Donald Trump herhaalde zijn dreiging met militaire aanvallen over land. De VS zouden binnenkort aanvallen beginnen om drugstransporten op weg naar de VS te onderscheppen, zei Trump in het Witte Huis.

Beveiligingsbedrijf Ambrey achtte het waarschijnlijk dat Iran wraak zou nemen voor de inbeslagname. Schepen die gelieerd zijn aan de Verenigde Staten in de Arabische/Perzische Golf en de Golf van Oman liepen een verhoogd risico, met name geladen olietankers, schreef het bedrijf in een nieuwe risicoanalyse. Ambrey schatte ook in dat het waarschijnlijk was dat de Verenigde Staten andere tankers met Venezolaanse olie in beslag zouden nemen.

De tanker begon op 10 december om 22:38 UTC te varen en veranderde op 11 december om 11:35 UTC van koers, kort voordat de gerapporteerde diepgang werd bijgewerkt van 12 meter naar 21,4 meter. Om 14:25 UTC kwam de 'Skipper' in de nabijheid van een schip van de Amerikaanse kustwacht. (Timsen, 12-12-2025).

SKIPPER, IMO 9304667, V.L.C.C., 160.098 GT, 310.309 DWT, 27-1-2005 opgeleverd als TOYO, vlag: Panama, in beheer bij NYK Line en NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 31-10-2019 verkocht aan Pearl Ice Oceanway S.A., Panama, in beheer bij Altomare S.A. 11-2019 herdoopt MAERA. 12-3-2021 in beheer bij Thomarose Global Ventures Ltd., Effurun, Nigeria, 3-2021 herdoopt ADISA. 6-10-2022 verkocht aan Triton Navigation Corp., Panama, in beheer bij Thomarose Global Ventures Ltd., Effurun, Nigeria, herdoopt SKIPPER. 3-2023 vlag: onbekend. 3-2024 vlag: Guyana (False) (8RAK1). 8-7-2025 van Al Basrah. 20-10-2025 te Georgetown. 21-12-2025 t.h.v. Gola, Mexico.

STENA PARTNER, IMO 7528635 (NB-329), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 31-5-1978 opgeleverd door Hyundai Shipbuilders & Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan (649) als ALPHA ENTERPRISE Stena Container Line Ltd., Londen-U.K., zusterschepen MERZARIO AUSONIA, STENA RUNNER, ELK, STENA PROSPER, STENA PROJECT, TOR FELICIA, NORSKY, IMPARCA EXPRESS I, MERZARIO HISPANIA, STENA TRADER, 28-4-1979 t/m 14-5-1979 in charter North Sea Ferries B.V. 1979 verbouwd bij Lloyd-Werft G.m.b.H., Bremerhaven, 9-1979 in charter Hellas Ferries Co. Ltd., herdoopt SYRIA. 1981 verlengd met 30,60 meter bij Hapag-Lloyd Werft G.m.b.H, Bremerhaven. 1981 verkocht aan Polyzena Maritime Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Hellas Ferries Co. Ltd. 1983 in beheer bij Swedish Caledonian Marine Management,

herdoopt STENA TRANSPORTER. 1985 in charter Townsend Thoresen European Ferries, herdoopt CERDIC FERRY. 1986 verkocht aan Lombard Charterhire Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Atlantic Steam Navigation. 22-10-1987 charter P&O European Ferries (Management) Felixstowe. 3-1-1992 herdoopt EUROPEAN FREEWAY. 4-1994 verkocht aan P&O European Ferries, Londen. 7-2002 verkocht aan Stena Line AB, Gothenborg, ingebracht bij Stena Ropax Ltd., U.K., in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead. 1-8-2002 herdoopt FREEWAY. 15-9-2002 ingezet Harwich-Europoort.



1-2003 herdoopt STENA PARTNER. 23-9-2010 samen met STENA TRANSFER verkocht voor sloop naar China. 20-12-2010 verkocht aan Partner SIA, vlag: United Kingdom (GFWR), 20-12-2010 in beheer bij Brax Shipholding Rederi AB, Gothenborg. 2011 herdoopt SEA PARTNER. 2012 vlag: Panama (3EUM3). 8-2012 in beheer bij Stena Sealine, Brax Shipholding Rederi AB en Al Mare Consulting AB, Mariehamn. 21-4-2021 verkocht aan Tekomarine Corp., Panama, in beheer bij Marmara Denizcilik AS, 4-2021 herdoopt CENK T. 23-2-2024 in beheer bij Cenk Gemi Isletmeciligi AS, Istanbul. 13-5-2025 van Valencia naar Marseille. 15-5-2025 naar Alexandrië. 23-5-2025 van Alexandrië naar Turkije. 27-5-2025 op Aliğa Anchorage, ten anker in positie 38.52 NB en 026.59 OL. (Foto: Teun van der Zee, 19-6-2008, Europoort).

### **Ferry in brand na aanval**

Op 12 december om 16:00 uur heeft Rusland de veerboot 'CENK T', die tussen Karasu en Odessa voer, aangevallen terwijl deze in de haven van Tsjernomorsk in de regio Odessa lagen gemeerd. De aanval werd uitgevoerd met een Iskender-ballistische raket en drones die op het gebied werden afgevuurd. De veerboot stond 's avonds in brand. Sleepboten spotten water om de vlammen te blussen, die later onder controle kon worden gebracht. De CENK T vervoerde diesel, benzine en gasgeneratoren van het bedrijf AKSA, bestemd voor Roemenië. Men vermoedt dat de generatoren bedoeld waren om elektriciteit te leveren aan gebieden in de buurt van de haven. Er bevonden zich ook veel Turkse vrachtwagens aan boord. Er vielen geen slachtoffers. De bemanning en de vrachtwagenchauffeurs aan boord werden geëvacueerd. Bij een aparte aanval op de haven van Odessa raakte een medewerker van een particulier bedrijf gewond en werd een laadmachine beschadigd. In totaal raakten drie schepen beschadigd, alle drie in Turks bezit.

### **Tanker geraakt door drones**

Op 19 december 2025 werd de QENDIL, die op de sanctielijst van de EU en het VK staat en in verband wordt gebracht met de Russische schaduwvloot, in de Middellandse Zee aangevallen door drones. De Oekraïense binnenlandse inlichtingendienst meldde dat de tanker zwaar beschadigd was en niet langer operationeel was. De aanval werd uitgevoerd door de speciale eenheid Alfa, waarbij drones werden ingezet. De tanker lag op dat moment in ballast en liep schade op die als "kritiek" werd omschreven. Er werd geen milieugevaar gemeld. De tanker keerde om en bleef met een gematigde snelheid varen, wat erop wijst dat het schip nog steeds bevaarbaar was. De opgegeven bestemming was nu Port Said, wat overeenkomt met een omleiding naar een nabijgelegen haven of ankerplaats. (Timsen, 19-12-2025). 30-12-2025 op Dardanelles South Anchorage bij Istanbul.

QENDIL, IMO 9310525, Crude Oil Tanker, 61.991 GT, 115.338 DWT, 3-8-2006 opgeleverd als ELIA. 11-2015 herdoopt KYTHIRA WARRIOR. 2-2023 herdoopt IONIA. 2-2025 herdoopt OILSTAR. 6-2025 herdoopt SPARK. 15-8-2025 verkocht aan Qendil Marina LLC, Oman (A4FB6), in beheer bij An Ning Hu Shipmanagement, Shanghai, China, 8-2025 herdoopt QENDIL.

VIRAT, IMO 9832559 (NB-334), nu herdoopt tot PROMETHEY, arriveerde op 15 december te Tuzla. Het schip had reparaties ondergaan aan schade veroorzaakt door Oekraïense Nagura-raketten op ongeveer zeven mijl van de Turkse kust, om weer zeewaardig te worden. De explosiegaten werden gedicht en de hoofdmotor gerepareerd. Het gesanctioneerde schip verliet de Gambiaanse valse vlag en werd geregistreerd in Rusland. Sinds 2023 had het regelmatig van vlag gewisseld als onderdeel van de schaduwvloot.

VIRAT, IMO 9832559, Crude Oil Tanker, 62,330 GT, 115.643 DWT, 2018 opgeleverd als CRUDESUN, aan Sans Souci Shipping Co., Liberia, in beheer bij Metrostar Management Corp. en V Ships UK Ltd. 25-10-2023 verkocht aan East Honest Hong Kong Ltd., 10-2023 vlag: Panama, in beheer bij Prominent Shipmanagement Ltd., 10-2023 herdoopt VALOUR. 1-2025 vlag: onbekend, 2-1-2025 in beheer bij Glory Shipping HK Ltd., 1-2021 herdoopt VIRAT. 2-2025 vlag: Barbados. 4-2025 vlag: Comoros. 5-2025 vlag: Comoros (VALS). 8-2025 vlag: Gambia. 11-2025 vlag: onbekend. 28-11-2025 getroffen door Oekraïense Nagura-raketten. 15-12-2025 verkocht, 12-2025 vlag: Rusland (UAFE3), 12-2025 herdoopt PROMETHEY.

### **De eigenaar moet schulden aan Timac Agro aflossen.**

De eigenaar van het Russische schip VLADIMIR LATYSHEV, dat in Saint-Malo is geblokkeerd, moet de schulden voldoen, anders loopt hij het risico dat het schip wordt verkocht. Het ligt al meer dan drie jaar stil in de haven, omdat de Russische tegoeden zijn bevroren. De handelsrechtbank van Saint-Malo (Ille-et-Vilaine) heeft het Russische bedrijf Alpha LLC op 16 december veroordeeld tot betaling van € 125.960 aan Timac Agro, de kunstmestfabrikant uit Saint-Malo. De dochteronderneming van de Roullier-groep fungeerde als tussenpersoon, aangezien zij de beoogde ontvanger van de lading van de bulkcarrier was. Van maart 2022 tot augustus 2025 betaalde het in Saint-Malo gevestigde bedrijf Timac Agro de noodzakelijke kosten voor het onderhoud van het schip en de behoeften van de bemanning, zoals brandstof, elektriciteit, havengelden en proviand voor de zeelieden. Sinds februari 2025 heeft de reder het bedrijf echter niet meer terugbetaald. Op 17 november betaalde Alpha LLC slechts € 30.000 aan Timac Agro op een vordering van circa € 156.000. Indien de schuld niet wordt voldaan, kan het schip te koop worden aangeboden. Op 1 maart 2022, net nadat het schip een lading voor Timac Agro had gelost, werd het in beslag genomen en onder administratief toezicht geplaatst door de Nationale Directie Douane-inlichtingen en -onderzoek, vanwege Europese sancties in verband met de Russische oorlog in Oekraïne.

In geval van een veiling moet de verkoopprijs hoger zijn dan de openstaande schulden. De waarde van het schip werd geschat op tussen de 15 en 20 miljoen euro, aldus David Lebec, financieel directeur van scheepsagent AFCC, een bedrijf dat een vordering heeft op een identiek schip, de VICTOR ANDRYUKHIN (IMO 9922110, 2-6-2022 te Marseille), dat momenteel in Marseille in beslag is genomen als onderdeel van Europese sancties. De beroepstermijn tegen het vonnis bedraagt één tot drie maanden vanaf de datum waarop het vonnis aan de partijen is betekend. (Timsen, 18-12-2025).

VLADIMIR LATYSHEV, IMO 9921996, General Cargo Ship, 6.305 GT, 8.133 DWT, 28-5-2021 opgeleverd als VLADIMIR LATYSHEV aan JSC GTLK, Rusland (UBEV8). 1-3-2022 vanaf St. Petersburg te St. Malo. 2-2023 verkocht aan Alpha LLC, Rusland.

### **“Zombietanker” met nieuw IMO-nummer passeerde de Fehmarn-gordel**

De TAVION, die in maart 2025 in China onder onduidelijke omstandigheden een nieuw IMO-nummer had gekregen, samen met een tiental andere tankers die daarom ook wel "zombietankers" werden genoemd, werd op 10 december in de Fehmarn-gordel aangetroffen. Het schip vervoerde ongeveer 100.000 ton Russische ruwe olie, onderweg van Primorsk. In september was het schip in de Perzische Golf van de scheepsregisters verdwenen onder de naam TIA. De tanker werd in 1998 gebouwd op de Halla-scheepswerf in Samho onder bouwnummer 1043 voor de rederij Nord, eigendom van de Duitse reder Klaus Oldendorff, die het schip tot 2013 exploiteerde als de NORDMARK. Na te zijn verdwenen in de Perzische Golf, dook het schip in maart 2025 weer op als een nieuwbouwschip met een nieuw IMO-nummer, onder bouwnummer LH202313, gebouwd door de Linhai Huajie Shipbuilding Co. Ltd. scheepswerf in China. De TAVION heet echter wel degelijk TIA, en TAVION is nu de dertiende naam van het schip. De TAVION trok de aandacht van de autoriteiten tijdens haar reis over de Oostzee, niet in de laatste plaats vanwege haar thuishaven Kribi in Kameroen. Dit West-Afrikaanse land heeft pas in december 2024 een online register ingesteld voor de flexibele en onbureaucratische registratie van alle soorten zeeschepen. Als gevolg hiervan behoort Kameroen nu tot de vlaggen die de voorkeur genieten van tankers van de schaduwvloot en wordt het schip steeds vaker als illegaal aangemerkt door Europese havenautoriteiten.

De TAVION heeft tot nu toe echter havenstaatsinspecties weten te ontwijken door op zee te blijven. Hoewel de Duitse federale politie en een vliegtuig van het Centraal Commando Maritieme Noodgevallen aanwezig waren, nam de kapitein van de TAVION correct contact op met de scheepvaartverkeersdienst via de radio en gaf hij details over de scheepsverzekering door. Deze details konden echter niet worden geverifieerd.

Mocht de tanker ooit onder de jurisdictie van BG Verkehr of een andere EU-autoriteit voor inspectie komen, dan zouden haveninspecteurs eerst proberen bewijs te verzamelen van de frauduleuze heruitgifte van een IMO-nummer. Indien het vermoeden gegrond blijkt, zou dit een duidelijk veiligheidsgebrek vormen dat tot inbeslagname van het schip zou kunnen leiden. De enige manier om dit te bewijzen zou waarschijnlijk een onderzoek zijn van de MAN B&W-hoofdmotor, waarvan alle onderdelen, van de krukas tot de cilinders, hun eigen serienummers hebben. Het bewijs zou ook internationale gevolgen hebben, aangezien de relevante veiligheidsautoriteiten zouden worden geïnformeerd, omdat het misbruik van een

nieuw uitgegeven IMO-nummer voor een bestaand schip waarschijnlijk een strafbaar feit is. Het IMO-nummer van de TAVION werd in China vervalst. In mei verliet het schip de haven van Zoushan en zette koers naar de Oostzee. Het schip omzeilde EU-wateren. De TAVION voer door de Oostzee zonder te stoppen. Als een schip als staatloos wordt beschouwd vanwege het voeren van een valse vlag, mogen de mariniers aan boord de nationaliteit van het schip vaststellen. (Timsen, 27-12-2025).

TIA, IMO 9147447, Crude Oil Tanker, 57148 GT, 105336 DWT, 10-4-1998 opgeleverd door Samho Heavy Ind. Co. Ltd, als NORDMARK aan Nordmark Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Klaus E. Oldendorff Ltd. 5-2013 vlag: Marshall Islands, 5-2013 herdoopt NORD. 3-2014 herdoopt ATLANTIK. 6-2014 vlag: Liberia. 4-2015 herdoopt SANTORINI. 10-2016 vlag: Panama. 10-2016 herdoopt SIENNA. 2-2019 vlag: Rusland, 2-2019 herdoopt SIERRA. 6-2020 verkocht aan Rustanker LLC, vlag: Rusland. 3-2021 herdoopt LETO. 8-2021 vlag: Tanzania. 8-2021 herdoopt ORCA. 23-7-2022 verkocht aan Twist Chartering Ltd., Mahe Island, Seychelles, vlag: Tanzania. 7-2022 herdoopt ALISA. 2-2024 vlag: Guyana (FALSE) (8RGY2), 2-2024 herdoopt TIA. Laatste positie: 5-9-2024 te Khor Fakkan.

### **Scheurhaven**



Scheurhaven, 11-2-1989 (Foto: Teun van der Zee).



Scheurhaven, 17-7-2008 (Foto: Ferry van Rijsbergen).



Scheurhaven, 8-9-2018 (Foto: Teun van der Zee).



### **Herinrichting van de Scheurhaven afgerond: moderne walstroomvoorzieningen, nieuwe pontons en verdieping van de haven**

De Scheurhaven is klaar voor de toekomst. De haven op de kop van de Landtong Rozenburg is volledig vernieuwd en verdiept om ruimte te bieden aan verschillende maritieme dienstverleners.

Waterbouwer Hakkers legde tien nieuwe pontons aan, waarvan twee volledig uit HDPE-kunststof en drie in een hybride uitvoering van staal en kunststof. De ligplaatsen voor de havensleepdiensten in de Scheurhaven waren toe aan vernieuwing. Daarom zijn tien ligplaatsen vervangen en voorzien van moderne walstroomvoorzieningen. Daarnaast is de verlichting vervangen door energiezuinige ledverlichting.

#### **Drinkwatersteiger**

Verder is de drinkwatersteiger voor Evides en Hatendoorn vernieuwd, zodat deze bedrijven vanaf een vaste plek drinkwater kunnen leveren aan binnenvaart en zeevaart. Andere pontons zijn verplaatst, zodat alle maritieme dienstverleners weer een passende plek hebben. De schepen van KRVE, Boluda, Smit Duikbedrijf, HEBO, drinkwaterboten van Hatendoorn en Evides en een meetvaartuig van Havenbedrijf Rotterdam komen achterin de haven te liggen.

Voor de schepen van de sleepdiensten is een 300 meter lange damwand geplaatst om extra diepgang tot negen meter te bewerkstelligen. Daarnaast is er baggerwerk uitgevoerd om de Scheurhaven optimaal toegankelijk te maken. Structurele verdieping van de haven was noodzakelijk omdat havensleepboten groter en dieper zijn geworden. Zo is de haven beter toegankelijk en kan er veiliger en efficiënter gewerkt worden.

#### **Veiliger en efficiënter**

Het project is uitgevoerd door Hakkers (civiele werken), Klaver (walstroomvoorzieningen), in samenwerking met Witteveen+Bos en Damen Shipyards voor het ontwerp van de pontons. Tijdens de bouw werkten de

aannemers met CO<sub>2</sub> -arm staal en elektrisch materieel om de impact op het milieu te minimaliseren. Zo konden een volledig elektrisch werkschip, kraan, boorstelling en trilblok ingezet worden.

“Door deze herinrichting is de Scheurhaven klaar voor de toekomst”, zegt Jannet Bredius, projectmanager namens Havenbedrijf Rotterdam. “De huidige gebruikers krijgen meer ruimte en betere voorzieningen, zodat zij veiliger en efficiënter kunnen werken.”



#### Innovatieve pontons

De toepassing van de pontons van kunststof is een unicum: twee volledig uit HDPE-kunststof en drie hybride pontons met een kunststof onderzijde en stalen bovenzijde. Deze innovatie voorkomt roest en maakt onderhoud eenvoudiger.

Bovendien zijn de pontons volledig recyclebaar en dragen ze bij aan een lagere CO<sub>2</sub> -uitstoot. Het onderwatermilieu profiteert er ook van: op de HDPE-onderdelen groeit snel begroeiing, wat een rijkere biodiversiteit aantrekt. (Bron: Port of Rotterdam, 8 december 2025. Foto's: IJsbreker TV / Port of Rotterdam).



In de noordwesthoek van Maasvlakte 2 komt hoogstwaarschijnlijk een 15 ha grote terminal van het Ministerie van Defensie. Het ministerie wil deze nieuwe terminal gebruiken voor de overslag en doorvoer van militair materieel. De terminal is onderdeel van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Het kabinet heeft de zogenoemde voorkeurslocaties voor allerlei extra activiteiten van Defensie in Nederland op 19 december vastgesteld. De terminal op Maasvlakte 2 is hier onderdeel van, net als het af en toe amfibisch oefenen op het strand van Maasvlakte 2.

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, vooral omdat de krijgsmacht groeit en meer ruimte nodig heeft. Voor de haven van Rotterdam is het meest relevant dat Defensie behoefte heeft aan voldoende, gegarandeerde terminalcapaciteit voor de afhandeling van schepen met militaire lading (met name materieel en munitie).

In de NAVO is afgesproken dat dit soort lading onder andere via Nederland aan- en afgevoerd kan worden, ook als de bestemming buiten Nederland ligt. De lading gaat dan via de weg, het spoor en de binnenvaart naar de eindbestemming. Daarvoor is op de nieuwe terminal ook een spooraansluiting nodig. Er komt geen munitieopslag. Naast Rotterdam blijft Defensie de havens van Vlissingen en Eemshaven gebruiken voor militaire transporten.

Defensie wil daarnaast amfibische oefeningen kunnen doen op Maasvlakte 2. Daarbij wordt vooral het aan land brengen van mensen en materieel geoefend. Defensie wil in totaal op vier verschillende locaties in Nederland dit soort operaties oefenen.

Het Havenbedrijf ziet het belang van het versterken van de defensie, begrijpt de afwegingen van het kabinet en werkt actief mee aan de voorbereiding en uitvoering van de plannen. De realisatie van de terminal (aanleg kademuur, spooraansluiting, inrichting van het terrein) zal naar verwachting enkele jaren duren. (Bron en kaart: Port of Rotterdam, 22 december 2025).

### **ShoreTension al vijftien jaar gemeengoed in de Rotterdamse haven: ‘Alleen door onderling vertrouwen kun je innoveren’**

Het is een systeem waardoor de grootste joekels van zeeschepen zelfs bij extreem weer en hoge deining veilig kunnen afmeren aan de kade: ShoreTension.

Dit jaar vieren ze bij de Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht (KRVE), dat het systeem bedacht en ontwikkelde, het vijftienjarig jubileum. Tijd om terug te kijken met drie mannen die aan de wieg van ShoreTension stonden: Gerrit van der Burg (directeur ShoreTension en al 43 jaar lid van de KRVE), Ton Leenderts (operations manager ECT) en Ben van Scherpenzeel (director nautical developments, policy & plans bij het Havenbedrijf).



Containerschip MSC Jeongmin ligt aangemeerd aan de kade tijdens een zware storm, met opspattend water en oranje ShoreTension-units zichtbaar op de kade.

Aan alles is te merken dat deze drie heren elkaar al jaren kennen. Anekdoten vliegen je om de oren, gevolgd door de eendrachtige bulderende lach van drie ervaren havenmannen. Midden op tafel in deze vergaderzaal van de KRVE op Heijplaat staat een schaalteje met gevulde koeken, nog warm uit de oven.

Eerst terug naar het begin. Het feit dat ShoreTension het levenslicht zag, komt voort uit een incident waarbij het flink mis ging. Op een stormachtige januaridag in 2007 sloeg een containerschip los van de kade van de toenmalige Delta Terminal van ECT op de Maasvlakte. Het schip raakte op drift en ramde een steiger van de Maasvlakte Oil Terminal, met een gigantische olie lekkage en ruim honderd miljoen euro schade tot gevolg.

Extra trossen niet de juiste oplossing

Dat incident maakte de geesten rijp voor verandering, stelt Ben van Scherpenzeel. “We wisten dat zeeschepen alleen maar groter zouden worden. En we wisten dat de krachten op schepen zouden

toenemen met de komst van Maasvlakte 2. Hoe verder richting de Noordzee, hoe meer de elementen vrij spel hebben”, vertelt hij met een dampende gevulde koek in de hand.

“Het liet daarnaast zien dat je de enorme krachten niet kunt compenseren door enkel extra trossen aan te brengen. Dat wordt niet alleen een wirwar aan touwen, maar je kunt ze ook niet onder spanning brengen door een gebrek aan ruimte, waardoor ze er puur voor window dressing bij hangen. Toen ontstond het idee om wel extra trossen aan te brengen, maar vanaf de wal én om ze vanaf daar onder spanning te brengen. Dat was de kiem voor ShoreTension.”



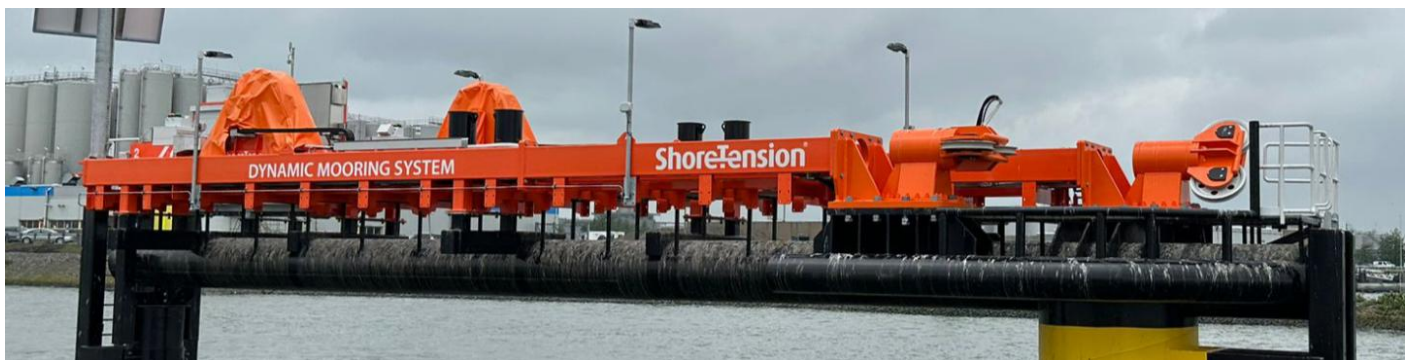
#### Metten is weten

De KRVE zag dat probleem ook. Gerrit van der Burg besloot nauwkeurig na te gaan hoe groot de krachten op trossen precies waren. “Meten is weten”, zegt Van der Burg. “De werkelijke krachten op de trossen bleken véél groter dan theoretische modellen voorschreven. Daar moesten we een oplossing voor vinden.”

Dat werd uiteindelijk gevonden in een hydraulisch systeem dat geheel zonder elektriciteit opereert. Hoe het werkt? Eigenlijk is het simpel. ShoreTension is een mobiel, volledig hydraulisch systeem dat de trossen, of afmeerlijnen, vanaf de wal uitgeeft aan een schip in plaats van andersom. Een cilinder in de herkenbare knaloranje unit op de kade houdt de trossen continu onder gecontroleerde spanning, omdat de cilinder dynamisch meebeweegt met krachten zoals wind, stroming en golfslag.

In plaats van dat de trossen piekbelastingen moeten opvangen of dat het schip schokt of zelfs losraakt van de kade, zorgt ShoreTension ervoor dat de spanning op de trossen gelijk blijft en het schip veilig op de ‘handrem’ ligt.

Ton Leenders: “Voor ECT was dat heel interessant. In de eerste plaats was het voor ons als terminal natuurlijk een veiligheidskwestie, maar het was óók een kwestie van efficiëntie. Als een schip losbreekt, ligt een hele terminal stil. Met ShoreTension konden we die risico’s drastisch verlagen.”



#### Revolutionair

De weg van idee naar werkend systeem was een pittige, erkent Van der Burg. Het vergde behoorlijk wat testen voordat het systeem operationeel en volledig betrouwbaar was. Met een knipoog: “In 2007 was ik nog blond, in 2010 was ik grijs.” Een tros aan een schip geven was revolutionair. Compleet het tegenovergestelde van wat al sinds jaar en dag gebruikelijk is in de maritieme wereld. “En je moet weten”, zegt Van Scherpenzeel, “zeelui zijn conservatieve mensen en mensen in havens zijn conservatieve zeelui. Verandering in het maritieme duurt altijd lang. Je moet echt het vertrouwen weten te winnen.”

Leenderts zorgde ervoor dat er op ECT-terrein getest kon worden met de units. “Voor innovatie moet je de ruimte bieden”, zegt Leenderts. “Ook dat is een kwestie van vertrouwen. We durfden de vlucht vooruit te nemen, puur op basis van onderling vertrouwen.”

De kans om te laten zien dat ShoreTension werkte, kreeg Van der Burg in 2009. “We hadden een eerste volledig geteste unit net klaar voor commercieel gebruik toen de MSC Nikita een aanvaring had op de Noordzee”, zegt hij. “Het achterschip was 43 graden gekanteld en lag grotendeels in het water. Hoe leg je zo’n schip weer veilig aan de kade? Dat lukte met ShoreTension.”

#### Gemeengoed

Je kunt inmiddels stellen dat ShoreTension gemeengoed is geworden in de maritieme wereld. Vandaag de dag zijn er wereldwijd circa 350 ShoreTension-units actief, in 27 landen en in 64 havens, van Rotterdam tot Australië en Zuid-Amerika. ShoreTension blijft doorontwikkelen. Zo is er ook een verticale ShoreTension-unit op de markt. De werking is hetzelfde, maar neemt minder ruimte in op de kade.

De volgende stap voor ShoreTension is het toepassen van het systeem bij schepen die op zee langsij komen. Van der Burg: “Dat betekent werken met twee bewegende delen, een behoorlijke technische uitdaging.” (Bron en foto’s: Port of Rotterdam, 30 december 2025. Foto onder: ShoreTension).



#### Blue Dream Cruises staakt haar activiteiten

De Chinese cruisemaatschappij Blue Dream Cruises heeft aangekondigd dat ze op 4 januari 2026 haar activiteiten staakt. Officieel is de reden hiervoor hardware-updates en onderhoud. De 'Blue Dream Melody', beter bekend als de 'AIDAvita', een van de oudere, klassieke AIDA-schepen, ligt momenteel aangemeerd in Shanghai. Het schip werd pas in 2024 opnieuw in gebruik genomen door Blue Dream Cruises nadat het bedrijf zijn vloot had gereorganiseerd na de pandemie. De boekingsaantallen voor de geplande cruises naar Zuid-Korea waren namelijk niet voldoende om de exploitatie rendabel te maken. Oorspronkelijk aangekondigde routes naar Japan werden, net als bij andere Chinese cruisemaatschappijen, op het laatste moment geannuleerd en vervangen door korte trips naar Zuid-Korea in het eerste kwartaal van 2025. De laatste cruise op 28 december werd slechts een week voor vertrek uitgebreid geadverteerd via reisbureaus. De prijzen begonnen bij 698 RMB per persoon wat overeenkomt met ongeveer 99 dollar. De route betrof een driedaagse rondreis van Beihai naar Halong Bay in Vietnam. De klantenservice van Blue Dream Cruises heeft bevestigd dat alle geboekte reizen volledig worden terugbetaald. Tegelijkertijd heeft het bedrijf laten weten geen informatie te hebben over een mogelijke hervatting van de activiteiten. (Timsen, 30-12-2025). (Foto AIDAvita: Teun van der Zee, 24-9-2008, Rhodos).

BLUE DREAM MELODY, IMO 9221554 (NB-317), Passenger (Cruise) Ship, 21-11-2000 kiel gelegd, 15-11-2001 te water, 30-4-2002 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (003) als AIDAvita aan P&O Princess Cruises International Ltd., U.K., in beheer bij Aida Cruises. 2004 verkocht aan Carnival PLC, Italië (IBNP), in beheer bij Aida Cruises. 11-2004 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Italië, in beheer bij Aida Cruises. 11-7-2015 in beheer bij Carnival Maritime G.m.b.H. 15-3-2022 gepland bezoek van de AIDAVITA aan Cruise Terminal, 11:00 uur ETA, 16-3-2022 om 08:00 uur ETD. 22-4-2022 te Tallinn, 4-6-2022 vanaf Hundipea, Estland te Tallinn. 6-2-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQEZ7). 6-3-2023 (e) verkocht aan Beta Marine Ltd., 14-3-2023 vlag: Liberia (5LKV2), in beheer bij Beta Marine Ltd. en Sealife Denizcilik Ltd. Sti., 14-3-2023 herdoopt AVITAK. 12-1-2024 verkocht aan Tianjin Hongtu No 1 Leasing Co., Tianjin, vlag: Liberia (5LKV2), in beheer bij Blue Dream International Cruise Tour, Shanghai (CDB Financial Leasing), herdoopt BLUE DREAM MELODY. 2024 verbouwd bij COSCO Heavy Industries, Zhoushan, 1.580 passagiers, 10-6-2024 ETD eerste afvaart. 2-1-2026 van Ha Long, Vietnam, 3-1-2026 te Bei Hai, China.

CALEDONIAN SKY, IMO 8802870 (NB-234), 1-7-1989 besteld, 17-12-1987 kiel gelegd, 24-3-1990 te water, 28-5-1991 opgeleverd door Nuovi Cantieri Apuania, Marina di Carrara (1145) als RENAISSANCE SIX aan Nuova Armamento Sud S.r.l., Italië. 4.200 BRT. 1993 verkocht aan Renaissance Cruises (Liberia) Inc., Liberia. 1994 verkocht aan Renaissance Cruises (Antigua) Inc., Liberia. 1998 verkocht aan Sun Viva Two Ltd., Bahamas, in beheer bij Sembawang Shipmanagement Pte. Ltd., herdoopt SUN VIVA 2. 2000 verkocht aan Star Cruises (Pte) Ltd., Bahamas, herdoopt MEGASTAR CAPRICORN. 2001 verkocht aan Leisure & Marine Holdings PLC, U.K., herdoopt CAPRI. 2001 herdoopt HEBRIDEAN SPIRIT. 2009 herdoopt SUNRISE. 29-9-2011 verkocht aan Caledonian Sky Inc., 2011 vlag: Bahamas (C6ZO2), in beheer bij Salen Ship Management AB, 2011 herdoopt CALEDONIAN SKY. 4-3-2017 aan de grond gelopen op een rif bij Raja Ampat te Indonesië, het schip liep weinig schade op en kon de cruise voortzetten, het koraalrif is over een lengte van ongeveer 18 meter beschadigd, de uiteindelijke schade betreft vernietiging van 13.300 m2 koraal en 5.600 m2 mindere schade. 23-1-2023 in beheer bij Caledonian Sky Inc. en Delta Corp Ship Management DMCCO. 24-10-2025 verkocht aan Kalama Shipping S.A., Piraeus, vlag: Bahamas, in beheer bij Nautical Compass S.A., Piraeus en Thetis Shipholding S.A., Piraeus. 12-2025 herdoopt BLUE ZEPHYR.



COSTA MAGICA, IMO 9239795 (NB-321), 102.784 GT, 3.470 passagiers, 26-10-2004 opgeleverd als COSTA MAGICA aan Costa Crociere S.p.A., Italië. 13-2-2023 verkocht aan Mykonos Magica Inc., Bermuda (ZCHE3), in beheer bij Acheon Akti Navigation Co. Ltd., Limassol, 2-2023 herdoopt MYKONOS MAGIC. 5-2024 herdoopt GODDESS OF THE NIGHT. 7-2024 in beheer bij Mykonos Magica Inc., Monrovia voor Seajet. 15-7-2024 op de eerste cruise. 14-11-2025 verkocht aan Tianjin Orient International Cruise Line, Antigua and Barbuda (V2B2007), in beheer bij Integrated Maritime Management (SG) Pte. Ltd., Singapore, herdoopt VISION. (Foto Tomas, 2-6-2011).

EXPEDITION, IMO 7211074, 24-3-1972 te water, 7-1972 opgeleverd door Helsingør S. & M., Elsinore (398) als KATTEGAT aan Jydsk Faergefart A/S, Denemarken. 3.961 BRT. 1978 verkocht aan Midland Montague Leasing (U.K.) Ltd., U.K., herdoopt NF TIGER. 1985 verkocht aan Townsend Car Ferries Ltd., U.K., herdoopt TIGER. 1986 verkocht aan Finlandshamnen A/B, Zweden, herdoopt ALANDSFARJAN. 1994: 6.172 GT. 2004 verkocht aan Viking Line Abp, Zweden. 27-6-2008 verkocht aan Expedition Shipping Co. Ltd., 6-2008 vlag: Liberia (A8QL4), in beheer bij V Ships Leisure SAM, 6-2008 herdoopt EXPEDITION. 2009: 6334 GT. 21-10-2025 verkocht aan Vestland Adventurer AS, Veavaagen, vlag: Liberia (A8QL4), in beheer bij Vestland Classic AS, Veavaagen, Noorwegen, 12-2025 herdoopt VESTLAND ADVENTURER.

### **MSC Cruises en Meyer Werft tekenen overeenkomst voor zes nieuwe cruiseschepen**

MSC Cruises heeft maandag een nieuwe bestelling aangekondigd voor vier cruiseschepen van de volgende generatie, met daarnaast twee extra opties, bij Meyer Werft in Papenburg. Het betekent de lancering van

het nieuwe “New Frontier”-platform – een volledig nieuwe scheepsklasse. De opdracht verzekert de scheepswerf van volledige bezetting tot ver in het volgende decennium.

De aankondiging werd gedaan bij het Federale Ministerie van Economische Zaken en Energie in Berlijn door de federale minister van Economische Zaken Katherina Reiche en de minister-president van Nedersaksen en energiminister Olaf Lies, samen met Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van MSC Cruises, en Dr. Bernd Eikens, CEO van Meyer Werft.



Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van MSC Cruises, verklaarde: “De staat van dienst, expertise en trotse geschiedenis van Meyer Werft maken het tot een waar baken van de Europese scheepsbouw. Samen zullen we schepen creëren die de cruise-ervaring opnieuw definiëren, terwijl we het vakmanschap behouden dat Duitsland aan de top van de maritieme techniek houdt. De New Frontier-klasse stelt ons in staat nieuwe en exclusieve vaarroutes te ontwerpen, een uitzonderlijke gastervaring te bieden en schepen te introduceren met milieutechnologieën van de volgende generatie die bijdragen aan onze net-zero-doelstelling voor 2050.”

Dr. Bernd Eikens, CEO van Meyer Werft, zei: “Deze nieuwe order vormt een belangrijke mijlpaal in de 230-jarige geschiedenis van Meyer Werft. Wij zijn verheugd MSC Cruises te mogen verwelkomen als nieuwe klant en strategische partner en voelen ons zeer vereerd door het vertrouwen dat zij in ons stellen. Deze langetermijnsamenwerking met MSC Cruises waarborgt duurzame groei en werkzekerheid voor vele jaren. Vandaag is een bijzonder positieve en betekenisvolle dag voor iedereen bij Meyer Werft – zowel voor onze medewerkers als voor onze partners.”

Met een maximale passagierscapaciteit van 5.400 en een brutotonnage van circa 180.000 ton zullen de “New Frontier”-schepen vanaf 2030 jaarlijks worden opgeleverd.

Deze order betekent een impuls voor de regionale economie. Zij waarborgt duizenden banen in Duitsland, met name in Nedersaksen en Papenburg, waar Meyer Werft een van de belangrijkste werkgevers is en werk biedt aan een omvangrijk netwerk van toeleveranciers. Meer dan 3.200 mensen zijn rechtstreeks in dienst bij Meyer Werft, terwijl meer dan 20.000 banen in de bredere regio verbonden zijn aan de activiteiten van de werf. (Bron en foto: cruisereiziger, 15 december 2025).



**Regent Seven Seas Cruises onthult ‘NAVIGATE THE SEASONS’ voor Seven Seas Navigator**

Ultra luxe rederij Regent Seven Seas Cruises presenteert een indrukwekkende nieuwe reiscollectie voor Seven Seas Navigator, met uiteenlopende routes over de gehele wereld en een winterseizoen in de Middellandse Zee.

**\* Volledig winterseizoen in het Middellandse Zeegebied**

De nieuwe collectie omvat 32 routes die plaatsvinden tussen 1 november 2026 en 20 november 2027, met reisduur van 9 tot 27 nachten. Een belangrijk hoogtepunt is Regent's allereerste volledige winterseizoen in het Middellandse Zeegebied. Na het Middellandse Zeegebied vervolgt Seven Seas Navigator haar reis via Afrika, Azië, Australië en de Zuidelijke Stille Oceaan.

“De lancering van dit nieuwe seizoen markeert een spannende volgende stap voor Seven Seas Navigator en voor Regent,” aldus Jason Montague, Chief Luxury Officer van Regent Seven Seas Cruises. “Als toonaangevende ultra-luxe cruisemaatschappij blijven wij ons inzetten voor het creëren van uitzonderlijke en onvergetelijke ervaringen voor onze gasten, over de hele vloot. Van rustige winters in geliefde bestemmingen in het Middellandse Zeegebied tot avonturen in Azië-Pacific en zeldzame overnachtingen in iconische havens, deze bijzondere reiscollectie onderstreept onze voortdurende toewijding aan moeiteloos luxe en diepgaande reiservaringen.”

**\* All-inclusive luxe tot in elk detail**

Na een geplande droogdokperiode eind 2026 in Genua luidt Seven Seas Navigator een nieuw hoofdstuk van luxe ontdekkingsreizen in. Het intieme schip met uitsluitend suites verwelkomt slechts 496 gasten verdeeld over 244 suites, ondersteund door 365 toegewijde bemanningsleden die zorgen voor Regent's kenmerkende persoonlijke service en ongeëvenaarde ruimte op zee. Met afwerkingen van Italiaans marmer, kristallen kroonluchters, hedendaagse kunst, vier lounges en bars en gastronomische restaurants zoals Compass Rose, Prime 7 en Sette Mari at La Veranda, biedt Seven Seas Navigator elegante luxe voor wereldwijde ontdekkingsstochten.

Het steeds verder uitgebreide aanbod van inbegrepen luxevoorzieningen bestaat uit onbeperkte excursies aan land in elke haven, voortreffelijke gastronomie in specialiteitenrestaurants en al fresco restaurants, premium wijnen en sterke dranken, een dagelijks aangevulde minibar in de suite, onbeperkt wifi, entertainment van wereldklasse, vooraf betaalde fooien, valetwasservice en een hotelovernachting voorafgaand aan de cruise voor gasten in Concierge Suites en hoger. Voor wie nog een stap verder wil gaan, omvat Regent's Ultimate All-Inclusive Fare ook de vliegreis, transfers tussen luchthaven en schip voor een volledig gepersonaliseerde reis van deur tot dek. (Bron en foto: cruisereiziger, 18 december 2025).



Regent Seven Seas Cruises laat nieuwbouwschip SEVEN SEAS PRESTIGE te water

Regent Seven Seas Cruises heeft een belangrijke mijlpaal bereikt in de bouw van de Seven Seas Prestige, het eerste schip van een volledig nieuwe klasse in tien jaar. Op 27 november werd het schip bij scheepsbouwer Fincantieri in Marghera te water gelaten.

Tijdens de float-out ceremonie trad Brunetta Casara van Fincantieri op als madrina en zorgde zij dat volgens traditie een champagneflles tegen de romp werd kapotgeslagen. Na een gebed door de scheepswerfkapelaan werd het dok gevuld en kwam het 77.000-tons schip voor het eerst in aanraking met water. Regent's projectmanager Marco Spiga benadrukte bij de gelegenheid de lange samenwerking tussen de rederij en Fincantieri.

Volgens Jason Montague, Chief Luxury Officer bij Regent, vormt het te water laten van de Seven Seas Prestige het resultaat van jaren voorbereiding. De belangstelling voor het schip bleek volgens hem groot: de lanceringsdag leverde de rederij de beste boekingsdag ooit op voor een nieuw schip.

#### \* Nieuwe generatie ultraluxe cruisen

De Seven Seas Prestige wordt het zevende schip van Regent en het eerste van drie schepen in de nieuwe Prestige-klasse. De oplevering staat gepland voor december 2026. Verdere zusterschepen volgen in 2030 en 2033.

Hoewel het schip 40 procent groter wordt dan eerdere Regent-schepen, ontvangt het slechts 10 procent meer gasten: 822 passagiers met 630 bemanningsleden. Daarmee behoort het tot de schepen met de hoogste ruimte- en bemanningsratio's per passagier in de luxemarkt.

Aan boord komen uitsluitend balkonsuites, verdeeld over 12 categorieën, waaronder vier nieuwe suite-typen. Blikvanger wordt de Skyview Regent Suite, die door Regent wordt omschreven als de grootste all-inclusive ultraluxe cruisesuite ooit. Andere nieuwe suiteconcepten zijn de twee verdiepingen tellende Skyview Suites, de moderne Grand Loft Suites met hoge plafonds en de Horizon Penthouse Suites met extra ruime buitenruimtes.

Publieke ruimtes omvatten onder meer de Starlight Atrium, Galileo's Bar en een reeks nieuwe en bestaande restaurants. Nieuw is Azure, een mediterrane mezzekoncept. In totaal biedt het schip 11 eetgelegenheden, waaronder 7 specialiteitenrestaurants.

Zoals gebruikelijk voor de rederij zijn veel services inbegrepen, zoals onbeperkte excursies, specialiteitenrestaurants, premiumdranken, Starlink-wifi, entertainment, prepaid fooien, valet laundry en een hotelovernachting vooraf voor reizigers in Concierge-suites en hoger.

#### \* Inaugurale reizen

Tijdens het eerste seizoen staan 13 cruises van 10 tot 15 nachten gepland, waaronder twee trans-Atlantische reizen. De routes voeren door Europa en het Caribisch gebied en omvatten onder meer Regent's privé-eiland Harvest Caye in Belize, twee passages van het Panamakanaal en overnachtingen in steden als Londen, Lissabon en Bordeaux.

Met de tewaterlating begint de afbouwfase, waarin de suites, lounges en restaurants verder worden ingericht. Regent positioneert de Seven Seas Prestige als het begin van een nieuw hoofdstuk in de ultraluxe-cruisemarkt. (Bron en foto: cruisereiziger, 9 december 2025).

SEVEN SEAS PRESTIGE, IMO 1036238 (NB-327), Passenger (Cruise) Ship, 76.550 GT, 4.985 DWT, 850 passagiers, 27-3-2025 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6354, 9-12-2025 te water gelaten, 3-12-2026 geplande oplevering als SEVEN SEAS PRESTIGE aan Davinci One LLC, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Regent Seven Seas Cruises Inc., Miami FL.



#### **Windstar Cruises neemt nieuw all-suite jacht STAR SEEKER in ontvangst**

Windstar Cruises heeft maandag officieel het nieuwe jacht Star Seeker in ontvangst genomen. De overdracht vond plaats tijdens een ceremonie op de WestSEA-werf in Viana do Castelo, Portugal. Met de oplevering van het schip zet de rederij een belangrijke stap in de uitbreiding van haar vloot. Star Seeker is het eerste nieuwbouwschip binnen de Star Class van Windstar en biedt plaats aan maximaal 224 passagiers.

Tijdens de ceremonie werd het eigendom formeel overgedragen van de Portugese scheepsbouwer aan Windstar Cruises. Aanwezig waren onder meer Windstar-president Chris Prelog, leden van het

managementteam en kapitein Tom Schofield met zijn bemanning, die de afgelopen periode betrokken waren bij de voorbereidingen voor de oplevering.

Na de overdracht is Star Seeker begonnen aan de laatste voorbereidingen voor haar debuut in december 2025. De maiden voyage voert het schip vanuit Málaga over de Atlantische Oceaan naar Miami, waar op 15 januari 2026 de doopceremonie plaatsvindt. Aansluitend volgt een inaugureel seizoen in het Caribisch gebied, voordat het schip later in het jaar terugkeert naar Alaska en Japan.

**\* Ontworpen voor kleinschalige ontdekking**

Star Seeker is ontworpen voor kleinschalige, bestemmingsgerichte cruises en introduceert diverse nieuwe voorzieningen binnen de Windstar-vloot. Het schip beschikt over 112 suites met zeezicht, waarvan het merendeel is voorzien van een privéveranda of een vloer-tot-plafondraam. Nieuw zijn ook de Horizon Owner's Suites met rondomlopende balkons. Verder zijn er ruime buitendecken voor landschap- en wildlife-observatie, vijf restaurants – waaronder het nieuwe Basil + Bamboe met een mediterrane en Aziatische inslag – en de WorldSpa by Windstar met uitgebreide wellness- en fitnessfaciliteiten.

Daarnaast beschikt Star Seeker over een vernieuwde Marina, waarmee cruisereizigers direct vanaf het schip kunnen deelnemen aan watersportactiviteiten. Op technisch vlak is het jacht uitgerust met onder meer Tier III NOx-gecertificeerde Rolls-Royce-motoren, pump jet-thrusters, walstroomaansluiting, geavanceerde afvalwaterzuivering en moderne navigatie- en veiligheidssystemen.

**\* Routes in het Caribisch gebied, Alaska en Japan**

Na de doop in Miami start Star Seeker met Caribische cruises langs zowel bekende havens als kleinere eilanden die voor grotere schepen niet toegankelijk zijn. Op het programma staan onder andere de Dominicaanse Republiek, de Britse Maagdeneilanden, San Juan en kleinere bestemmingen zoals Îles des Saintes, Bequia, Mayreau en Pigeon Island, evenals historische steden als Santo Domingo en Cartagena.

Daarna volgt een volledig seizoen in Alaska, waar de compacte afmetingen van het schip geschikt zijn voor gletsjer- en natuurobservatie. Reizigers kunnen onder begeleiding van expeditiegidsen kajakken tussen ijsbergen of met Zodiacs op verkenning gaan.

In 2026 en 2027 vaart Star Seeker naar Japan, met routes die grote steden combineren met minder bezochte bestemmingen. Bijzondere programma's zijn onder meer een Mystery Cruise, waarbij havens pas kort van tevoren worden bekendgemaakt, en een Destination Discovery Event in Tomonoura met exclusieve culturele activiteiten.

**\* Uitbreiding van de Star Class**

Na Star Seeker volgt in december 2026 het zusterschip Star Explorer. Met deze twee nieuwe jachten breidt Windstar Cruises haar mogelijkheden verder uit in onder meer Alaska, Azië en Europa, met behoud van het kleinschalige karakter en de persoonlijke service waar de rederij om bekendstaat. (Bron en foto: cruisereiziger, 16 december 2025).



| Rank | Location   | Sentiment | Dry Bulk<br>USD / LDT | Tankers<br>USD / LDT | Containers<br>USD / LDT |
|------|------------|-----------|-----------------------|----------------------|-------------------------|
| 1    | India      | Firming   | 410 / LDT             | 430 / LDT            | 440 / LDT               |
| 2    | Pakistan   | Steady    | 390 / LDT             | 410 / LDT            | 420 / LDT               |
| 3    | Bangladesh | Weak      | 380 / LDT             | 400 / LDT            | 410 / LDT               |
| 4    | Turkey     | Steady    | 270 / LDT             | 280 / LDT            | 290 / LDT               |

Sloopprijzen, 2-1-2026, bron: GMS

ALARA 2, IMO 7615347, Ro-Ro Cargo Ship, 4.177 GT, 3.734 DWT, 5-1980 opgeleverd door Ast. Construcciones, Rios (Vigo) (251) als GUADALHORCE aan Naviera Cru S.A., Spanje. 2.361 BRT, 3.734 DWT. 1986 verkocht aan Sociedad de Gestion de Buques S.A., Spanje. 1987 verkocht aan Colonial Maritime Industries Inc., Vietnam, herdoopt LUX HIGHWAY. 1988 herdoopt STUD. 1990 verkocht aan Lineas Maritimas Hesperides S.A., Spanje, herdoopt ISLA COLOMBINA. 1997 verkocht aan Naviera Jarugo S.A., Spanje. 4.177 GT. 2001 verkocht aan Radiance Shipping Line LLC, Portugal, herdoopt LUZ

B. 3-2007 herdoopt SUNSHINE SPIRIT. 8-2009 herdoopt MONARCH EMPRESS. 12-2014 herdoopt LIDER IBRAHIM. 5-2018 herdoopt LEOPARD. 3-2020 herdoopt ASI. 10-2021 herdoopt L TANER. 2-2022 herdoopt AMIR EXPRESS 1. 9-2023 herdoopt AYSU. 5-5-2024 verkocht aan Dolphin Deniz Yollari Ltd., Turkije (TCA9029), 5-2024 herdoopt ALARA. 16-10-2025 in de haven van Ceyport, in de wijk Taşucu van het district Silifke te Mersin is brand uitgebroken in de accommodatie. Brandweerlieden werden naar de locatie gestuurd. De brand werd rond 17 oktober omstreeks 1 uur 's nachts onder controle gebracht. Twee brandweerlieden die op de brand waren uitgerukt, werden naar het ziekenhuis gebracht vanwege rookinhalatie. Ongeveer 2,5 uur na het eerste succes brak er op dezelfde locatie opnieuw brand uit, die wederom bestreden moest worden. 12-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANKA, IMO 9365415 (NB-331), General Cargo Ship, 3.043 GT, 5.104 DWT, 2005 opgeleverd als XIN LONG ZHOU 155, 2005 herdoopt VERA 777, 9-2008 herdoopt VICTORIA. 11-5-2015 op een reis van Marmara Ereglisi naar Nikolayev motorstoring in de Bosporus, door de sleepboot KURTARMA 3 gesleept tot voor de kust van Zeytinburnu, Istanbul. 2022 verkocht van Islington Estates AG, Kameroen aan Fab Petrol doo, Palau, in beheer bij JK Ltd., 3-2022 herdoopt ANKA. 1-2023 vlag: Mongolië. 11-6-2023 in beheer bij Sima Shipping Ltd., Istanbul. 2025 vlag: Tanzania (5IM919).

Oekraïne gaat Russische schaduwvloot verkopen die gestolen Oekraïens graan vervoerde van de bezette Krim.

29-7-2025 Het Nationaal Agentschap voor de Terugvordering en het Beheer van Vermogensbestanddelen (ARMA) heeft de controle overgenomen van de ANKA, die in strijd met de Oekraïense wetgeving de haven van de tijdelijk bezette Krim binnenvoer. Het schip werd door een besluit van de onderzoeksrechter overgedragen aan de ARMA voor verdere verkoop op basis van een verzoekschrift ingediend door het SBU-hoofddirectoraat in de ARMA in het kader van een strafprocedure wegens illegale binnenkomst in het tijdelijk bezette gebied. Het schip behoorde tot de Russische schaduwvloot. Eind 2024 vervoerde het 5.000 ton tarwe vanuit de haven van Sebastopol, die was gestolen in het tijdelijk bezette gebied van Zuid-Oekraïne. De ANKA is eigendom van Fab Petrol Doo, een bedrijf geregistreerd in Montenegro. Het schip heeft een waarde van \$ 420.000.

Specialisten van de zuidelijke MTU van ARMA voerden een technische inspectie van het schip uit, waaruit bleek dat het vaartuig in goede technische staat verkeerde en klaar was voor verder gebruik. Momenteel verzamelt de Interregionale Dienst alle benodigde informatie over het vaartuig om een hoogwaardig bod uit te brengen. (Timsen).

29-7-2025 verkocht voor sloop.

### **Aangehouden schip beschadigd door Russische aanval**

Het in beslag genomen schip ANKA, dat aangemeerd lag in de haven van Reni, in de regio Odessa, raakte beschadigd tijdens de Russische aanval op de regio in de nacht van 23 december. Begin december veilde het Nationaal Agentschap voor Vermogensherstel en -beheer (ARMA) het schip ANKA. De startprijs bedroeg 16.035.500 UAH. Het schip is eigendom van FAB Petrol Doo, een in Montenegro geregistreerd bedrijf. De districtsrechtbank van Dniprovsky in Kiev droeg het schip over aan het Nationaal Agentschap van Oekraïne voor het opsporen, traceren en beheren van vermogen afkomstig uit corruptie en andere misdrijven (ARMA). De Oekraïense veiligheidsdienst hield het schip in beslag op verdenking van gebruik door Rusland voor de diefstal van Oekraïense landbouwproducten uit de tijdelijk bezette gebieden van Oekraïne. Volgens het dossier exporteerde de bulkcarrier eind 2024 5.000 ton tarwe vanuit de haven van Sevastopol, die gestolen was in het tijdelijk bezette gebied in Zuid-Oekraïne. De ANKA voer onder de vlag van Tanzania. Voorheen heette het schip Victoria. Het verliet de Moldavische haven in het voorjaar en was op weg naar de haven van Gömlük. (Timsen, 23-12-2025).

ARATERE, IMO 9174828 (NB-333), Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 17.816 GT, 5.464 DWT, 11-11-1997 kiel gelegd, 15-12-1998 opgeleverd door Hijos de J. Barreras S.A. (1570) als ARATERE. 17-10-2003 verkocht aan KiwiRail Ltd., New Zealand (ZMII). 15-3-2011 in beheer bij Interislander (Division of KiwiRail Ltd.). 21-6-2024 bij vertrek uit Picton, Nieuw Zeeland op reis naar Wellington uit het roer en aan de grond gelopen. De acht passagiers en 39 bemanningsleden liepen geen gevaar, de volgende avond is het schip vlot gebracht. Dat zou zijn veroorzaakt doordat de stuurautomaat een halfuur te vroeg was geactiveerd, waardoor het schip een mijl te vroeg naar een nieuwe koers draaide. Hoewel de bemanning de fout bemerkte, kon niet op tijd worden ingegrepen om stranding te voorkomen. 10-10-2025 verkocht voor sloop naar India. 10-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4CV7), 10-2025 herdoopt VEGA. 2-12-2025 ten anker voor de kust van Nelson in positie 41.10 NB en 173.17 OL. 11-12-2025 nog ten anker bij Nelson. 22-12-2025 verhaald op Nelson Anchorage.

ARDHIANTO, IMO 9100528 (NB-334), 7.633 GT, 9.099 DWT, General Cargo Ship, 6-7-1994 te water, 21-9-1994 opgeleverd door Shin Kochi Jyuko K.K., Kochi (7051) als KOCHI ACE aan Trio Happiness S.A., Panama. 8-2005 verkocht aan P.T. Gurita Lintas Samudera, Jakarta-Indonesië, herdoopt ARDHIANTO. 11-1-2022 verkocht aan Toronto Shipping & Maritime, 2022 vlag: Togo, in beheer bij High Seas Shipping & Marine Services LLC, Sharjah en Falcon Shipping Line DMCC. 7-2025 vlag: Comoros (D6A3955). 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 5-12-2025 op Gadani Anchorage, 20-12-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARK PRESTIGE, IMO 9116242 (NB-232), Chemical/Oil Products Tanker, 18-1-1996 opgeleverd door Asakawa Shipbuilding Co. Ltd. (390) als PANAM CRISTAL aan Geisel Compania Maritima S.A., Nassau-Bahamas, 5.973 GT, 3.253 NT, 10.314 DWT, 125,00 (117,00) x 18,82 x 9,90 x 7,764 meter, 11.564 m<sup>3</sup>, 4.750 EPK, 3.494 kW, B&W 6L35MC van Hitachi Zosen Corp., in beheer bij Maruta Industries Co. Ltd., Hashihama, Japan, 25-11-2002 (e) herdoopt CRISTAL, 3-2005 zou verkocht zijn aan Nederlandse belangen. 5-2005 verkocht aan Sanmar Shipping Ltd., India (AUJQ), herdoopt SANMAR MAJESTY. 2-2019 verkocht aan Integrity Ships Pvt. Ltd., India, 2-2019 herdoopt ARK PRESTIGE. 19-1-2022 in beheer bij Asmi Ships Pvt. Ltd., Kolkata. 29-5-2024 de rechter-commissaris van Colombo, Keminda Perera, heeft een reisverbod opgelegd aan de Indiase kapitein Raj Dev Yadev van de 'Ark Prestige', die een olielek in Colombo veroorzaakte. Er werd een onderzoek ingesteld naar een lekkage van hydraulische olie aan boord van het schip, dat op 20 april voor onderhoud aan de kade van de haven van Colombo lag. Het vaartuig was daar aangekomen. Het reisverbod hield in dat hij het land gedurende een maand niet mocht verlaten. Na een verzoek van de havenpolitie van Colombo te hebben overwogen, heeft de rechter-commissaris de politie verzocht het bevel door te sturen naar de immigratiedienst en de kapitein op de hoogte te stellen van het verbod. Na bestudering van de feiten in de klacht heeft de rechter het betreffende bevel uitgevaardigd, dat een maand van kracht is, en de politie opgedragen de rechtbank op de hoogte te houden van de voortgang van het onderzoek. 12-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4EZ7), 12-2025 herdoopt PRESTIGE. 14-12-2025 (e) verkocht voor sloop. 19-12-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASENA, IMO 9123843, General Cargo Ship, 7.673 GT, 8.977 DWT, 1995 opgeleverd als YUUZAN. 2000 herdoopt CHIYUU. 2010 herdoopt RICH OCEAN 7. 18-1-2017 verkocht aan Rich Ocean Shipping Co. Ltd., Panama. 12-6-2019 verkocht aan New Alliance Shipping Co. Ltd., Togo, 6-2019 herdoopt NEW ALLIANCE 9. 14-12-2022 verkocht aan Asena Shipping Co. S.A., Palau, in beheer bij Alphamoon Shipping Management. Mersin, 12-2022 herdoopt ASENA. 6-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4BY6), 12-12-2025 verkocht voor sloop. 18-12-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATLANTIC HURON, IMO 8025680, Self-Discharging Bulk Carrier, 23.054 GT, 36.920 DWT, 1984 opgeleverd door Collingwood S.Y., Collingwood (227) als PRAIRIE HARVEST aan CSL Group Inc., Canada. 1989 verkocht aan CSL Marine Inc., Canada, herdoopt ATLANTIC HURON. 1994 vlag: Bahamas, herdoopt MELVIN H. BAKER II. 23-4-1997 verkocht aan Canada Steamship Lines Inc., Canada (VCQN), in beheer bij CSL Americas, 4-1997 herdoopt ATLANTIC HURON. 1999 verkocht aan CSL Group Inc., Canada, in beheer bij CSL Americas. 5-7-2020 de onjuiste installatie van een enkele stelschroef leidde tot het verlies van controle over de voortstuwing van de ATLANTIC HURON, waardoor het schip met een snelheid van 6,8 knopen tegen een pier botste, aldus de National Transportation Safety Board (NTSB) op 27 april 2021. De NTSB publiceerde het Marine Accident Brief 21/10 over de aanvaring tussen de bulkcarrier en een pier van de Soo Locks in Sault Sainte Marie, Michigan, met een schade van 2,2 miljoen dollar tot gevolg. 23-9-2005 in beheer bij V Ships Canada Inc. 1-2015 in beheer bij CSL Group Inc. 5-1-2026 gearriveerd bij Sheet Harbour Scrapyard om gesloopt te worden.



BODHI, IMO 9144782, Crude Oil Tanker, 56.127 GT, 106.547 DWT, te water als NISSOS MILOS, 26-11-1997 opgeleverd als OKEANIS. 17-12-2001 in beheer bij Kyklades Maritime Corp. 26-3-2011 verkocht aan MJL Bangladesh Ltd., 3-2011 vlag: Panama, in beheer bij Thome Shipping Pte Ltd., 3-2011 herdoopt OMERA QUEEN. 9-2011 vlag: Bangladesh. 10-2020 vlag: Kameroen. 10-2020 herdoopt MERA Q. 12-2020 verkocht van Arabella Ventures Co., Bangladesh aan Shadow Shiptrade S.A., Marshall Islands, vlag: Kameroen, 12-2020 herdoopt PELICAN. 7-2022 verkocht aan Scoot Chartering Corp., Seychelles, vlag: Kameroen, 7-2022 herdoopt TURBA. 2022 gezien te St. Petersburg, Primorsk en Ust-Luga, ook in de Chinese havens van Zoushan and Tianjin. 3-2023 vlag: Kameroen (TJM0106). 13-3-2023 van Ust-Luga, 5-2023 laten gezien op Singapore Anchorage. 19-5-2023 geïnspecteerd te Yantai (Tokyo MoU), 1 foutje. 21-6-2023 in Chinese wateren. (Foto: Teun van der Zee, 22-6-2008, Europoort).

*Russische schaduwvloot tankers blijven olie exporteren en valse AIS-signalen versturen.*

28-9-2023 (Timsen) De Russische olie-export neemt niet af, ondanks dat het Westen sinds het begin van de oorlog in Oekraïne bestaande olie-exportcontracten heeft opgezegd. Satellietgegevens tonen aan dat de werkelijke en elektronische locaties van Russische olietankers aanzienlijk van elkaar verschillen. De TURBA bevond zich op 19 september 2023 op enkele kilometers van de Griekse kust. Een ander schip, de SIMBA, bevond zich volgens het AIS op 4,7 kilometer afstand. Deze informatie bleek echter onjuist.

In werkelijkheid lagen de twee schepen pal naast elkaar. Russische olie werd rechtstreeks van de TURBA naar de SIMBA gepompt. De toezichthoudende autoriteit werd al in mei van dit jaar op de hoogte gebracht van de aanwezigheid van de TURBA. De eigendomsgegevens klopten niet en de autoriteit uitte kritiek op de fragiele staat van het schip. Rusland heeft de afgelopen maanden een vloot van dergelijke "schaduw-tankers" opgebouwd. Schattingen over de hoeveelheid Russische olie die door deze tankers van de "schaduwvloot", waaronder de TURBA, wordt vervoerd, lopen uiteen. Er wordt echter aangenomen dat minstens de helft van de Russische olie door schepen van deze vloot wordt getransporteerd.

Het verbergen van de coördinaten van olietransporten is een gangbare praktijk in internationale wateren en staat in de sector bekend als "spoofing". Tijdens het laden van de goederen zendt een derde schip, dat er niet bij betrokken is, valse locatiesignalen uit. Het schip dat de lading vervoert, schakelt gedurende deze tijd zijn eigen signaal uit om storingen te voorkomen. Hierdoor is het onmogelijk de olieverlevering te traceren – het land van herkomst is immers verborgen.

Na de invoering van westerse sancties tegen Rusland is de zuidkust van Griekenland een belangrijk scheepvaartknooppunt voor Rusland geworden. Ook de Spaanse exclave aan de Marokkaanse kust is van belang. De lokale Griekse autoriteiten hebben geen bevoegdheid om deze activiteiten te stoppen. Het laden en lossen van goederen in internationale wateren, op slechts tien kilometer van de kust, valt niet onder hun jurisdictie. Het is onduidelijk of de Griekse overheid de scheepvaartbewegingen in de regio monitort en evalueert.

12-12-2023 verkocht aan Crystal Crest Corp., Kameroen (TJM0106), in beheer bij Technav Shipmanagement Corp., 12-2023 herdoopt ROBON. 12-12-2023 verkocht aan Erst Group Ltd., Mahe Island, Seychelles, vlag: Kameroen (TJM0106), in beheer bij Virtue Navis Shipmanagement, Almaty, Kazakhstan, herdoopt BODHI. 7-2024 in beheer bij Technav Shipmanagement Corp. en Virtue Navis Shipmanagement, Almaty, Kazakhstan. 10-1-2025 geïnspecteerd te Tuapse, Rusland (Black Sea MoU), 4 gebreken. 14-7-2025 geïnspecteerd te Dongjiakou, China (Tokyo MoU), 5 gebreken. 21-7-2025 geïnspecteerd te Dongjiakou, China (Tokyo MoU), alles goed. 12-2025 verkocht aan Alang Breakers. 29-12-2025 van Singapore naar Alang, 10-1-2026 ETA te Alang.

BOLD MARINER, IMO 9136955 (NB-334), Bulk Carrier, 26.058 GT, 14.872 NT, 45.674 DWT, 28-6-1996 opgeleverd door Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd. (1086) als SEAGULL HACHINOHE. 5-2004 herdoopt SANKO FALCON. 9-2009 herdoopt HARVEST LEGEND. 22-11-2019 verkocht aan Bold Mariner Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Graham Shipping Co., Athene, 11-2019 herdoopt BOLD MARINER. 3-2021 vlag: Panama (3FRW7). 11-2025 verkocht voor sloop (430 USD/TO). 14-12-2025 op Chittagong Anchorage, 22-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHANG MING YANG, IMO 9062544, Bulk Carrier, 64.283 GT, 99.761 DWT, 28-8-1992 te water, 3-1993 opgeleverd door Mitsui Eng. & SB Co. Ltd., Tamano (1386) als GRAN ESPERANZA aan T. & M. Maritime S.A., Panama. Tankschip, 62.390 GT, 106.684 DWT. 2003 verkocht aan Oceantitle Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt ESPERANZA. 2007 verkocht aan Chang Yang Shipping Ltd., Majuro-Marshall Islands, herdoopt HAI MING YANG. 10-2008 in de vaart als Bulk Carrier. 3-2009 nieuwe meting: 64.283 GT, 99.761 DWT. 3-2009 verkocht aan Tianjin Changming Shipping Group, China (BFDF), herdoopt CHANG MING YANG. 2-2025 verkocht voor sloop naar China (380 USD/TO).

DISCOVERER AMERICAS, IMO 9400057 (NB-331), boorschip, 65.573 GT, 2009 opgeleverd als DISCOVERER AMERICAS aan Triton Nautilus Asset Leasing, Marshall Islands (V7MV8), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 19-6-2019 opgelegd. 2-9-2025 verkocht voor sloop, 12-2025 te Aliaga met de sleepboot FRAM PRINCE (IMO 9709049), 24-12-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

DISCOVERER CLEAR LEA (NB-331), IMO 9386122, boorschip, Marshall Islands (V7MO2), 65.573 GT, 2009 opgeleverd als DISCOVERER CLEAR LEA aan Transocean Offshore Int., Marshall Islands (V7MO2), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 29-12-2016 verkocht aan Triton Nautilus Asset Leasing, Marshall Islands (V7MO2), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 21-2-2019 opgelegd. 2-9-2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 19-12-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

FAN SHUN, IMO 9131046 (NB-333), Bulk Carrier, 26.341 GT, 45.916 DWT, 12-9-1997 opgeleverd als BLUE DREAM. 2-2006 herdoopt ARION SB. 3-2025 herdoopt GRAND BRIDGE. 6-8-2020 verkocht aan Fanshun Shipping Co. Ltd., Panama (3FEZ5), 2-2020 herdoopt FAN SHUN. 10-2025 verkocht voor sloop. 12-12-2025 op Chittagong Anchorage, 20-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

FREESIA 1, IMO 9159660 (NB-281), Crude Oil Tanker, 81.265 GT, 159.211 DWT, 23-10-1996 contract, 17-11-1997 kiel gelegd, 23-2-1998 te water, 8-5-1998 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (5105) als CELEBES. 12-1998 herdoopt KIM JACOB (Ernst Jacob GmbH & Co. K.G.

17-4-2014 herdoopt LA MER. 5-2019 herdoopt LA ROSA I. 23-2020 herdoopt FREESIA I. 16-5-2021 op Khor Fakkan Anchorage. 5-2021 verkocht aan Chittagong Breakers. 24-5-2021 op Chittagong Anchorage, 30-5-2021 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

De 27 jaar oude FREESIA 1, die naar verluidt in 2021 gesloopt zou zijn, zou Venezuela eind december 2025 moeten bereiken. Dit is het meest recente voorbeeld van hoe het Zuid-Amerikaanse land zijn geplaagde olie-industrie in leven houdt.

De tanker die zich voordoeft als de FREESIA I is waarschijnlijk een zombieschip, wat betekent dat het in feite een andere tanker is die de identiteit aanneemt van een ontmanteld schip. Deze tactiek wordt soms gebruikt door schepen die verboden olie vervoeren om hun vaarroutes en ladingen te verbergen.

De Venezolaanse olie-industrie, ooit een wereldmacht, is door jarenlange sancties en onderinvesteringen gedecimeerd. Toch is de export, voornamelijk naar China, voortgezet dankzij enkele van de oudste en meest ondoorzichtige tankers in de wereldvloot. Daarmee vormt het land een maritieme levensader voor de economie en de regering van president Nicolás Maduro. (Timsen, 26-12-2025).



FRYKEN (3), IMO 5346409, vrachtschip, 8-1938 opgeleverd door Aalborg Skibs- & Maskinbyggeri A/S, Aalborg (59) als FRYKEN aan Ångbåts A/B Ferm, Kristinehamn-Zweden (SDIE), in beheer bij T.E.J.son Broström. 1.024 BRT, 464 NRT, 65,96 (63,44) x 10,09 x 4,39 x 3,787 meter. ON 8289, 2 ruimen, G 1.946 m<sup>3</sup>, B 1.859 m<sup>3</sup>, 6 laadbomen van 5 ton SWL, 91,5 ton bunkers, 10 kn. 800 EPK, 597 kW, 5 cyl, 2 tew, 340 x 570, Atlas Diesel A/B, Stockholm. 1961 verkocht aan Partrederiet Rex, Borgå-Finland, in beheer bij Gösta Lindström, herdoopt SVANÖ. 1971 verkocht aan Beharrys Compania de Navegación S.A., Panama, in beheer bij Alvar Olson, Varberg, herdoopt ISVANIA. 1986 verkocht aan Lotus Shipping Ltd. 1986 verkocht voor sloop te Skärhamn, 1986 doorverkocht aan Göteborg Maritime Center en verbouwd tot museumschip, 28-9-1986 afgemeerd als museumschip te Gothenborg, 1987 herdoopt FRYKEN. Later verhuurd aan de Chalmers University of Technology te Eriksberg. 2025 verkocht voor sloop te Frederikshavn, Denemarken, 20-12-2025 vertrokken Gothenborg met de sleepboten SOUND HORIZON en FROG CYGNUS (assistentie), 21-12-2025 gearriveerd te Frederikshavn om gesloopt te worden. (Foto: Bent Mikkelsen, 29-12-2025).

FUJI, IMO 8303628, Oil Products Tanker, 1.290 GT, 2.327 DWT, 11-1983 opgeleverd als WAKO MARU. 1999 herdoopt V.L. 3. 8-2017 verkocht van VL Enterprise Co. Ltd., Thailand aan ESM Maritime S.A., Mongolië. 6-2018 herdoopt FUJI. 8-2023 vlag: vlag Tanzania (5IM536). 29-12-2025 verkocht voor sloop. GOLD ORIGIN, IMO 9024126, General Cargo Ship, 5.621 GT, 8.300 DWT, 15-7-2005 opgeleverd als GUOYU NO. 8. 29-5-2023 verkocht aan Go Honest Shipping Ltd., Belize (V3MI8), in beheer bij Qingdao Enhance International Ship Management (HK) Co. Ltd., Qingdao, herdoopt GOLD ORIGIN. 12-2025 verkocht voor sloop (330 USD/TO). 31-12-2025 op Chittagong Anchorage. 7-1-2026 op het strand gezet om gesloopt te worden.

- GUAN LAN HU, IMO 9215737, Bulk Carrier, 39.126 GT, 75.924 DWT, 15-5-2001 opgeleverd als MEDI KOBE. 3-2016 herdoopt MISSION HILLS. 31-10-2016 verkocht aan Hainan An Li International Shipping, China (BLFN7), in beheer bij Qinhuangdao Hezhong Ship Management, Qinhuangdao, Hebei, China, 10-2016 herdoopt GUAN LAN HU. 15-11-2025 gearriveerd voor sloop te Xinhui. 8-12-2025 verkocht voor sloop.
- HAKATA, IMO 6921634, Oil Products Tanker, 494 GT, 723 DWT, 12-6-1969 opgeleverd Hanasaki Shipbuilding & Engineering, Yokosuka als COREX I. 19-- herdoopt EISHO MARU NO.25. 1991 herdoopt LION I. 1996 herdoopt SUPREME LION. 12-2003 herdoopt SINGA UTAMA. 6-2010 vlag: St. Kitts and Nevis (V4AY2). 3-2011 verkocht aan ESW Maritime S.A., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Shipmate Pte. Ltd., 2011 herdoopt HAKATA. 29-12-2025 verkocht voor sloop.
- GO-58 JAKORIWI, IMO 8432675, Fishing vessel, PEZC. 1984 casco gebouwd bij Scheepswerf v.d. Molen, Zaandam, opgeleverd door Welgelegen te Zoutkamp, 12-1984 geregistreerd als GO-58 JAKORIWI voor J. de Visser, Moerdijk. 87 BRT, 300 PK, 221 KW, Scania. 5-1994 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW Mitsubishi NE-1992. 9-1994 verkocht aan Fa. Gebr. J. & J. de Visser, Moerdijk. 9-1999 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW Mitsubishi NE-1998. 5-2002 als GO-58 JAKORIWI verkocht aan V.o.F. J. & C. de Visser-Van Lith, Moerdijk. 19-12-2025 te Stellendam. 2026 de garnalenvisser naar de sloper.
- JESSICA, IMO 8319330, Coal/Oil Mixture Tanker, 4.718 GT, 5.674 DWT. 6-11-1984 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Nagasaki (1955) als SHIN IWAKI MARU aan Japan Com. Shipping Co. Ltd., Japan, 4.438 BRT, 5.754 DWT. 1998 verkocht aan Rongcheng City Dongdu Shipping Co. Ltd., China, herdoopt DONG ZHAO. 2006 herdoopt ZHONG HAO 9. 2007 herdoopt NAN YOU 12. 3-2013 herdoopt SEA DRAGON. 9-2021 herdoopt JESSICA. 25-11-2025 verkocht aan Pinnacle Overseas Co. Ltd., Sao Tome and Principe (S9Z14), in beheer bij Captain Worldwide Co. Ltd., Kaohsiung City, Taiwan. 11-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 21-12-2025 op Chittagong Anchorage, 24-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- WR-14 JOOST, IMO 8431463, MMSI 245253000, garnalenkotter, 48 GT, PDGH, 1945 opgeleverd door Seymonsbergen Concordia, Amsterdam aan W. Zwolsman (Direkteur Kromhout Motoren, Amsterdam). 42,68 BRT, 80 PK, 58 kW Kromhout. 1946 geregistreerd als UK-300 HERMINA I voor charter bij L. Kramer, Urk. 1946 geregistreerd als WR-61 HERMINA I voor charter bij J. Koster, Wieringen. 1948 geregistreerd als HD-5 HERMINA I voor charter bij Gebr. de Ruiter, Den Helder. 1953 geregistreerd als HD-139 HERMINA I voor charter bij D. de Boer, Den Helder. 1956 verkocht aan R. Post & Zn., Den Helder, herdoopt HD-34 DE JONGE CORNELIS. 1957 nieuwe motor: 150 PK, 110 kW, Bohn & Kahler. 1962 verkocht aan L.R. de Boer, Den Helder, herdoopt HD-34 DE VROUW MARIE. 1967 verkocht aan J. de Visser, Klundert, herdoopt KL-7 JAN MARIA. 43,37 BRT. 1970 motor: 285 PK, 209 kW, Kromhout, afgesteld op 260 PK, 191 kW. 1974 verlengd, 21,51 meter, 54,14 BRT. 1977 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Samofa. 1979 verkocht aan H. Bout, Kotgene, herdoopt KG-5 ZEEAREND. 1981 verkocht aan J.C. Bout, Tholen, herdoopt TH-5 ADRIANA MAATJE. 1985 verkocht aan A.K. Bout, Tholen, herdoopt TH-15 LENA ELIZABETH. 1988 nieuwe motor: 510 PK, 375 kW, Caterpillar, afgesteld op 300 PK, 221 kW. 1989 verkocht aan A.K. Bout, Tholen, herdoopt TH-15 MARIA. 1993 verkocht aan Jan Bezuijen, Ouddorp, herdoopt OD-18 JOHANNES LARS. 1994 verkocht aan Vof. J.P. Heydens & Zn., Breskens, herdoopt BR-35 BROEDERTROUW. 1998 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW Caterpillar. 1998 verkocht aan Reederei W. Lokker B.V., Goedereede, herdoopt GO-66 MAARTJE. 1999 verkocht aan Maasvis B.V., Goedereede (Maaskant), herdoopt GO-66 ORKA. 2001 verkocht aan Bas v.d. Meulen, Lauwersoog, in de vaart als LO-44 ORKA. 2008 verbouwd. 2011 verbouwd. 2018 verkocht aan Rick v.d. Burg, Wieringen, herdoopt WR-14 JOOST. 6-1-2026 bij Hoebe Metalen/RDM B.V., Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de/haefen).
- K ASIA, IMO 9236420, LNG Tanker, 90.835 GT, 27.251 NT, 77.204 DWT, 25-7-2003 opgeleverd door IZAR Construcciones Navales S.A. (319) als INIGO TAPIAS aan Poseidon Gas AIE, Spanje, in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS/ Teekay Shipping Spain SL. 4-2006 herdoopt CATALUNYA SPIRIT. 2008 verkocht aan Naviera Seapeak Maritime Gas, Spanje, in beheer bij Seapeak Maritime Ltd. 18-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 8-2022 herdoopt SEAPEAK CATALUNYA. 4-9-2025 verkocht aan Seapeak Asia LLC, Bahamas (C6IR9), in beheer bij Seapeak Maritime Ltd., herdoopt SEAPEAK ASIA. 11-2025 verkocht voor sloop (420 USD/TO zoals te Oman). 8-12-2025 verkocht aan Scandi Navigation Pte. Ltd., Singapore, vlag: St. Kitts and Nevis (V4FQ7), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, 12-2025 herdoopt K ASIA. 31-12-2025 op Chittagong Anchorage, 5-1-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.
- LOYAL MEDIATOR, IMO 7636420, Offshore Support Vessel, 117 GT, 14-7-1978 te water, 29-11-1978 opgeleverd door Dunston Richard Thorne, Thorne (1344) als LOYAL MEDIATOR A161 aan Ministry of Defence, U.K. (Port Auxiliary Service), Royal Naval Fleet Tender. 2-2004 verkocht aan Mair GE. 10-12-2025 bij Hoebe Metalen/RDM B.V., Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden.

UK-80 LINQUENDA is te Kampen aangekomen om gesloopt te worden. De LINQUENDA was de eerste van een lange reeks trawlers die gesloopt zullen worden. De kotter ligt nu aan de kade en de sloop begon op 15 december 2025. Voor Kerstmis 2025 zouden er nog vier of vijf patrouilleschepen in Kampen aankomen. De meeste schepen zouden zelf naar Kampen varen.

Onder het vorige herstructureringsplan, waarbij voornamelijk grote Noordzeekotters uit de vaart werden genomen, moesten de schepen onbruikbaar worden gemaakt voordat ze gesloopt konden worden. Hoebe gebruikte hiervoor een eigen sleepboot om de kotters uit verschillende Nederlandse havens op te halen. Dit

is nu niet meer nodig. In 2023 heeft Hoeben 41 kotters gesloopt, voornamelijk grote schepen. De meeste te slopen garnalenkotters komen uit Urk, Wieringen, Lauwersoog en Zoutkamp, maar ook uit Stavoren, Oostdongeradeel, Westdongeradeel, Goedereede en Harderwijk.

De gesloopte en afgedankte schepen worden uit het Nederlandse Visserijregister verwijderd. De overheid trekt de garnalenvergunningen, vislicenties en vistoestemmingen die in het kader van het visserijbeleid zijn afgegeven, in. Het totale aantal garnalenvergunningen kan niet toenemen; er is een zogenaamde "ring" rond het aantal garnalenvergunningen geplaatst. Dit betekent dat het totale aantal garnalenvergunningen permanent wordt verlaagd. De eigenaar van het vissersvaartuig moet ervoor zorgen dat het vaartuig uiterlijk één jaar na de toekenning van de subsidie volledig wordt gesloopt.

10-12-2025 de UK-80 LINQUENDA op de wal gezet om gesloopt te worden

MACKEREL, IMO 9234628, Chemical/Oil Products Tanker, 16.914 GT, 23.998 DWT, 2003 opgeleverd als APOLLO aan Carl Buttner GmbH & Co. K.G. 2-2023 herdoopt DENIZ. 2-8-2024 verkocht aan Betta Shipping Inc., Panama (3E2653), in beheer bij Vivid Total Solution SA., Navi Mumbai, 8-2024 herdoopt MACKEREL. 12-2025 verkocht voor sloop (375 USD/TO).

MACKEREL GA. IMO 9236755, Oil Products Tanker, 23.241 GT, 39.443 DWT, 8-2-2002 opgeleverd als SEAEMPRESS aan Thenamaris Ships Management Inc. 7-2014 verkocht aan Philandros Shipping Ltd., Malta. 11-1-2022 verkocht aan Oceanfleet Ltd., Palau, herdoopt LINNET. 10-2022 herdoopt LIANA. 10-2024 herdoopt MACKEREL. 12-2025 vlag: Gambia (C5J388), herdoopt MACKEREL GA. 20-12-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAPLE, IMO 7821829, Oil Products Tanker, 1.957 GT, 3.046 DWT, 1979 opgeleverd door Sanoyasu DY Co., Mizushima (1031) als HIKARI MARU No. 7 aan Kanden Hankyu Shoji K.K., Japan. 1.941 BRT, 3.199 DWT. 1982 verkocht aan Kansai Technical Engineering K.K., Japan. 1990 verkocht aan Crane Ocean Shipping Ltd., Singapore, herdoopt CRANE NORTH. 2003 verkocht aan Maple Maritime Corp., Dominica, herdoopt MAPLE. 7-2009 vlag: St. Kitts and Nevis (V4GD). 23-6-2010 in beheer bij Shipmate Pte. Ltd., Singapore. 12-2025 verkocht aan Vancol Emil Maritime Pte. Ltd., Singapore, vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Shipmate Pte. Ltd., Singapore. 2025 verkocht voor sloop. 27-12-2025 achter een sleepboot op Chittagong Anchorage.

MORALITY, IMO 9259898, Chemical/Products Tanker, 29.982 GT, 23-4-2003 opgeleverd als WHITE POINT. 2008 herdoopt PINK CORAL. 8-3-2023 verkocht van Coral Isle Ltd., Malta aan True Colors Shipping Inc., Malta, in beheer bij Tankers Ocean Shipmanagement Inc., Dubai, herdoopt MORALITY. 12-2025 verkocht voor sloop (416 USD/TO).



UK-16 ORION, IMO 8508519, Fishing vessel, PHHJ, casco gebouwd bij Scheepswerf Metz, Urk, 1985 opgeleverd door Welgelegen te Zoutkamp, 23-8-1985 geregistreerd als TX-8 CORNELIA IRENE aan D. Krijnen, Texel (PDKR). 300 PK, 221 KW, Scania. 7-2-1990 verkocht aan Gebr. Tuip B.V., Volendam (PHHJ), herdoopt VD-18 SAMENWERKING. 4-2000 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Scania NE-2000. 14-2-2008 verkocht Johan Seepma, Oostdongeradeel, herdoopt OL-5 JACOB SENIOR. 5-9-2008 verkocht aan Johan Backer, Urk, herdoopt UK-163 ORION. 5-2011 verkocht als UK-163 ORION aan Klaas Kramer, Urk. 30-10-2016 verkocht aan Zeevisserijbedrijf Orion UK 16 B.V., Urk. 12-2019 nieuwe motor: 300 PK, Volvo Penta D13B-N MH(FE). 2-12-2025 te Lauwersoog. 6-1-2026 bij Hoeben

Metalen/RDM B.V., Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hoeben Metalen/RDM, 6-1-2026).

RUI TIGER, IMO 9100085, Bulk Carrier, 37.550 GT, 70.136 DWT, 20-1-1995 opgeleverd als K. FORTUNE. 5-2003 herdoopt LIBRA II. 2-2006 herdoopt NAVIOS LIBRA II. 1-2018 herdoopt ORIENT LOONG. 7-3-2022 verkocht aan Jiahang (HK) Shipping Co. Ltd., Panama (3FRE4), 3-2022 herdoopt RUI TIGER. 12-2025 verkocht voor sloop (as is Hongkong).

SAGE SAGITTARIUS, IMO 9233545, Bulk Carrier, 73.427 GT, 105.708 DWT, 20-10-2000 kiel gelegd, 27-12-2000 te water, 30-3-2001 opgeleverd door Imabari SB Co. Ltd. (1361) als SAGE SAGITTARIUS aan Hesperus Maritima S.A., Panama (H9AV), in beheer bij Kumiai Senpaku Co. Ltd. 2001 in beheer bij Hachiuma Steamship Co. Ltd. 12-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers (430 USD/TO).

### **“Schip des doods” aan het einde van zijn duistere carrière**

De SAGE SAGITTARIUS vertrok op 9 december uit Newcastle en was op weg naar Kudamatsu met een verwachte aankomsttijd van 23 december. Het 25 jaar oude Panamax-schip, eigendom van de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha (NYK), is in Chattogram gesloopt. De naam SAGE SAGITTARIUS roept vooral de herinnering op aan een reeks mysterieuze sterfgevallen aan boord, waardoor het schip meer dan tien jaar geleden in de internationale media de bijnaam "schip des doods" kreeg. Drie bemanningsleden stierven binnen slechts vijf weken onder onverklaarbare omstandigheden. Op 30 augustus 2012 verdween de 42-jarige Filipijnse stamhoofd Cesar Llanto voor de kust van Cairns. Hij is nooit gevonden. Sharon Freund, plaatsvervangend lijkschouwer van New South Wales, verklaarde dat hij overboord was gegooid of aan boord was gedood en dat zijn lichaam vervolgens was verwijderd. Uit het onderzoek bleek dat er bijna 11 uur aan audio-opnames ontbraken van de VDR (videorecorder) uit de periode dat Llanto vermist raakte. Op 14 september 2012 kwam hoofdingenieur Hector Collado (55) om het leven toen het schip Newcastle binnenvoer. Uit de autopsie bleek dat Collado een klap op zijn hoofd had gekregen, maar overleed na een val van 12 meter in een schacht. Een bloedspoor leidde vanuit de opslagruimte door de gang naar de reling. Op dezelfde dag werden ook 50 minuten aan audio-opnamen van de VDR gewist.

Een derde dodelijk incident vond plaats op 6 oktober 2012, toen Kosaku Monji (37) werd verpletterd door transportbandrollen tijdens loswerkzaamheden in de haven van Kudamatsu.

De zaak werd nog complexer door beschuldigingen aan het adres van de toenmalige kapitein, Venancio Salas. Hij werd beschuldigd van wapensmokkel, fysiek geweld tegen de bemanning en het manipuleren of verbergen van bewijsmateriaal. Salas gaf toe bemanningsleden te hebben geslagen, overmatig te hebben gedronken aan boord en commissie te hebben ontvangen voor de verkoop van vuurwapens aan bemanningsleden. Llanto was van plan Salas aan te geven bij de International Transport Workers' Federation (ITF) in Australië wegens intimidatie en pesterijen. De sloop betekent het einde van de operationele carrière van een schip dat, vooral vanwege zijn dubieuze reputatie, een blijvende indruk heeft achtergelaten op de maritieme sector. (Timsen, 17-12-2025).

HA-15 SHELLFISH, ENI 02308980, MMSI 245873000, 1930 opgeleverd, 122 BRT, 33,05 x 6,06 x . x 1,2000 meter. 118 PK, Detroit Diesel, van Lenger Seafoods Visserij B.V., Harlingen (PF5233). 10-12-2025 bij Hoeben Metalen/RDM B.V., Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden.

UNGGUL, IMO 8217764, Cement Carrier, 2.072 GT, 3.037 DWT. 12-1-1983 opgeleverd door Ube Dock Yard, Ube (175) als YOSHU MARU NO.17 aan Nichitoku Kisen K.K., Japan. 1.654 BRT, 3.037 DWT. 1-2006 herdoopt SHINEI MARU. 10-2012 herdoopt UNGGUL. 11-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 12-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., 12-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4EX7), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 21-12-2025 op Chittagong Anchorage, 24-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

URSA MAJOR, IMO 9538892 (NB-324), General Cargo Ship, 12.679 GT, 9.490 DWT. 14-12-2009 14-12-2009 opgeleverd als SCAN BRITANIA. 2-2010 herdoopt HYUNDAI BRITANIA. 8-2011 herdoopt EIT PALMINA. 2-2017 herdoopt SPARTA III. 10-2020 verkocht aan SC-South LLC, Rusland (UFUZ). 10-2021 herdoopt URSA MAJOR. 11-12-2024 van Saint Petersburg naar Vladivostok, 22-2-2025 ETA te Vladivostok. 23-12-2024 ten zuiden van Cartagena een explosie in de machinekamer en gezonken in de Middellandse Zee Twee matrozen zijn vermist.

### **Russisch schaduwschip vervoerde reactoronderdelen.**

Spaanse onderzoekers hebben bevestigd dat de URSA MAJOR niet-aangegeven onderdelen voor een kernreactor vervoerde, waarschijnlijk bestemd voor Noord-Korea, toen het schip zonk. Het schip maakte deel uit van de Russische schaduwvloot en volgde een ongebruikelijke route van Sint-Petersburg naar Vladivostok via de Middellandse Zee. Hoewel de vrachtlIJst alleen lege containers en havenapparatuur vermeldde, toonden luchtfoto's twee grote, niet-aangegeven containers aan de achtersteven. De autoriteiten identificeerden deze later als behuizingen voor VM-4SG-kernreactoren.

Spanje concludeerde dat de lading bestemd was voor de Noord-Koreaanse haven Rason, die niet over de infrastructuur beschikt om dergelijke vracht te verwerken zonder gespecialiseerde kranen, die ook aan boord waren.

Op 22 december 2024 merkten Spaanse maritieme controleurs op dat het schip zonder aanwijsbare reden snelheid verloor en slagzij maakte. Op 23 december volgde een noodsignaal. Spaanse reddingseenheden reageerden en troffen het schip zwaar gekanteld aan. De kapitein beweerde dat er sprake was van een

mechanisch defect, maar de schade aan de romp vertoonde tekenen van een externe inslag die overeenkwam met een supercavitatie-torpedo.

Het Russische oorlogsschip IVAN GREN arriveerde al snel, eiste de controle over de locatie op en lanceerde lichtkogels, waarschijnlijk om de satellietbewaking te verstoren. Kort daarna verdween de URSA MAJOR van het wateroppervlak. Seismografen registreerden onderwaterexplosies en het schip zonk naar een diepte van 2500 meter.

Enkele dagen later arriveerde het Russische schip YANTAR, dat geschikt is voor berging op grote diepte, op de locatie. Dit suggereerde een poging om gevoelige apparatuur te bergen of te vernietigen. Spaanse functionarissen vermoeden dat de reactoronderdelen deel uitmaakten van een geheime overeenkomst voor nucleaire samenwerking tussen Moskou en Pyongyang, na recente militaire akkoorden.

Het schip werd geëxploiteerd door Oboronlogistics, een aan de defensie gelieerd bedrijf dat regelmatig militaire ladingen voor het Kremlin vervoert. Terwijl Rusland Spanje beschuldigde van inmenging, hielden Spaanse functionarissen vol dat hun acties in overeenstemming waren met het internationale zeerecht. (Timsen, 30-12-2025).

VICTORIA 3, IMO 9132650 (NB-332), Bulk Carrier, 15.932 GT, 26.482 DWT, 10-11-1995 kiel gelegd, 21-12-1995 te water, 14-2-1996 opgeleverd door Imabari Shipbuilding Co. Ltd. (518) als SUPER RUBIN. 2005 SUPER ACE. 2008 AFRICAN JOY. 2013 VICTORIA SPIRIT. 22-3-2018 verkocht van African Joy Shipping Ltd., Hong Kong, China aan Long Bright Shipping Ltd., Hong Kong, China, 22-3-2018 in beheer bij Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co. Ltd., Shenzhen, Guangdong, China, herdoopt VICTORIA. 30-4-2023 verkocht aan Hong Kong Runhai Shipping Ltd., Panama (3E4958), in beheer bij Shenzhen Shekou Shipping & Transportation Co. Ltd., Shenzhen, Guangdong, China, herdoopt VICTORIA 3. 11-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore). 2-1-2026 als VICTOR op Chittagong Anchorage. 7-1-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ZI YU LAN, IMO 9086899, Passenger/Container Ship, 16.071 GT, 6.512 DWT, 1995 opgeleverd als ZI YU LAN. 21-11-2025 verkocht aan New Century Shipping Hong Kong, 11-2025 vlag: Mongolië (JVXT8). 21-11-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 19-12-2025 op Chittagong Anchorage, 25-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



HOLLANDS BRINK, IMO 7005255, 25-4-1991, aanvankelijk in aanbouw als SAINT CHRIS voor Saint Mary S.A., Liberia, tijdens de bouw aangekocht door N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, Rotterdam, in beheer bij N.V. Hollandse Vrachtvaart Maatschappij, Rotterdam, 8-11-1969 te water gelaten als HOLLANDS BRINK, 1-7-1970 overgedragen aan N.V. Holland Bulk Transport, Amsterdam, 8-8-1970 opgeleverd door Nippon Kokan K.K., Shimizu (284) als HOLLANDS BRINK aan N.V. Holland Bulk Transport, Amsterdam. Brandmerk 12883 Z ROTT 1970. Roepsein PESP. 16.170 BRT, 10.352 NRT, 27.213 DWT. 12.000 EPK, Sulzer 29.7/8-61, Ishikawajima Harima Heavy Ind., Aioi, 15,5 kn. 1971 verkocht aan N.V. KMP-Lijnen, Amsterdam, in beheer bij N.V. Kon. Java-China Paketvaart Lijnen. 8-1977 verkocht aan Nedlloyd Bulk B.V., Rotterdam, 1977 herdoopt AMSTELBRINK. 1983 verkocht aan Multimares Cia. Nav. S.A., Lima-Peru, herdoopt MAR PACIFICO. 1991 vlag: Panama. 1993 verkocht aan Madel Shipping Co. Ltd., Malta, in beheer bij Trust Shipping Enterprises Ltd., herdoopt VEGA T. 1998 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 13-6-1998 gearriveerd op de rede van Chittagong. 24-7-1998 gearriveerd te Chittagong, Bangladesh om gesloopt te worden door Z.N. Enterprise. (Foto: Teun van der Zee, 1978/9, Prinses Beatrixhaven).