

NIEUWSBRIEF 328

10 MEI 2025

ARA ATLANTIS, IMO 9354375 (NB-286), 2-12-2004 kiel gelegd, 21-2-2007 te water gelaten, 19-4-2007 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1236) als ACTUARIA aan Peter Döhle, vlag: U.K. 9.962 GT, 868 TEU. 2008 verkocht aan ARA Atlantis Shipping B.V., Gibraltar, roepsein ZD106, in beheer bij ARA Ship Management B.V., Werkendam, 7-5-2008 (GL) herdoopt ARA ATLANTIS. 24-4-2009 (GL) herdoopt EMILY BORCHARD. 26-1-2014 (GL) te Rotterdam herdoopt ARA ATLANTIS. 18-6-2015 verkocht aan ARA Ship Management B.V., Gibraltar, in beheer bij ARA Ship Management B.V., Werkendam. 7-2016 verkocht aan ARA Atlantis Shipping B.V., Gibraltar, in beheer bij ARA Ship Management B.V., Werkendam. 3-2021 vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQIG6. 21-10-2021 (e) verkocht aan Greenleaf Shipping Ltd., thuishaven en vlag Limassol-Cyprus, roepsein 5BWT5, in beheer bij Eastaway Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ATLANTIS A. 2-2022 vlag: Portugal (Madeira) (CQIG6). 4-2025 herdoopt X-PRESS TAGUS. (Foto: Dick Gorter, 2-6-2023, Ringaskiddy, Cork, Ierland).

BREADBOX FALCON, IMO 8812930 (NB-326), 4-3-1991 opgeleverd door Donghai Shipyard, Shanghai (8815) als BALTIMAR SIRIUS aan Baltimar Sirius Shipping Ltd., Bahamas (Baltimar A/S). 2.854 BRT, 3.181 DWT, 2.300 EPK, 1.692 kW, B&W-Hudong. 1991 herdoopt KIRK PRIDE. 1992 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 1994 herdoopt IAL PRESIDENT. 1997 herdoopt MEKONG SIRIUS. 1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 1998 herdoopt MORESBY CHIEF. 1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 10-9-2004 (e) in beheer bij Baltimar A/S Ltd. 18-2-2010 (e) verkocht aan Adria Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Werse Bereederungs G.m.b.H. 2010 herdoopt SAPHIR. 8-2011 (e) verkocht aan Breadbox Dakar Shipping B.V., Panama, roepsein 3EYK6, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Quality Marine Services B.V., Schiedam. 17-8-2011 (m) herdoopt BREADBOX FALCON. 2013 verkocht aan Breadbox Falcon Shipping B.V., Panama, roepsein 3EYK6, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Q-Shipping B.V., Barendrecht. 8-2014 vlag: Togo, roepsein 5VDC6. 29-8-2014 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus en Quality Marine Services B.V., Schiedam. 11-8-2015 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus. 11-2015 in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus. 11-10-2020 verkocht aan Toprak Shipping Inc., vlag: Togo, in beheer bij Tunaryan Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Flensburg. 8-2022 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2925. 3-9-2022 in beheer bij Tunaryan Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Flensburg en Nisa Uluslararası Deniz Ve Kara Teknik Servis Ve Hizmetleri Ltd. Sti. (Nisa Shipping Ltd.), Gaziantep, Turkije. 29-12-2023 (e) verkocht aan Imperial Shipping Agency SL, Sierra Leone, 4-12-2023 herdoopt FALCON. 2-2024 vlag: Comoros (D6A3301), 2-2024 herdoopt WHITE EAGLE. 13-7-2024 vertrokken van Freetown naar Libanon, geladen met 80 containers. 23-8-2024 passage Fuerteventura, 13-12-2024 voor de kust van Rabat de AIS uitgeschakeld. 2-2025 na een storing gearriveerd te Nador, Marokko.

Oorzaak langdurig verblijf in Nador nog steeds een mysterie

De 'WHITE EAGLE' lag om nog onbekende redenen al ruim twee maanden stil in de haven van Nador. Het schip was onderweg van Sierra Leone naar Libanon, maar schakelde zijn AIS uit voor de kust van Rabat. Vervolgens meerde het onverwachts aan in Nador. Wat er in de tussentijd is gebeurd, blijft een mysterie. Het schip heeft sinds de bouw in Shanghai in 1991 in totaal zeven verschillende namen gehad. Eerder werd het onder andere 'BREADBOX FALCON', 'SAPHIR', 'BALTIMAR SIRIUS' en 'MORESBY CHIEF' genoemd. Er werd gesuggereerd dat het schip technische problemen had, maar het werd niet gesleept en de haven van Nador heeft geen reparatiefaciliteiten. Geruchten over smokkel deden nu de ronde. De 'WHITE EAGLE' was in het verleden betrokken bij onderzoeken naar drugshandel. Het schip is echter nog niet volledig doorzocht. De bemanning, voornamelijk van Filipijnse afkomst, is de hele tijd aan boord geweest en mag niet vertrekken. Zelfs een bezoek van de Filipijnse ambassadeur bracht daar geen verandering in. (Timsen, 16-4-2025).



BREEHELLE (3), IMO 7106994 (NB-266), 21-4-1971 te water gelaten, 16-7-1971 opgeleverd door Båtservice Verft A/S, Arendal (567) als ANGELIKA LEHMANN aan Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck-West Duitsland, in beheer bij Reederei Gebrüder Lehmann. 1972 als ANGELIKA LEHMANN verkocht aan Gebr. Lehmann Reederei (Cyprus), Famagusta-Cyprus. 6-3-1973 verkocht aan Breeships N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij P.A. van Es & Co. B.V., herdoopt BREEHELLE, 21-3-1973 proefvaart op de Nieuwe Waterweg, daarna vertrokken naar Antwerpen om te laden voor Santander. 1.585 BRT, 1.128 NRT, 2.992 DWT. 78,99 (74,50) x 13,95 x 6,53 x 5,315 meter. Vrachtschip, type gladdeck, 2 laadruimen, G 3.947 m³, B 3.621 m³, 2 laadbomen van 5 ton SWL, 265 ton bunkers, 13 kn. 2.000 EPK, 1.492 kW, 6 cyl, 4 tew, 400 x 580, 300 omw/min., Deutz SBV6M358, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 9-3-1975 als BREEHELLE verkocht aan P.A. van Es & Co. B.V., Rotterdam, roepsein PDGG. 22-4-1983 opgelegd te Rotterdam. 21-9-1983 verkocht aan Dernal Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Michael Fotopoulos Marine Enterprises Ltd., Piraeus, herdoopt ANTHOULA II. 1988 verkocht aan Rederi A/B Osterdahl, Kalmar, thuishaven en vlag: Fredrikstad-Noorwegen, in beheer bij Andersen & Morck Management A/S, herdoopt DAHLISKJER. 1990 verkocht aan K/S Coast Pride, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij Tor Husjord Shipping A/S, Narvik, in charter bij Coast Line, herdoopt COAST PRIDE. 12-1992 verkocht aan Norlat Shipping Ltd., Sarpsborg-Noorwegen, in beheer bij Th. Jacobsen & Co. A/S, Sarpsborg, herdoopt REGINA. 1995 als REGINA verkocht aan Haugaland Shipping AS, Haugesund-Noorwegen. 7-1996 verkocht aan Noro AS, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij John K. Haaland & Co. A/S, Haugesund, herdoopt NORO. 26-3-1999 als NORO verkocht aan Kopervik Bulk AS, Haugesund-Noorwegen, in beheer bij Friborg Management AS. 1999 verkocht aan Kopervik Bulk AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Friborg Management AS voor Arne Skeie Reden, Kopervik, herdoopt FRIBULK. 24-7-2000 als FRIBULK verkocht aan Kopervik Bulk AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik. 7-2004 verkocht aan Rima Shipping, Noord Korea, in beheer bij TMB Shipping Ltd., Tripoli, Libanon, 30-7-2004 herdoopt RIMA MAR. 8-4-2005 (m) herdoopt LADY BAYAN. 24-7-2006 als LADY BAYAN verkocht aan L.A. Yassin & A. Mammoudeh, Georgië, in beheer bij Raouf Maritime Co., Tartous, Syrië. 5-2-2010 (e) verkocht aan Gulf Star Shipping & Trading, Georgië, in beheer bij IMS Hellenic Co., Piraeus. 8-2010 herdoopt GULF STAR. 10-2-2012 (m) vlag: Moldavië, roepsein EPRO. 2-2012 in beheer bij IMS Hellenic Co., Piraeus. 30-10-2015 (e) verkocht aan Alhajri M.M., Tanzania, roepsein 5IM685, in beheer bij Phoenixia Maritime LLC (Phoenixia Maritime Co), Tartous, Syrië. 10-2015 herdoopt ADEEM 1. 12-4-2017 in beheer bij Phoenixia Maritime LLC (Phoenixia Maritime Co.), Tartous, Syrië en Adeem Al Jazeera, Jeddah, Saudi Arabia. 5-2019 vlag: Comoros, roepsein D6A2581. 26-5-2019 (F) herdoopt ALMABROUKA 11. 6-10-2019 vlag: Sao Tome and Principe, roepsein S21TK. 1-2020 vlag: Sao Tome & Principe (VALS). 2025 vlag: Tanzania (5IM593). (Foto: Teun van der Zee).

BROUWERSGRACHT, IMO 7929619 (NB-284), 25-9-1980 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1163) als BROUWERSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Brouwersgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 22-5-2000 gearriveerd bij Shipdock B.V., Amsterdam, 2000 verkocht aan Celtic Master Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij M.G.L. Shipping Ltd., 6-2000 herdoopt CELTIC MASTER. 30-6-2000 vertrokken van Amsterdam. 8-2002 verkocht aan Dominion Progress S.A., Vladivostok, Rusland, vlag: Cambodja, in beheer bij DD Shipping Co. S.A., Vladivostok, Rusland, 4-9-2002 herdoopt ALASKA CARRIER. 10-2004 verkocht aan Petromar Plc., Varna, Bulgarije, thuishaven: Moroni, vlag: Comoros, 21-10-2004 (GL) herdoopt CARINA. 30-1-2006 (e) thuishaven en vlag: Varna-Bulgarije. 4-2007 verkocht aan Pozoni Denizcilik Ticaret Ltd. Sirketi, Istanbul, vlag: St. Vincent and the Grenadines, 30-4-2007 (e) herdoopt NAZLI N. 5-2009 verkocht aan Assand Maritime Transportation, Tartous, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij Phoenicia Maritime Co., Tartous. 1-2012 verkocht aan White Shark Shipping SAL, Beirut, vlag: St. Vincent and the Grenadines, in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut. 10-2015 verkocht aan San Nikolla Shipmanagement Co., Durres, Albanië, vlag: Panama, herdoopt AGIA PARASKEVI I. 26-2-2020 verkocht aan Sea Breeze Maritime Co. Ltd., Moldavië (ER2770), in beheer bij Mahi Nour Gida Denizcilik Ithalat Ihracat Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Mersin, Turkije, herdoopt NASIM S. 25-2-2021 vlag: Palau, roepsein T8A3573. 4-2021 verkocht aan Star Group Ltd., Monrovia, vlag: Palau (T8A3573), 4-2021 herdoopt SEA STAR. 18-8-2021 tijdens passage Canakkale Strait technische problemen opgelopen, ten anker op Karanlik liman Anchorage voor reparatie, 22-8-2021 na reparatie te Bourgos. 23-8-2021 van Bourgos naar Chornomorsk, Oekraïne, 26-8-2021 ETA te Chornomorsk. 18-8-2022 in beheer bij Star Group for Navigation, Damietta, Egypte. 2-2025 vlag: Tanzania (5IM991).



BULKER BEE 30, IMO 9489986 (NB-305), Hady Size Bulker, 9-10-2007 contract, 10-3-2009 kiel gelegd, 15-6-2010 te water, 29-10-2010 opgeleverd door T.K.S. Company Ltd. Yeonggwang Shipyard (H-0002) als MARCAROLINA aan Marcarolina G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Horizont Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. en MC-Schiffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg. 23.548 GT, 10.838 NT, 33.741 DWT. 185,14 (176,99) x 30,06 x 14,70 x 9,990 meter. 7.150 kW, M.A.N. 5S50MC. 16-2-2017 verkocht aan Nordic Handysize II AS, Monrovia-Liberia, in beheer bij Nordic Hamburg Shipmanagement (HK) Ltd., 4-7-2017 herdoopt NORDIC SKAGEN. 4-2023 verkocht aan Bulker Bee 30 Shipping B.V., Rotterdam, 5-5-2023 vlag Nederland, roepsein PGGD, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rotterdam, 28-4-2023 (e) herdoopt BULKER BEE 30. 29-4-2023 te Georgetown, Guyana, 5-5-2023 op Georgetown Anchorage. (Foto: Ruud Coster, 21-1-2012).

Binnenvaartschip verstrikt in ankerketting

De tanker 'ISLA DE BIOKO', geladen met ureum, kwam op 27 april 2025 om 21.20 uur in aanvaring met bakken gesleept door de sleepboot 'Ginny Rose'. De aanvaring leidde ertoe dat één bak zonk en zes andere op drift raakten, terwijl ze stroomafwaarts voeren op de Mississippi vanuit St. Rose, Louisiana. De omstandigheden op de rivier waren zwaar en uitdagend ten tijde van het ongeluk. Na het nieuws van de aanvaring mobiliseerde de kustwacht onmiddellijk lokale sleepboten, die erin slaagden vier van de bakken

met succes te bergen, maar twee ervan raakten vast in de ankerkettingen van de 'RED FIN' en 'BULKER BEE 30'. Het gedeelte nabij de aanvaringsplaats werd tijdelijk afgesloten door de kustwacht terwijl de bemanning beoordeelde of het veilig was om door te varen gezien de gezonken bak. Op 28 april, nadat de diepte van de gezonken bak veilig werd geacht voor andere schepen en de laatste twee bakken waren geborgen, werd het kanaal heropend, zij het met beperkingen. Er is een onderzoek ingesteld naar de oorzaak en er worden plannen gemaakt om het gezonken schip te bergen. (Timsen, 30 april 2025).

CORAL MEANDRA, IMO 9129380 (NB-288), 15-10-1995 kiel gelegd, 21-7-1996 te water gelaten, 9-10-1996 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (106) als CORAL MEANDRA aan Scheepvaart Mij. "Coral Meandra" B.V., Rotterdam (PDIB), in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. LPG gastanker. 4.054 GT, 1.213 NT, 5.108 DWT. 97,48 (93,50) x (15,30) x 8,60 x 6,620 meter. 2 gastanks, 4.200 m³, pompcapaciteit 600 ton/uur, 14 kn. 4.024 EPK, 2.960 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, 720 omw/min., vertraagd naar 184 omw/min., Wärtsilä 8R32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 1999 verkocht aan Ocean Gas I C.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 3-2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming Coral Meandra B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 8-10-2015 (e) verkocht aan Battery Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5JU6, in beheer bij Foresight Shipping Management, Dubai. 2021 verkocht aan FSM Ltd., Monrovia-Liberia, 10-2021 in beheer bij Foresight Shipping Management, Dubai en Mirsh Ship Management Service Ptv. Ltd., Kochi, Kerala, India, 7-10-2021 (F) herdoopt LPG FSM. 1-2025 vlag: Palau (T8A5114).

CORAL RUBRUM, IMO 9185346 (NB-218), 16-11-1998 kiel gelegd, 18-3-1999 te water gelaten, 17-7-1999 gedoopt CORAL RUBRUM, 4-10-1999 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H116) aan Scheepvaart Mij. "Coral Rubrum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., 17-10-1999 gearriveerd te Map Ta Phut op de 1e reis, 1-11-1999 gearriveerd te Singapore. LPG/ETHYLENE gastanker, roepsein PCFM. 5.469 GT, 1.641 NT, 6.050 DWT. 107,92 (100,20) x 16,95 x 9,40 x 7,450 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 5.256 m³, 2 ladingpompen, totaal 800 ton/uur, 230 en 650 ton bunkers, verbruik 19 ton/dag, 15,5 kn. 5.712 EPK, 4.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 6S35MCE, Hudong Shipyard Diesel Engine Branch, Shanghai. 2000 verkocht aan Ocean Gas Beheer II B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 4-2007 verkocht aan Coral Rubrum B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 9-2010 in beheer bij Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 11-2014 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5HL2. 3-6-2024 verkocht aan Radha Holding Limited, Libreville-Gabon (TRBT4), 6-2024 herdoopt RADHA. 12-2024 verkocht aan BSM Marine LLP, vlag: Gabon, in beheer bij Radha Holding Limited, Libreville. 21-1-2025 verkocht aan Radha Holding Limited, 1-2025 vlag: Comoros (D6A3778), in beheer bij Radha Holdings Ltd., Majuro en Vertical Shipping Co., Navi Mumbai.



DELPHINE, IMO 9789245, Ro-Ro Cargo Ship, 74.273 GT, 22.282 NT, 27.687 DWT, 31-8-2015 contract, 11-4-2017 kiel gelegd, 18-8-2017 te water gelaten, 5-1-2018 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (8206) als DELPHINE aan Shiplux XII S.A., Malta (9HA4553), in beheer bij CldN RORO S.A. en AW Ship Management Ltd., in charter bij Cobelfret (Compagnie Belge d'Affrètements). 234,06 (226,33) x 35,33 x 31,90 x 8,117 meter. 19-1-2022 in beheer bij CldN RORO S.A., Luxembourg en Anglo-Eastern Ship

Management (NL) B.V., Goes. 6-1-2025 verkocht aan CldN RORO S.A., Malta (9HA4553), in beheer bij CldN RORO S.A., Luxembourg en Anglo-Eastern Ship Management (NL) B.V., Goes, in charter bij Cobelfret. 15-4-2025 vanaf Immingham gearriveerd in het Britanniadok te Zeebrugge. 16-4-2025 om 15:00 uur brak er brand uit op een autodek, er stonden 140 voertuigen aan boord waarvan er circa 100 met elektrische aandrijving. Iedereen aan boord is veilig geëvacueerd, de kapitein van het schip bleef aan boord om samen met de brandweer en hulpdiensten de situatie in de gaten te houden. De brand werd onder controle gebracht. Naast de brandweer werden ook vier sleepboten ingezet om de brand te bestrijden en de scheepsromp aan stuurboordzijde te koelen. Het interne brandbestrijdingssysteem werd geactiveerd. Door de zuurstoftoevoer met koolstofdioxide af te sluiten, werd de brand onder controle gebracht. De brandweer bekeek nu hoe de brand verder te bestrijden. Er bestond een risico dat de brand weer zou opblazen bij het openen van de luiken. Ook was nog niet duidelijk hoe groot de schade was. Het ruim was pikdonker door de grote hoeveelheid rook. Er was veel rookontwikkeling van de elektrische auto's, wat ook de bluswerkzaamheden bemoeilijkte. De brand had geen grote gevolgen voor de rest van de haven. De schepen kunnen nog wel in- en uitvaren, een schip dat bij de LNG-terminal lag, moest vanwege de perimeter wachten. (Timsen, 17-4-2025. Foto: Arjen Elmendorp, 12-09-2019, Zeebrugge).

Ongeveer 100 auto's beschadigd bij brand

Bij de brand op de 'Delphine' in de haven van Zeebrugge raakten ongeveer 100 auto's beschadigd. Dit meldde de brandweer nadat ze met brandwerende pakken en zuurstofflessen het gebied waren binnengekomen. Er stonden 140 voertuigen op het getroffen autodek, waarvan er zeker 100 zijn uitgebrand. Onder hen veel elektrische auto's. De meeste accu's zijn volledig doorgebrand. De ruimte was nog steeds tussen de 60 en 100 graden warm, wat betekende dat de brand weer zou opblazen als we een luik zouden openen en zuurstof zouden toelaten. Rond middernacht werd stikstof toegediend om de brand in die ruimte te blussen. 's Ochtends vond er opnieuw overleg plaats en werd besloten de ruimte niet te openen. Het schip werd uitgerust met CO2-tanks en daarmee was het eerste deel van de brand bestreden. Het zal nog lang duren voordat de auto's uit de ruimte zijn verwijderd. Het dek erboven stond vol met trailers en ook die moeten van het schip worden verwijderd.

Een ventilatieoperatie met hogedrukventilatoren begon op 18 april om 10.00 uur en duurde tot de avond. Door de landwaartse windrichting bestond er risico op rook- en stankoverlast in de omgeving. Brandweerboten bleven de romp actief koelen uit angst voor een nieuwe uitbraak. (Timsen, 18-4-2025).

Brand eindelijk geblust, dek geventileerd

De brand aan boord van de 'Delphine' is eindelijk geblust. Hoewel de brand op de dag zelf vrij snel onder controle was, bestond er de afgelopen dagen nog steeds een risico op heropflakking. Dit kwam mede doordat er ook elektrische auto's aan boord waren. De brandweer van Brugge kon op 18 april zonder problemen het ruim met de uitgebrande auto's openen en ventileren. Dit moest voorzichtig gebeuren, omdat anders de kans bestond dat de brand weer zou opblazen. Eerst openden de brandweerlieden de luiken van het schip. Vervolgens werd het ventilatiesysteem van het schip geleidelijk geactiveerd, wat allemaal zonder problemen verliep. Er was geen gevaar meer dat de brand weer zou opblazen. Het dek is weer toegankelijk. Het is nog niet duidelijk wanneer de uitgebrande auto's van het schip zullen worden geborgen. Naar schatting zijn minstens 100 auto's vernield. (Timsen, 22-4-2025).

EGMONDGRACHT, IMO 9081320 (NB-327), 31-8-1993 contract, 29-9-1993 kiel gelegd, 16-7-1994 te water, 14-10-1994 opgeleverd door Merwede Shipyard B.V., Hardinxveld (665) als EGMONDGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming Egmondgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 8.440 GT, 12.760 DWT. Roepsein PDWG. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Egmondgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2019 verkocht aan Transport Aujaq Inc., 15-6-2019 onder de vlag Canada gebracht, roepsein VAAF, in beheer bij Neas Inc., (Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.), Montréal, herdoopt AUJAQ. 26-11-2024 in beheer bij Spliethoff Agency & Forwarding B.V., Amsterdam. 28-3-2025 verkocht aan 21 Leda Beteiligungs GmbH & Co., Leer, 3-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2ID6), in beheer bij Delft Schifffahrt GmbH & Co. K.G., Emden, herdoopt HEIDRUN.

EKARMA, IMO 9630016 (NB-316), 15-11-2011 (BV) opgeleverd door Zhejiang Tianshi Shipbuilding Heavy Industry Co. Ltd., Wenling, China (TS050) als CHUN HE aan Hong Kong Tehe Shipping Co. Ltd., Hong Kong, in beheer bij Angel Shipping Hong Kong Co. en Shanghai Yuhai Shipping Co. 6.601 GT, 2.763 NT, 8.232 DWT. 116,23 (110,00) 18,00 x 10,40 x 7,000 meter. 12,2 kn. 3.397 EPK, 2.500 kW, Shaanxi Diesel Engine Heavy Industry Co. Ltd., Shaanxi NE-2010. 9-11-2012 (e) verkocht aan Volcano Shipping N.V., Willemstad-Curaçao, roepsein PJLK, in beheer bij Femco-West Ltd., St. Petersburg, 11-2012 herdoopt EKARMA. 19-1-2015 (e) verkocht aan RS Bulk Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5HW8, in beheer bij Femco-West Ltd., St. Petersburg. 4-2019 in beheer bij Genmarca Shipping Ltd., Paphos, Cyprus. 2020 verkocht aan Asaf Ship Management Co. Ltd., 22-9-2020 (F) vlag: Panama, roepsein 3FKL4, in beheer bij Milestone Gemi Isletmeciligi ve Acenteligi Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 22-9-2020 (F) herdoopt WIND S. 3-2024 vlag: Palau (T8A4720), 3-2024 in beheer bij Milestone Gemi Isletmeciligi ve Acenteligi Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 25-3-2025 verkocht aan Nicola Shipping Ltd., Istanbul, vlag: Vanuatu (YJQV9), 3-2025 herdoopt TOPTERIX.



EMILIA THERESA, IMO 9165451 (NB-91), Chemical/Products Tanker, 3.356 GT, 1,587 NT, 5.527 DWT, 1998 opgeleverd door Tuzla Gemi Endustrisi A.S., Tuzla (21) als EMILIA THERESA aan Emilia Shipping Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Unifleet B.V., Roosendaal. 16-8-2002 verkocht aan I/S Quality Shipping (Herning Shipping A/S). 10-2008 fusie met Herning Shipping A/S. 28-12-2009 verkocht aan VL Shipping Holding A/S (Vitta Therea Lysgaard). 2-2010 onder de vlag van Malta gebracht door Lysgaard Holding A/S. 2010 verkocht aan Herning Shipping Asia Pte. Ltd., Singapore (9VFJ3), in beheer bij Herning Shipping A/S. 2011 verkocht aan VL Shipping Holdig A/S, Herning-Denemarken (DIS) (OUNC2), in beheer bij Herning Shipping A/S. 2012 in beheer bij Nordiv Tankers A/S, Kopenhagen. 2015 verkocht aan Lysgaard Shipholding A/S, Denemarken (DIS) (OUNC2), in beheer bij Nordiv Tankers A/S, Kopenhagen. 9-2019 verkocht, vlag: Panama (H9SD), in beheer bij Valsa Holding Ltd., 9-2019 herdoopt GUARDIANS. 13-1-2021 vertrokken van Rouen, geladen met circa 5.000 ton koolzaadolie. 5-2022 verkocht aan Mael Shipmanagement Co., Panama, 10-6-2022 in beheer bij Apac Marine Services Pvt. Ltd., 6-2022 herdoopt SHIN'I. 6-9-2022 verkocht aan Spiranti Trading Ltd., Panama, 9-2022 herdoopt GUARDIANS. 8-1-2024 verkocht aan Unika Group OU, Tallinn, vlag: Panama (H9SD), in beheer bij MAKO MARINE LLC, herdoopt STELLAR. 28-5-2024 in beheer bij Unika Group OU, Tallinn. (Foto: Teun van der Zee, 7-9-2005).

Oordeel in zaak van vermoedelijke vervuiling van de zee

Rechtbank Rouen oordeelde in zaak van vermoedelijke vervuiling van de zee op basis van satellietbeelden. De "Guardians", inmiddels varende onder de naam 'Stellar', had in 2021 haar tanks voor de kust van Normandië geleegd. Tot nu toe was er geen vervolging ingesteld zonder visuele controle. Op de ochtend van 13 januari 2021 verliet de tanker, geladen met bijna 5000 ton koolzaadolie, de haven van Rouen op weg naar Rotterdam. CleanSeaNet, een satellietmonitoringsysteem voor vervuiling op zee beheerd door het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid, ontdekte een olieachtig oppervlak op ongeveer 10 zeemijl van de kust van Normandië, nabij Le Havre. Volgens de eerste bevindingen had de chemicaliëntanker illegaal ongeveer 36 kubieke meter afvalwater met plantaardige olieresten geloosd op een afstand van 10,01 zeemijl (ongeveer 18 km) van de Franse kust, hoewel de regelgeving een lozing op ten minste 12 zeemijl vereist.

Satellietbeelden, gecombineerd met de koers van het schip, correleerden sterk met de aanwezigheid van de olievlek tussen de 'Guardians' en de kapitein. Op basis van deze informatie startte de officier van justitie van Le Havre een procedure tegen de kapitein en de eigenaar van het schip wegens illegale lozing van vervuilende stoffen.

De autoriteiten konden echter pas de volgende dag over het gebied vliegen, toen het schip en de vervuilende olievlek, ongeveer 15 kilometer lang en 500 meter breed, niet meer zichtbaar waren. Onderzoek door de maritieme politie leverde ter plaatse geen direct bewijs op: er werden geen watermonsters genomen, mede door het zeer onstabiele weer. De officier van justitie, die het schip aanvankelijk had stilgelegd, startte desondanks een rechtszaak. In eerste instantie, in maart 2022, sprak de rechtbank van Le Havre de kapitein en eigenaar van de 'Guardians' vrij, omdat het overgelegde bewijs onvoldoende was. Deze beslissing werd aangevochten door milieuorganisaties Surfrider Foundation en France Nature Environnement, burgerlijke partijen, die in beroep zijn gegaan. De zaak heeft sindsdien een ongekende juridische wending genomen, waarbij milieuorganisaties hopen op een veroordeling op basis van satellietbeelden.

Drie jaar na de gebeurtenissen deed het Hof van Beroep van Rouen op 25 april 2025 uitspraak.

In een uitspraak waarmee de beslissing in eerste aanleg werd vernietigd, oordeelde het Hof van Beroep van Rouen dat het Cypriotische bedrijf Valsa Holding Ltd., als eigenaar en exploitant van de tanker, schuldig was aan het onrechtmatig lozen van vervuilende stoffen, evenals de kapitein van het schip. Er werd een totale boete van € 80.000 vastgesteld, waarvan € 60.000 door de reder betaald zal worden. Daarnaast ontvangen France Nature Environnement en Surfrider, als burgerlijke partijen, € 10.000 schadevergoeding en € 1.000 op grond van artikel 475-1 van het Franse Wetboek van Strafvordering voor gemaakte kosten. In Frankrijk was dit de eerste keer dat vervolgingen werden gestart op basis van satellietbeelden, zonder visuele bevindingen, en dat er vervolgens een veroordeling volgde. Dit zou in de toekomst tot meer rechtszaken kunnen leiden. (Timsen, 25 april 2025).



ENDEAVOR, IMO 9312195 (NB-120), 24-5-2004 kiel gelegd, aanvankelijk i.a. als CONSTITUTION, vlag: Duitsland, 14-11-2004 te water gelaten, gebouwd door Deawoo-Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (4048), op eigen kracht vertrokken naar Harlingen, 26-4-2005 gearriveerd te Harlingen, daar de restpunten afgewerkt, 4-5-2005 gedoopt ENDEAVOR door mevrouw E. Arlman-Landman (echtgenote van de heer C. Arlman, burgemeester van Harlingen), 12-5-2005 (GL) opgeleverd door Volharding Shipyards B.V., Westerbroek (572) als ENDEAVOR aan Endeavor Shipping B.V., Harlingen (PHCH), in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 7.682 GT, 3.930 NT, 9.450 DWT, 750 TEU, 134,65 (125,60) x 21,50 x 9,30 x 7,000 meter. 18 kn. 9.782 EPK, 7.200 kW, 8 cyl 4 tew, 430 x 610, MAK 8M43 #65269. In charter gegaan bij Seawheel Vapores Suardiaz te Bilbao. 3-11-2005 tijdens een reis van Greenock, U.K. naar Bilbao, Spanje ging de lading schuiven en verloor enkele containers. 12-2012 verkocht aan Endeavor Bewaarder B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 16-11-2023 verkocht aan Endeavor Custodian B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 4-2025 verkocht aan Contarga Ltd., vlag: Cyprus (5BUU6), in beheer bij USC Barnkrug GmbH & Co. K.G., Drochtersen, herdoopt CT ENDEAVOR. (Foto: Roel Zwama, 29-7-2010).

FPSO CIDADE DE PARATY, IMO 8613877 (NB-263), 28-12-1987 kiel gelegd, 10-5-1988 te water, 10-1988 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (480) als WORLD PRELUDE aan Clover Co. S.A., Panama, in beheer bij World-Wide Shipping Group Ltd. VLCC, 142.639 BRT, 265.243 DWT. 8-2001 in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd. 2005 verkocht aan Titan Aries Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Titan Ocean Pte. Ltd., 6-2005 herdoopt TITAN ARIES. 24-6-2008 in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Isle of Man) Limited. 12-2008 verkocht aan Theseus Ltd., 2012 vlag: Bahamas, in beheer bij Bernhard Schulte Shipmanagement (Isle of Man) Limited, 12-2008 herdoopt THESEUS. 23-7-2010 in beheer bij SBM Offshore Systems. 4-2012 verkocht aan Tupi Nordeste S.a.r.l., Bahamas, in beheer bij SBM Offshore Systems, 3-5-2012 herdoopt FPSO CIDADE DE PARATY. 2012 verbouwd van VLCC tot Offshore Processing Ship. 4-2013 tonnage: 142.639 GT, 260.766 DWT. 9-12-2013 (e) in beheer bij SBM Offshore Systems en SBM Brazil. 10-2014 verkocht aan Single Buoy Moorings, Bahamas, in beheer bij SBM Offshore Systems en SBM Brazil. 3-2019 verkocht aan Tupi Nordeste S.a.r.l., Luxembourg, vlag: Bahamas (C6XM6), in beheer bij SBM Offshore Systems, Monte Carlo en SBM Brazil. 11-2019 een 20 procent minderheidsbelang in de FPSO CAPIXABA overgenomen door SBM. Begin april 2025 tekende SBM Offshore een sale and leaseback financieringsovereenkomst voor de FPSO CIDADE DE PARATY. De deal van \$ 400 miljoen omvatte een looptijd van acht jaar.



De transactie zal naar verwachting voor eind april 2025 worden afgerond. Het Nederlandse bedrijf en haar partners zullen de FPSO blijven exploiteren en onderhouden tot het einde van de initiële charter- en exploitatiecontracten voor de resterende periode van 8,5 jaar. (Foto: Teun van der Zee, 9-12-1989).

FRISIAN FAMKE, IMO 1036848, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-313, 30-6-2026 geplande oplevering als FRISIAN FAMKE aan Boomsma Shipping B.V., Sneek, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.

FRISIAN FORZA, IMO 1037414, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-315, 31-1-2027 geplande oplevering als FRISIAN FORZA aan Boomsma Shipping B.V., Sneek, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.

HANSA ANHOLT, IMO 1036836, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-312, 28-2-2026 geplande oplevering als HANSA ANHOLT aan Boomsma Shipping B.V., Sneek/Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.

HANSA BORNHOLM, IMO 1036850, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-314, 31-10-2026 geplande oplevering als HANSA BORNHOLM aan Boomsma Shipping B.V., Sneek/Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.

HANSA CHRISTIANSOE, IMO 1031587, General Cargo Ship, 4.487 GT, 2.238 NT, 6.002 DWT, 11-8-2022 contract, 2-9-2024 kiel gelegd, 6-11-2024 te water, 18-3-2025 opgeleverd door Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. Ltd. (DJHC6099) als HANSA CHRISTIANSOE aan Schiffahrts-Gesellschaft "Hansa Christiansoe" mbH & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQ2450), in beheer bij Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G. en NewTide Chartering B.V., Rotterdam. 99,779 (97,86) x 15,546 x 7,40 x 6,200 meter. MAN 6L27/38, Energy Solutions SE.

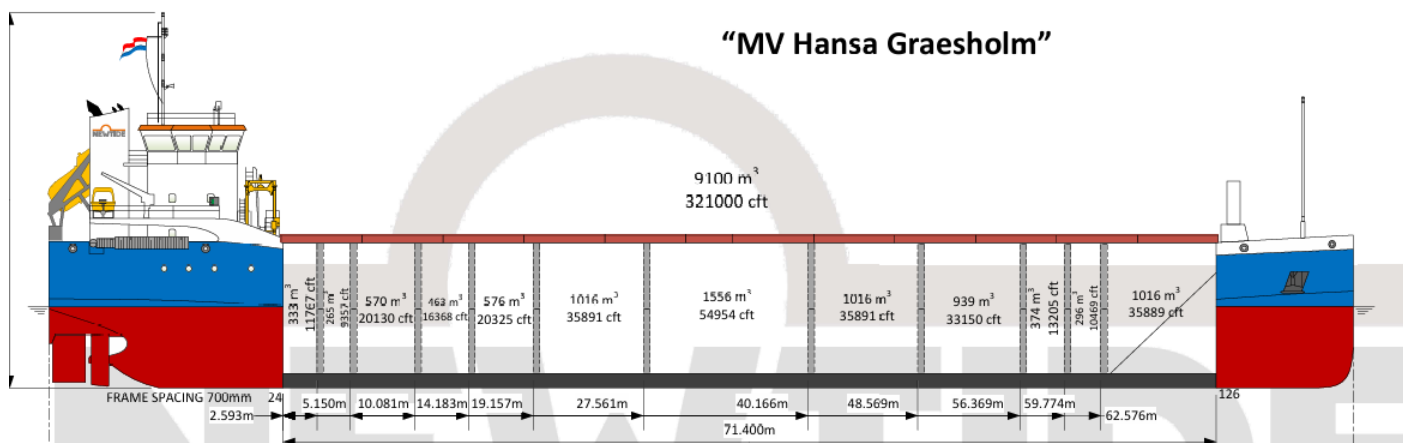
HANSA DREJOE, IMO 1031599, General Cargo Ship, 4.492 GT, 2282 NT, 5.900 DWT, 20-1-2025 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6100, 9-7-2025 geplande oplevering als HANSA DREJOE aan Hansa Drejoe Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag Portugal (Madeira), in beheer bij Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg en NewTide Chartering B.V., Rotterdam. 99,78 (97,87) x 15,45 x . x 6,200 meter.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

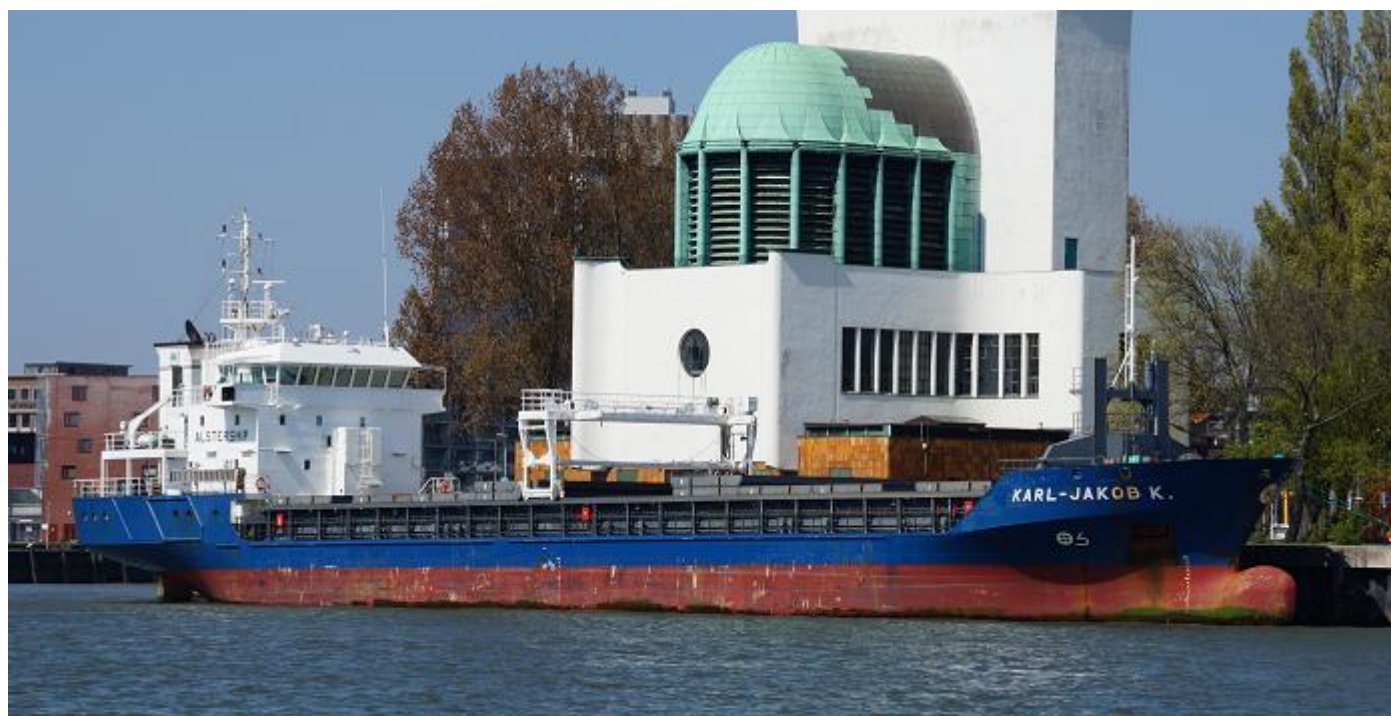
"MV Hansa Graesholm"



HANSA ENDELAVE, IMO 1037426, General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-316, 31-5-2027 geplande oplevering als HANSA ENDELAVE aan Boomsma Shipping B.V., Sneek/ Leonhardt & Blumberg Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam. Bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam komen ook de HANSA FANOE en HANSA GRAESHOLM in resp. 2026 en 2027 in beheer. (Afbeelding; NewTide Chartering).

HECTOR, IMO 8639613, 1.939 GT, 581 NT, Cutter Suction Dredger, casco Machinefabriek Vos & Zonen B.V. (71), 20-1-1986 (BV-36A961) opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (0689) als HECTOR aan J.P. Broekhoven. 79,00 (67,20) x 16,50 x 5,20 x 3,940 meter. 1989 verkocht aan N.V. Ballast Nedam Baggeren (PEOT). 2001 verkocht aan Ballast HAM Dredging. 2003 verkocht aan Cutterzuigers I B.V., Nederland in beheer bij Van Oord Ship Management B.V. (N.V. Koninklijke Van Oord). 14-9-2013 te Willemstad, N.A. a/b van m.s. COMBI DOCK I. 20-11-2024 verkocht aan Mar Marine & Building Contracting LLC, Dubai, vlag: St. Vincent & the Grenadines (J8B6671), herdoopt MAR PRIME.

JADE, IMO 9411769 (NB-167), Bijlsma Trader 3250, 29-5-2007 te Yizheng te water gelaten als PRISCILLA, 13-8-2008 casco vertrokken van Shanghai, 19-10-2008 gearriveerd te Rotterdam op de ponton VEKA MEDIUM FOOT 1 achter de sleepboot PACIFIC HICKORY, in aanbouw voor J. Beikes, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 6-11-2008 vertrokken uit de Merwehaven te Rotterdam, afgebouwd bij Bijlsma/Veka B.V., Lemmer onder bouwnummer 763, 2010 de naam gewijzigd in JADE, 12-7-2010 aankomst te Harlingen vanaf Lemmer, 13-7-2010 proefvaart, 15-7-2010 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt JADE door Claartje de Jonge (echtgenote van de opdrachtgever tot de bouw) en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming Jade, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Fabian de Jonge, roepsein PCDI. 5-1-2011 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V., Amsterdam. 11-2017 verkocht aan Scheepvaartonderneming Jade, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V. 12-2020 verkocht aan F de Jonge, Amsterdam, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. en C-Shipping & Logistics B.V. 2-2025 verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., Amsterdam in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en C-Shipping & Logistics B.V., Maassluis.



KARL-JAKOB K., IMO 9344409 (NB-122), gebouwd bij Rousse Shipyard Ltd., Rousse onder bouwnummer 423648, 8-12-2005 te water gelaten, 5-1-2006 vertrokken van Rousse naar Varna, 24-1-2006 opgeleverd aan Rederij K&T Holland B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum, roepsein PIAD, 3.037 GT, 1.516 NT, 4.250 DWT. 325 TEU. 27-1-2006 vertrokken van Varna, 25-1-2006 vertrokken naar Turkije om te laden voor West Europa, 11-2-2006 (ETA) gearriveerd te Rotterdam. 2-2014 verkocht aan K&T Holland CV XII, Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 10-4-2025 verkocht aan United Dream Ltd., Panama (3E8724), in beheer bij Viya Ship Management Co., Istanbul, 4-2025 herdoopt UNITY ONE. (Foto: Koos Goudriaan, 18-4-2019, Parkkade, Rotterdam).

KING FISHER, IMO 9556038 (NB-200), tankschip, 27-5-2009 kiel gelegd, 14-12-2011 te water gelaten bij Galatz Santierul Naval Damen Galati S.A. onder bouwnummer 1188, 4-8-2012 als YN-9393 passage Istanbul tijdens een reis van Galatz naar Harlingen achter de sleepboot SERVAL 7636365, 31-8-2012 ten westen van Texel in windkracht 9 losgebroken van de SERVAL, het contract tot bergen ging naar Rederij Noordgat B.V., West-Terschelling, door de sleepboten HUNTER en HURRICANE vastgemaakt en naar Harlingen gebracht, afgebouwd bij Damen Scheepswerf Bergum B.V., Bergum onder bouwnummer DAMEN BERGUM 9393, 24-6-2013 opgeleverd als KING FISHER aan Ouse B.V., Rotterdam, roepsein PCVY, in beheer bij James Fisher (Shipping Services) Ltd., Barrow-in-Furness. 4.639 GT, 1.864 NT, 7.072 DWT. 104,00 x 17,00 meter. 4-2025 vlag: United Kingdom (MRTL4).



LONGSEA, IMO 9969522 (NB-327), General Cargo Ship, 2.593 GT, 3.700 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer GS YARD 244, 11-4-2025 ingezegend, gedoopt LONGSEA door mevr. Mieko Nanamura en te water gelaten bij Scheepwerf SaS / GS Yard B.V. te Waterhuizen, 30-5-2025 geplande oplevering als BALTIC DREAM aan Longship B.V., Groningen (PDLW). (Foto: Jeroen Houtman).

LOOTSGRACHT, IMO 8801618 (NB-327), 24-8-1988 kiel gelegd, 21-1-1989 te water gelaten, 20-4-1989 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1331) als POLECA aan Mascotte Inc., Panama. 6.037 BRT, 9.682 DWT. 1989 verkocht aan Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R., herdoopt MEKHANIK VOLKOSH. 1991 verkocht aan Mekhanik Volkosh Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Far-Eastern Shipping Co., 1991 herdoopt TIGER SPEED. 1992 herdoopt MEKHANIK VOLKOSH. 1992 verkocht aan C.V. Scheepvaart-onderneming Lootsgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, herdoopt LOOTSGRACHT. 2007 verkocht aan Inukshuk Inc., Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal, Canada, 4-5-2007 gearriveerd in de Noordersluis met bestemming de Afrikahaven te Amsterdam om nog 1 reis te doen voor Spliethoff, 7-2007 (e) vlag: Canada, 8-8-2007 herdoopt AVATAQ. 27-11-2007 (e) Nederlandse vlag, roepsein PFPT. 7-2008 vlag: Canada. 11-2008 vlag: Nederland. 7-2009 vlag: Canada. 11-2009 vlag: Nederland. 7-2010 vlag: Canada. 11-2010 vlag: Nederland. 6-2011 vlag: Canada. 8-2011 (e) verkocht aan Transport Umialarik Inc., Canada, in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS), Montréal. 25-1-2019 (mt) opgelegd te Montréal, Canada. 12-6-2019 (mt) te Montréal, Canada. 6-2019 verkocht aan Navis Car Line Pte. Ltd., Singapore, 6-2019 vlag: Panama, roepsein 3FGH8, in beheer bij Navis Shipping LLC, Vladivostok, 29-6-2019 herdoopt SOCOL 9. 16-7-2019 van Montréal naar het Panamakanaal, 29-7-2019 te Colon. 30-7-2019 op Panama Anchorage Atlantic. 5-8-2019 van Panama naar Vladivostok. 4-5-2023 in beheer bij Alfa Ship Managers Pte. Ltd., Singapore. 27-2-2025 op Vladivostok Anchorage. 7-3-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 29-3-2025 van Singapore Anchorage naar Alang, 9-4-2025 ETA te Alang, 7-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 10-4-2025 op Alang Anchorage, 12-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MARINE AZURE, IMO 1032957, Chemical/Oil Products Tanker, 4.903 GT, 4.265 NT, 7.990 DWT, 17-4-2025 opgeleverd door Zhejiang Shenzhou Sunshine Heavy Industry Co. Ltd. (SZ21080) als MARINE AZURE aan Azure Tankers Pte. Ltd., Singapore (9VAB6), in beheer bij V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore (V-Bunkers, Vitol Holding B.V.). 102,6 (97,30) x 19,00 x 9,30 x 7,120 meter. 3.260 EPK, 2.400 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 x 320, 900 rpm., vertraagd naar 297 rpm., Yanmar 6EY22AW, Yanmar Power Technology Co. Ltd. NE-2024.

MARNEDIEP, IMO 9148257 (NB-298), 19-2-1998 kiel gelegd, 15-3-1999 van Waterhuizen naar Delfzijl, 16-3-1999 technische proefvaart, 18-3-999 (RI) opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje (399) aan C.V. Beheermaatschappij m.s. "Marnediep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 17-3-1999 vertrokken uit de Eemshaven naar Europoort. 1-10-2002 in charter bij Van Uden Atlas Container Service (VACS) als vervanger van de CASTOR. 15-10-2002 gearriveerd te Rotterdam. 2007 verkocht aan Prestige Link Shipping Co. Ltd., Tallinn, vlag: Cyprus, 3-12-2007 in beheer bij CraftChart OÜ, Tallinn, 6-12-2007 herdoopt JOLANTA., 15-9-2008 (e) thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 11-2008 in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn. 27-7-2010 vlag: Cyprus (5BAY2). 2022 verkocht aan HLSC Panama S.A., Cyprus (5BAY2), 29-6-2022 (e) in beheer bij Tschudi Ship Management AS, Tallinn. 19-10-2022 (F) gearriveerd te Belfast. 20-10-2022 (e) verkocht aan Honduras Chips Manufacturing, Cyprus. 1-11-2022 verkocht aan HLSC Panama S.A., 11-2022 vlag: Panama (3E3792), 3-11-2022 (vt) herdoopt HERCA 1. 28-1-2025 verkocht aan Nelek Investments S.A., Panama (3E3792), in beheer bij Serviport Marine Line SVL Corp., Cortés, Honduras, 1-2025 herdoopt SVL HONDURAS. 7-3-2025 in beheer bij Serviport Marine Line SVL Corp., Cortés, Honduras en Orange Shipmanagement B.V., Groningen.

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-327), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Eén frac-tank leeggepompt

Het verwarmen en pompen van brandstof in frac-tanks aan boord van de 'MSCBALTIC III' is voortgezet zolang de weersomstandigheden het toelaten. Een van deze tanks werd succesvol geleegd en de olie werd overgebracht naar het schip ernaast. De weersomstandigheden zorgden voor vertragingen door de sterke wind en hoge golven, maar tegen het einde van de lente zou het weer moeten verbeteren.

Sinds 11 april zijn er in totaal zes kleine teerballen aangespoeld op het strand bij de vindplaats van de 'MSC BALTIC III', maar er is geen andere vervuiling vastgesteld.

Onderwaterinspectie heeft uitgewezen dat de romp van het schip ernstig beschadigd is. (Timsen, 22-4-2025).



230 cbm brandstof verwijderd

Bergingsteams die aan boord van de 'MSC BALTIC III' werken, hebben 230 kubieke meter brandstof uit het schip verwijderd en vier fractanks aan boord van het schip gevuld. De geborgen brandstof was op 26 april overgeladen naar de 'MSC CELINE' die langs zij lag in Corner Brook.

Er bevond zich nog ongeveer 1475 kubieke meter brandstof op het schip. De werkzaamheden om de brandstof te verwijderen vonden plaats zodra de weersomstandigheden het toelieten. (Timsen, 27-4-2025).

Vijftiende update – 30 april 2025

Op het water en langs de kustlijn worden de onderzoeken voortgezet. Sinds de vorige update zijn er twee extra teerballen gevonden op de kustlijn. Er is geen extra vervuiling waargenomen.

Van de ongeveer 230 kubieke meter brandstof die uit het schip is gehaald, is tot nu toe 195 kubieke meter overgeladen van het schip naar de MSC Celine. Het verschil in volume is te wijten aan de hoeveelheid restolie die na het overpompen in de frac-tanks achterblijft.

De vier frac-tanks op het dek van de MSC Baltic III zijn vol en wachten nog op overdracht aan het schip. Het verwarmen, pompen en overbrengen van olie zal doorgaan als het weer het toelaat.

Op 29 april werden 14 vrachtcontainers van het dek van het schip gehaald en op het schip geplaatst voor overlading naar de kust in Corner Brook.

De Canadese kustwacht blijft ter plaatse en werkt samen met het bergingsbedrijf om ervoor te zorgen dat verontreinigingen van het schip worden verwijderd.

MSC heeft bevestigd dat ze aannemers hebben aangetrokken om te beginnen met de bouw om de toegang over de weg van Little Port naar de MSC Baltic III-site te verbeteren. Voor meer informatie over de wegenbouw kunt u contact opnemen met MSC. (Bron en foto: Canadian Coast Guard/LK).



NORBANK, IMO 9056583 (NB-327), ro-ro ferry, 10-8-1992 kiel gelegd, 5-6-1993 te water gelaten, 29-10-1993 vertrokken van de werf, 31-10-1993 opgeleverd (LR) door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (961), als NORBANK aan Norbank C.V., Rotterdam (PGIS), in beheer bij North Sea Ferries Noordzee Veerdiensten B.V. 17.464, GT, 5.239 NT, 6.791 DWT. 166,77 (157,65) x 23,90 x 14,40 x 6,016 meter. Brandmerk 18395 Z R 1993. 57 cabine-passagiers, 114 bed-passagiers, 2.040 m. lengte van de rijbanen, 156 trailers (12 m. units), 2 boegschroeven, 23 kn. Zusterschip: NORBAY. 33.281 EPK, 24.480 kW, middelste motoren: 17.619 EPK, 12.960 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 9ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, zijmotoren: 15.662 EPK, 11.520 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, verdraagd naar 2 verstelbare schroeven. 2-11-1993 in dienst op de route Europoort-Hull. 11-1996 verkocht aan P&O European Ferries (Irish Sea) Ltd. Rotterdam, in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. en P&O Irish Sea Ltd. 5-2001 ingezet op de dienst Rotterdam-Felixtowe. 7-1-2002 ingezet op de dienst Liverpool-Dublin. 2002 in beheer bij P&O Ferries Ltd. 26-12-2023 van Liverpool. 28-12-2023 te Beneluxhaven, Europoort. 3-1-2024 van de Beneluxhaven naar Tilbury, 4-1-2024 te Tilbury en terug, ingezet tussen Beneluxhaven, Europoort en Hull. 3-2025 verkocht, 25-3-2025 vertrokken van Zeebrugge, 29-3-2025 te Las Palmas, 30-3-2025 van Las Palmas naar Cape Town, 12-4-2025 ETA te Cape Town. 19-4-2025 te Port Louis, Mauritius. 20-4-2025 van Port Louis, Mauritius naar Dubai naar Dubai Port Rashid, 29-4-2025 te Dubai Port Rashid. 29-4-2025 verkocht aan DP World UAE Region FZE, Dubai, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6732), 4-2025 herdoopt DP WORLD EXPRESS. (Foto: Malcolm Cranfield, 19-3-2022, Liverpool).

ONE GUYANA, IMO 9919436 (NB-324), Offshore Processing Ship, 148.557 GT, 250.000 DWT, 21-1-2022 (e) opgeleverd door Shanghai Waigaoqiao (H1498) als MPF3 aan Single Buoy Moorings, Bahamas (C6EU9), in beheer bij SBM Offshore, Marly, Zwitserland, naar Singapore om afgebouwd te worden. 10-2004 herdoopt ONE GUYANA. 17-2-2025 vertrokken van Singapore met sleepboten BOKA CENTRE, BOKA GUARD en BOKA STRIKER naar Yellowtail Field Georgetown, Guyana. 20-3-2025 ETA te Walvis Bay, 19-4-2025 ETA te Georgetown, Guyana. 16-4-2025 gearriveerd te Georgetown en gestart met het installeren.

Georgetown, Guyana - ExxonMobil Guyana heeft vandaag de aankomst aangekondigd van het ONE GUYANA Floating, Production, Storage and Offloading (FPSO)-schip in Guyanese wateren. Dit schip voegt zich bij de FPSO's Destiny, Unity en Prosperity in het Stabroek-blok voor de kust van Guyana.

De ONE GUYANA FPSO, gebouwd door SBM Offshore, zal opereren in het Yellowtail-project, met een initiële productiecapaciteit van 250.000 vaten per dag en een totale opslagcapaciteit van ongeveer twee miljoen vaten. De productie van het Yellowtail-project zal naar verwachting later dit jaar van start gaan na voltooiing van de installatie en boorwerkzaamheden. Daarmee komt de dagelijkse productiecapaciteit van de EMGL-activiteiten op ongeveer 900.000 vaten.

Huzefa Ali, productiemanager van ExxonMobil Guyana, verklaarde: "De komst van de ONE GUYANA FPSO symboliseert de onwrikbare samenwerking tussen ons team, de overheid en onze industriële partners. We zijn er trots op een cruciale rol te spelen in het vormgeven van het energielandschap van Guyana, terwijl we

tegelijkertijd duurzame ontwikkeling bevorderen en de gemeenschappen die we bedienen versterken."

Op 3 mei vindt er een straatfestival plaats om de aankomst van het schip te vieren en de voordelen van het Yellowtail-project voor Guyana te benadrukken: het vergroten van de lokale content en het verhogen van de nationale inkomsten. Het Yellowtail Local Street Festival zal Guyana's talent, smaken en creativiteit in de schijnwerpers zetten en omvat een kinderzone en entertainment dat het beste van de Guyanese cultuur belicht.

ExxonMobil Guyana Limited is de exploitant en heeft een belang van 45% in het Stabroek-blok. Hess Guyana Exploration Ltd. heeft een belang van 30% en CNOOC Petroleum Guyana Limited heeft een belang van 25%. (Bron: ExxonMobil Guyana).



P&O NEDLLOYD MONDRIAAN, IMO 9289922 (NB-290), aanvankelijk MONDRIAAN STAR, 5-4-2004 kiel gelegd, 17-9-2004 te water gelaten, 14-12-2004 opgeleverd door IHI Marine United Inc. (3191) aan "Mondriaan Star" Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (A8FG5), in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg. 93.511 GT. 7500 TEU, 24,5 kn. 61.900 kW, Wärtsilä-Sulzer 12RT-FLEX96C, Diesel United Ltd. 17-12-2004 te Shanghai. 22-12-2004 te Hong Kong. 18-1-2005 voor de 1e keer gearriveerd in de Europoort. 12-3-2005 gearriveerd in de Amazonehaven in de Europoort, 14-3-2005 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt P&O NEDLLOYD MONDRIAAN door zwemster Inge de Bruijn, 14-3-2005 terug naar in de Amazonehaven, 15-3-2005 vertrokken naar zee. 13-3-2006 (GL) herdoopt MAERSK SANA. 20-9-2016 verkocht aan Tongchi International Ship Lease Co. Ltd., Singapore (9V5240), in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 4-2018 herdoopt MSC SANA. 4-12-2020 verkocht aan A.P. Moller Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 20-2-2022 van Tanjung Pelepas naar Colombo, 25-2-2022 ETA te Colombo. 23-2-2022 op 26 mijl van Malahayati in de Andaman Sea, positie 5.53 33 NB. en 095.49.17 OL., op drift geraakt door problemen met de machine, 1-3-2022 te Colombo. 26-4-2025 vertrokken van New York naar Singapore, 29-5-2025 ETA te Singapore. 28-4-2025 varende in de Sargossazee ter hoogte van positie 31.52.50 NB en 057.48.55 WL een motorexplosie opgelopen, twee bemanningsleden raakten ernstig verbrand, schepen in de omgeving werden verzocht goed uit te kijken en indien mogelijk te assisteren. (Foto MAERSK SANA: Hannes van Rijn, 13-9-2013, Maasmond).

Hulp van een ander Maersk-schip

Maersk bevestigde dat er op 28 april 2025 een incident heeft plaatsgevonden aan boord van de MAERSK SANA op de Atlantische Oceaan, waarbij drie bemanningsleden gewond raakten en het schip op drift raakte terwijl teams bezig waren operationele noodgevallen te identificeren. Eén bemanningslid lag in kritieke maar stabiele toestand in een ziekenhuis op Bermuda, terwijl twee anderen aan hun verwondingen werden behandeld.

De MAERSK SANA vertrok op 26 april van Newark, New Jersey naar Singapore. Er waren problemen met de machinekamer, waardoor het schip op ongeveer 354 zeemijl ten oosten van Bermuda.

Maersk meldde dat een ander schip, de MAERSK NOMAZWE, dat op 22 april vanuit Algeciras was vertrokken, was uitgeweken om het schip te assisteren. Een bemanningslid van de MAERSK SANA kreeg eerste hulp aan boord, terwijl de anderen eerst naar de MAERSK NOMAZWE werden gebracht en op 30 april naar Bermuda werden geëvacueerd. Eén van hen werd behandeld en ontslagen, terwijl het andere bemanningslid in het ziekenhuis bleef. De MAERSK NOMAZWE heeft haar reis naar Newark hervat, waar ze naar verwachting op 3 mei arriveert. (Timsen. 1-5-2025).

P&O NEDLLOYD NACALA, IMO 9124677 (NB-295), 5-1995 opgeleverd (NK) door Hakata Zosen K.K., Hakata (570) als CONSISTENCE aan Continent Maritime S.A., Nassau-Bahamas (Kotoku Kaiun K.K., Ehime). 5.658 GT, 2.738 NT, 7.196 DWT, 602 TEU, 114,30 (104,90) x (19,80) x 9,00 x 6,663 meter. 7.200 EPK, 5.296 kW, Mitsubishi 5UEC45LA. 1998 in charter bij P&O Nedlloyd, herdoopt P&O NEDLLOYD NACALA. 2-1999 charter is afgelopen en herdoopt CONSISTENCE. 5-1999 herdoopt TIGER SHARK. 10-1999 herdoopt CONSISTENCE. 4-2005 herdoopt MEKONG CORDELIA. 2-2008 herdoopt CONSISTENCE. 14-3-2018 (e) verkocht aan New General Aviation International Pte. Ltd., vlag: Panama, in beheer bij Qingdao Pengteng Ship Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, 3-2018 herdoopt ACACIA TAURUS. 23-12-2021 verkocht aan Fastex Containers Pte. Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis (V4OW4), in beheer bij Vistar Shipping LLC, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt GLUON. 5-2-2022 verkocht aan Herald Shipping Pvt. Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis (V4OW4), in beheer bij Vistar Shipping LLC, Dubai, United Arab Emirates. 1-2025 in beheer bij Econship Tech Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 4-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 13-4-2025 te Khor al Fakkan, United Arab Emirates. 26-3-2025 van Nhava Sheva, India. 20-4-2025 ETA te Alang, 17-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 23-4-2025 op Alang Anchorage, 24-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



PACIFIC EMPRESS, IMO 7819759 (NB-290), in aanbouw voor Gomba Reefer II Ltd. te St. Helier, Jersey, tijdens de bouw overgenomen, 2-4-1979 opgeleverd door Frederikshavn Værft & Tordok A/S, Frederikshavn (383) als GOMBA REEFER II, in beheer bij Gomba Reefer II Ltd., St. Helier, Jersey. 6-4-1979 verkocht aan Primlaks B.V., Rotterdam, roepsein PGQE, herdoopt PACIFIC EMPRESS. 1-12-1981 verkocht aan Primlaks 'Pacific Empress' B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V., Rotterdam. 23-10-1987 vlag: Cyprus, roepsein P3KL2. 1990 verkocht aan Columbia Pacific Countess Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., herdoopt REEFER EMPRESS. 7-1990 verkocht aan Allartos Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks B.V., Rotterdam. 2000 verkocht aan Dago European LLC, Belize, roepsein V3JY3, herdoopt ICE QUEEN. 2004 verkocht aan Altamount Business L.L.C., Belize, in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., U.S.A. 2-2005 verkocht aan Fishing & Cargo Service S.A., Belize, herdoopt SILVER ICE. 8-2005 thuishaven en vlag: Moroni-Comoros, roepsein D6DA5, in beheer bij ICE Reefer Group L.L.C., U.S.A. 6-2013 in beheer bij Fishing & Cargo Service S.A., Panama. 4-2018 vlag: Moldavië, roepsein ER2733. 23-1-2022 (F) vlag: Kameroen, roepsein TJMC996. 21-11-2022 in beheer bij Fishing & Cargo Service S.A., Panama City en West Coast Frozen Fish S.A., Panama City. 4-2025 vlag: Gambia (C5J612). (Foto: Teun van der Zee).

PIJLGRACHT, IMO 8502470 (NB-305), 27-8-1984 kiel gelegd, 21-12-1985 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1257) als PIJLGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Pijlgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2004 verkocht aan Jaco Carrier Shipping Ltd., in beheer bij Th. Jacobsen & Co. AS, Sarpsborg, 23-2-2004 gearriveerd bij Shipdock Amsterdam B.V. te Amsterdam, 25-2-2004 overgedragen, thuishaven en vlag: Sarpsborg-Noorwegen (NIS), 25-2-2004 herdoopt JACO CARRIER, 26-2-2004 vertrokken van Shipdock Amsterdam B.V. naar zee. 12-11-2006 herdoopt THOR SHANGHAI. 7-4-2008 (e) in beheer bij SNC Management Co. Ltd., Shanghai. 2008 in beheer bij Belships Tianjin Shipmanagement, Tianjin. 17-2-2009 herdoopt STINNES MONSUN. 1-12-2009 herdoopt JACO CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Brouns Maritime Ltd., Odessa, 14-2-2010 herdoopt SEA CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij UNS Maritime Ltd. 9-2013 (e) verkocht aan Med Services Co. SHPK., Panama, roepsein 3FOB2, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en Brouns Maritime Ltd., Limassol, 9-2013 (e) herdoopt ACQUA STELLA. 16-12-2017 in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla Shipmanagement Co. 18-8-2022 verkocht aan Paleo Maritime Ltd., Panama, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla

Shipmanagement Co. 22-5-2023 verkocht aan Manassa2 M Shipping Ltd., vlag: Palau (T8A4273), in beheer bij Manassa 2M Shipmanagement Co., Alexandria, Egypte, 5-2023 herdoopt SAFI M. 2-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4RQ6), 21-2-2025 in beheer bij Pewter Maritime Corp., Mersin.

PRINCE OF SEAS, IMO 9014444 (NB-304), 1993 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (266) als PRINCE OF SEAS aan Prince of Seas Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A. (PJOW), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 6.363 GT, 4.297 NT, 7.387 DWT. 20,3 kn. 8.157 EPK, 6.000 kW, Mitsubishi Type 6UEC52LA, Akasaka Tekkosho K.K., Yaizu, Japan. 1996 in beheer bij Dammers Shipmanagement N.V. 1997 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Prince of Seas", Groningen (PCBP), in beheer bij Scaldis Chartering N.V. 1999 in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 5-2006 verkocht aan Schiffahrtsgesellschaft Prince of Seas G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (A8JI5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 28-12-2017 verkocht aan Violet Shipping Company N.V., Willemstad, Curaçao, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia (A8JI5), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.592 EPK, 7.060 kW. 25-10-2020 vanaf Las Palmas gearriveerd te IJmuiden. 28-10-2020 thuishaven en vlag: Willemstad-Curaçao (PJFH). 23-12-2020 verkocht aan Centauri Partners Ltd., Willemstad-Curaçao (PJFH), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 12-2022 verkocht aan Prince of Seas Shipping Co. N.V., Willemstad-Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 15-3-2023 gearriveerd te Shanghai. 18-4-2023 (e) vlag: Panama (3E2341). 1-2025 vlag: Bahamas (C6ID9).



RIMINI, IMO 9421635 (NB-269), in aanbouw als MARIA, 3-2008 opgeleverd door Hong Ha Shipbuilding Co. Ltd., Vietnam (HH-03) als EEMS SPIRIT aan Amko Shipping B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Farmsum voor Chr. Kornet & Zn. B.V., Werkendam. 1.862 GT, 1.500 PK, 1.104 kW. Roepsein PHJC. 3-2008 vertrokken van Haiphong naar Shanghai om te laden voor Italië en Noorwegen, 2008 verkocht aan C.V. m.s. "Rimini", Barendrecht (PHJC), in beheer bij Amasus Support B.V., Farmsum, 28-7-2008 (e) herdoopt RIMINI. 20-5-2009 in beheer bij Amasus Support B.V., Farmsum en Shipowners Support B.V. 18-12-2017 verkocht aan R. & M. Klink, Barendrecht (PHJC), in beheer bij C.V. M.S. Rimini, Rotterdam. 15-5-2020 van Rotterdam via Brunsbüttel naar Rostock, 19-5-2020 ETA te Rostock. 17-5-2020 te Brunsbüttel in aanvaring gekomen met de Noordersluis, beide liepen flinke schade op, die schatte men op minimaal € 500.000. 21-12-2022 in beheer bij Amasus Support B.V., Farmsum en C.V. M.S. Rimini, Rotterdam. 13-4-2025 te Maasbracht. (Foto: Marcel Coster, 26-3-2012 uit middensluis te IJmuiden met latere bestemming Isaac Baarhaven).

Kraan omgevallen over aangemeerd schip

Op 15 april 2025, rond 11:45 uur, kantelde een mobiele kraan en landde gedeeltelijk op het voorschip van de RIMINI, die aangemeerd lag bij scheepswerf Tinnemans Shipbuilding in Maasbracht, tijdens werkzaamheden aan het schip. Twee mensen die de kraan bedienden raakten gewond. De kraan brak doormidden en viel om, waarna de kraan gedeeltelijk op het schip stortte. De hulpdiensten waren met grote troepenmacht ter plaatse, waaronder een traumahelikopter, meerdere brandweer-eenheden en de politie. Kort na het ongeval ontstond

er grote paniek op de plaats van het ongeval. De twee slachtoffers werden door de brandweer naar beneden gehaald. Ze kregen medische hulp en werden met onbekende verwondingen naar het ziekenhuis in Maastricht gebracht. Rond 12:50 uur meldden de hulpdiensten dat de situatie rond de kraan stabiel was. De kraan werd weggesleept en geborgen. De Arbeidsinspectie zal het ongeval onderzoeken. (Timsen, 15-4-2025).

RIJNVLIET, IMO 9996898 (NB-320), General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 6-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer INSTALHO 12022-0364, 3-4-2024 te water gelaten te China, 30-11-2024 geplande oplevering aan Hartel Shipping & Chartering B.V. & Hudig & Veder B.V., Rhoon, 195.290 CFT. 89,43 x 13,20 x . x 5,250 meter. Dieselelektrisch, 2 x 374 kW, elektromotoren. 5-2024 vertrokken van China op de ponton HC PONTOON 1, 27-5-2024 passage Malacca Straits, Port Klang met de sleepboot EEMS WRANGLER (IMO 9274783), op de ponton stond ook m.s. WAALVLIET, de Finse splijtbakken ROCKY en ROCKSTAR en 4 pontons (1 x Damen Stan Pontoon 4113, 1 x Damen Stan Pontoon 5213, 2 x Damen Stan Pontoon 8916 waarvan de ponton aan BB met IMO 9878814), 2-7-2024 passage Cape Town, 6-7-2024 van Walvis Bay, 19-8-2024 gearriveerd te Rotterdam, Dokhaven R.D.M. 4/5-9-2024 door de JUMBO JUBILEE te water gezet, 5-9-2024 met de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot L'AVENIR naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden, 17-4-2025 te Werkendam, samen met het zusterschip Waalvliet, gedoopt RIJNVLIET door mevrouw Laura Verspui (partner van CEO Albert van Ommen van Euro-Rijn), 22-4-2025 van de werf naar Bruinisse, 23-4-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Bruinisse, 24-4-2025 van Bruinisse naar Hardinxveld, 4-5-2025 te Zwijndrecht, 5-2025 oplevering aan Hartel Shipping & Chartering B.V., Rotterdam (PIRR), (Hudig & Veder).



SEATRADE CURACAO, IMO 1032438 (NB-309), Container Ship, 1.800 TEU, 18.761 GT, 23.900 DWT. 1-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY 238, 6-1-2025 kiel gelegd, 18-4-2025 te water gelaten, 31-8-2025 geplande oplevering aan Curaçao Shipping Co. N.V., Marshall Islands, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen. (Foto: Seatrade).

SEATRADE PANAMA, IMO 1032426 (NB-309), Container Ship, 1.800 TEU, 18.761 GT, 23.900 DWT. 1-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY 237, 11-12-2024 kiel gelegd, 20-4-2025 te water gelaten, 31-7-2024 geplande oplevering aan Panama Shipping Co. N.V., Marshall Islands, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen.

SHUI RONG, IMO 1025435, Chemical/Oil Products Tanker, 6.952 GT, 9.545 DWT, 30-3-2023 contract, 15-1-2024 kiel gelegd, 28-3-2025 opgeleverd door Wuchang Shipbuilding Industry Group Co. Ltd. (AA028L) als SHUI RONG aan Shanghai SC-STOLT Shipping Ltd., (China BPYD2), in beheer bij SC-Stolt Shipping (Stolt-Nielsen).

SLOMAN ROVER 7812919 (NB-218), 19-4-1979 te water gelaten, 6-1979 opgeleverd (GL) als SLOMAN ROVER aan Partenreederei m.s. "Sloman Rover", Bremen-West Duitsland, in beheer bij Sloman-Neptun Schiffahrts A.G. 999 BRT, 479 NRT, 2.560 DWT. 260 TEU. 12,5 kn. 2.880 EPK, 2.118 kW, Deutz SBA12M528. 1989 als SLOMAN ROVER overgedragen aan Rover Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Anthony Veder & Co. N.V. voor Sloman-Neptun Schiffahrts A.G. 1989 verkocht aan FRENAVE-Transportes Maritimos S.A., Lissabon-Portugal, roepsein CSCY, herdoopt HIPOMAR. 1993 verkocht aan Cholet Marine Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Petra Navigation & International Trading Co. Ltd.,

Amman, Jordanië, herdoopt RAWAN 1. 1995 als RAWAN 1 in beheer bij Jordan International Ship Management Co. (J.S.M.). 1999 verkocht aan Dynamic Express Navigation S.A., Panama, roepsein PEXT2, in beheer bij Transportes Riva S.L., 1999 herdoopt BARCELONA I. 2000 verkocht aan Omega Shipping Ltd., Panama, herdoopt SEA CREST. 22-5-2001 verkocht aan Comar Bulk Carrier Inc., Panama, in beheer bij Manhattan Shipping Canada. 5-6-2001 in beheer bij Comar Bulk Carrier Inc., Caracas. 29-10-2001 herdoopt KARAM MERU. 4-3-2002 herdoopt SEA CREST. 23-4-2003 in beheer bij C.A. Maritima, Caracas, onder de vlag van Venezuela gebracht en herdoopt KARAM MERU. 25-3-2006 (e) verkocht aan World Shipping Line Inc., Panama, in beheer bij World Shipping Management Corp. S.A., Medley, Florida, herdoopt SLOMAN ROVER. 27-1-2015 (e) verkocht aan Lusolines S.A., vlag: Panama, 1-2015 herdoopt NHÔ PADRE BENJAMIM. 4-2015 vlag: Kaapverdische Eilanden (Kaapverdië) (D4HD). 14-4-2025 tijdens een reis van Sal en São Nicolau, geladen met o.a. grind en vrachtwagens voor bouwwerkzaamheden op de luchthaven van Preguiça, Kaapverdië om 17:15 uur bij Preguiça de São Nicolau in de problemen gekomen en gezonken. De 20 opvarenden (19 bemanningsleden en één passagier), zijn in veiligheid gebracht, de bemanning werd gered door lokale vissers en zijn ondergebracht in sportpaviljoen Meia Mona in Ribeira Brava. De schipbreuk vond plaats bij aankomst op het eiland São Nicolau, voor de kust van Kaapverdië. De autoriteiten onderzoeken de oorzaken van de schipbreuk.



SNOW STAR, IMO 9142629 (NB-308), 2-11-1996 te water gelaten, 6-12-1996 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (307) als SNOW STAR aan Snow Star C.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum. Roepsein PHQP. 5-2001 verkocht aan Erik Thun AB, Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum en Thunship Management Holland B.V. 14-10-2011 gearriveerd te Gävle om ertsconcentraat te lossen, 19-10-2011 een oliespoor ontdekt door de kustwacht waarvan de verdenking viel op de SNOW STAR, 5 tot 7 m3 stookolie vervuilde de haven van Gävle en Gävle Bight. 10-2015 (e) verkocht aan Thunrederier A/B, Lidköping, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum. 9-2-2021 verkocht aan Fraggos Shipping Inc., Istanbul, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua en Barbuda, roepsein V2QV6, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 12-2-2021 (F) herdoopt SNOW STARS. 6-2023 vlag: Palau (T8A4035). 3-3-2025 verkocht aan Westlake Shipping Co., Bahamas (C6IE3), in beheer bij Educy Consultancy Ltd. (Educy Maritime) Londen, 3-2025 herdoopt WALES. (Foto: Tomas & Son, 30-3-2021 Porsgrunn afvarend op Grenland River).

SOMERS ISLES, IMO 9243930 (NB-327), in aanbouw als ECLIPS, 8-11-2001 te water gelaten, 19-11-2001 (e) gedoopt SOMERS ISLES, 15-12-2001 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (341) aan C.V. m.s. "Eclips" Scheepvaartbedrijf, Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 22-3-2006 black-out en tegen een dam gevaren van Fairmont Hamilton Hotel op Bermuda, door de sleepboot EDWARD M. STOWE vlot gebracht. 2006 verkocht aan Hohebank Shipping Ltd., Rochester-U.K. (MPH7), in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 21-11-2006 overgedragen en herdoopt SCOT ISLES. 29-3-2021 verkocht aan Scotline Ship Owners Ltd., Rochester-U.K. (MPH7), in beheer bij

Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 3-2021 herdoopt SCOT BAY. 12-2024 vlag: Isle of Man (MPH7). 3-4-2025 van Amsterdam naar Teignmouth. 10-4-2025 bij het aanlopen van de haven van te Teignmouth op de rivier de Teign aan de grond gelopen, bij hoog water in de avond vlot gebracht en afgemeerd te Teignmouth.



THALASSA, IMO 9013048 (NB-285), 7-3-1992 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (430) als THALASSA aan G. Switynk, Harlingen (PHYQ). 1.786 GT. 1998 verkocht aan Scheepvaartonderneming Kolmeer C.V., Sneek (PHYQ), in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, herdoopt FRISIUM. 2000 in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 2007 verkocht aan Beheermaatschappij "Frisium" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 6-2017 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Frisium" C.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 1-2021 verkocht aan Beheermaatschappij "Frisium" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 10-9-2021 vanaf Iskenderun te Tuzla. 13-9-2021 verkocht aan Sinop Shipping Corp., Tuzla, Istanbul, vlag: Vanuatu (YJXC7), 9-2021 te Tuzla herdoopt SNP SKY. 4-2025 vlag: Bahamas (C6IH6), 12-4-2025 in beheer bij Sinop Shipping Corp., Tuzla en Istifan Uluslararasi Tasimacilik Ticaret, Tuzla. (Foto: Marcel Coster, 7-4-2016, IJmuiden).

THUN RESOURCE, IMO 9970507 (NB-313), Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT, 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 467, 10-11-2023 te water gelaten bij Ferus Smit Leer G.m.b.H. te Leer, assistentie van de sleepboten WATERGEUS en WATERSTAD, 2-2-2024 geplande oplevering, 9-1-2024 op de Eemshaven, 15-1-2024 proefvaart, 16-1-2024 proefvaart, 25-1-2024 opgeleverd als THUN RESOURCE aan Thun Tankers B.V., Delfzijl (PGTT), in beheer bij Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Lidköping, Zweden. 115,00 x 15,90 x . x 6,950 meter, 9.700 m3, Iceclass 1A. 1.950 kW. 10-4-2025 tijdens een reis van Nynäshamn naar Antwerpen op de Westerschelde bij Terneuzen om 02:30 uur een black-out opgelopen, vast gemaakt door de sleepboten VB LIEVEN GEVAERT (IMO 9120140) en VB PEARL (IMO 9314272), vlot gebracht en samen met de VB SHARK (IMO 9410715) naar Antwerpen gesleept.

TRANSITORIUS, IMO 9195834 (NB-235), 30-6-1998 kiel gelegd, casco gebouwd bij Santuriel Naval Damen Galati S.A., Galati, Roemenië (943), 12-2-1999, te water, 7-4-2000 van Damen Shipyards Hoogezand B.V., Foxhol (738) naar Delfzijl, 11-4-2000 proefvaart, 12-4-2000 in dok, 13-4-2000 uitgedokt en vertrokken naar Rotterdam, 14-4-2000 gearriveerd te Rotterdam, 15-4-2000 aan de Parkkade opgeleverd als TRANSITORIUS aan C.V. Scheepvaartonderneming "Transitorius", Werkendam, in beheer bij Rederij C. Kornet & Zn. B.V., Werkendam, in bevrachting bij Royal Amasus-Hansen B.V., 2.999 GT, 1.709 NT, 4.956 DWT, 220 TEU, 3.752 EPK, 2.760 kW, Deutz TBD645L6, 12 kn. 2001 in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 2007 verkocht aan Retting Group OY AB, Mariehamn-Finland, 11-2007 bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert herdoopt FINGARD. 2011 verkocht aan Bore Ltd., Helsinki-Finland. 10-2014 verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. M.S. 'Langenberg', Antigua And Barbuda, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 27-10-2014 vertrokken van Rochefort, 30-10-2014 gearriveerd te Pernis, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GP9, 3-11-2014 herdoopt MARIO.



11-2016 thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (5BPM4), 11-2016 herdoopt MARIO L. 3-4-2025 vertrokken van New Holland naar Harlingen. 3-4-2025 bij Damen Shiprepair Harlingen. 24-4-2025 verkocht aan MS "Maras" Hermann Lohmann Schiffahrts GmbH & Co. K.G., 4-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2IE3), in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, te Harlingen herdoopt MARAS. (Foto: Tomas, 16-10-2024, Brevik).

TROPICSHELL, IMO 8906315 (NB-288), Oil Products Tanker, 348 GT, 750 DWT. Casco gebouwd door Tille Shipyards B.V., Kootstertille (278), 9-9-1989 opgeleverd door Scheepswerf Damen B.V., Gorinchem (8689) als TROPICSHELL aan Shell Bermuda (Overseas) Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen. 255 BRT, 107 NRT, 750 DWT. 35,72 (34,27) x 8,06 x 3,03 x . meter. 8,2 kn. 601 EPK, 442 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 137 x 165, Caterpillar 3406TA, Caterpillar Inc., Peoria, Illinois. 1-4-1996 verkocht aan Marine Tanker Services Ltd., Belize (V3RP7), in beheer bij Maritime Management of Miami, herdoopt TROPIC BREEZE. 7-1-2009 verkocht aan BTCI Tankers Ltd., Belize (V3RP7), in beheer bij Maritime Management of Miami. 24-12-2021 op een reis naar Great Stirrup Cay, Bahamas bij New Providence Island, Bahamas in aanvaring gekomen met het Amerikaanse mega-jacht UTOPIA IV (IMO 9851050 van J.R. en L. Ridinger) en gezonken, de 7 opvarenden zijn gered door het jacht AMARA.

Bemanning van UTOPIA IV krijgt \$ 2,9 miljoen schadevergoeding na aanvaring met TROPIC BREEZE

Een jury in Florida heeft een cumulatieve schadevergoeding van \$ 2.888.300 toegekend aan drie voormalige bemanningsleden van de 'Utopia IV' (IMO: 9851050), naar aanleiding van een rechtszaak tegen het jacht en Utopia Yachting LLC. De eisers, Eric Ward, Samuel Parrott en Fred Wennberg, hebben een rechtszaak aangespannen op grond van de Jones Act wegens nalatigheid, onbevaarbaarheid en het niet tijdig en adequaat uitvoeren van onderhoud, herstel en betaling van lonen na de aanvaring met de tanker 'Tropic Breeze' in de nacht van 23 december 2021, ongeveer 24 kilometer ten noordnoordwesten van New Providence Island. Volgens gerechtelijke documenten beweert elke eiser gewond te zijn geraakt bij de aanvaring, waarvoor de gedaagden "aansprakelijkheid hebben erkend".

De klacht, die aanvankelijk werd ingediend op 22 november 2022, ging officieel in de rechtszaal op 24 maart 2025. De jury zou beslissen of elk van de drie eisers gewond was geraakt bij de aanvaring, en zo ja, wat de ernst van hun verwondingen was, en hen vervolgens een eerlijke compensatie voor hun verwondingen toekennen op basis van de overgelegde getuigenissen en bewijsstukken. Een ongevalrapport van de National Transportation Safety Board (NTSB) stelde eerder vast dat de aanvaring was veroorzaakt doordat de bemanning van het jacht geen uitkijk had gehouden.

Ten tijde van het ongeluk had de 'Utopia IV' zeven chartergasten en twaalf bemanningsleden aan boord. Ze was onderweg naar Bimini Island toen ze om 22.00 uur de achterkant van de tanker raakte. Door de kracht van de aanvaring werd de romp doorboord en zonk de tanker op een diepte van 2000 meter.

De 'Utopia IV' voer met een snelheid van 20 knopen toen ze de tanker aantrof. De kapitein was niet in de stuurhut, aangezien hij 12 minuten eerder was vertrokken om de gasten te controleren. De bootsman, die in de stuurhut was achtergebleven, was niet gecertificeerd als stuurman of kapitein en mocht daarom volgens de regelgeving niet zelfstandig wachtlopen. De bootsman was aan het multitasken en het registreren van navigatiegegevens, en werd daardoor afgeleid van het uitvoeren van effectieve uitkijktaken. De tanker voer met een snelheid van vijf knopen en vervoerde een lading gasolie en vloeibaar petroleumgas. De kapitein van de 'Tropic Breeze' had vóór het incident ook de stuurhut verlaten om naar het toilet te gaan.

Geen van de wachters op beide schepen meldde het andere schip op de radar te hebben gezien, die was ingesteld op een straal van drie mijl. Het zicht was goed, ondanks de opspattende boeg die zich naar verluidt op de voorruit van de 'Utopia IV' had verzameld. Gezien de relatieve snelheid van beide schepen was het waarschijnlijk dat geen van de wachters in de 12 minuten vóór de aanvaring op de radar had gekeken of een visuele beoordeling van de omgeving had gemaakt.

Camerabewaking in de kombuis van de 'Utopia IV' legde het moment van de aanvaring vast. Apparatuur en verschillende bemanningsleden van het jacht werden op het dek of tegen schotten geslingerd; drie bemanningsleden raakten naar verluidt lichtgewond. De kapitein van de Utopia IV bevond zich in de grote eetzaal en werd tegen het voorste schot en de deurpost geslingerd.

De hoofdwerktuigkundige van de 'Tropic Breeze' onderzocht de schade en ontdekte dat de machinekamer snel onder water liep. De kapitein zond een noodoproep via de marifoon en besloot het schip te verlaten; een reddingsvlot werd te water gelaten. Ondertussen herstelde de hoofdwerktuigkundige van de 'Utopia IV' de motoren van het jacht, die na de aanvaring waren uitgevallen, en werd er vanuit de stuurhut een noodoproep gedaan. Het jacht probeerde de bemanning van de tanker te redden, maar de golven verhinderden hen om aan boord te komen. De bemanning van de tanker werd uiteindelijk gered door de passerende m/y 'Amara', die de noodoproepen had gehoord en zijn koers had verlegd om te helpen.

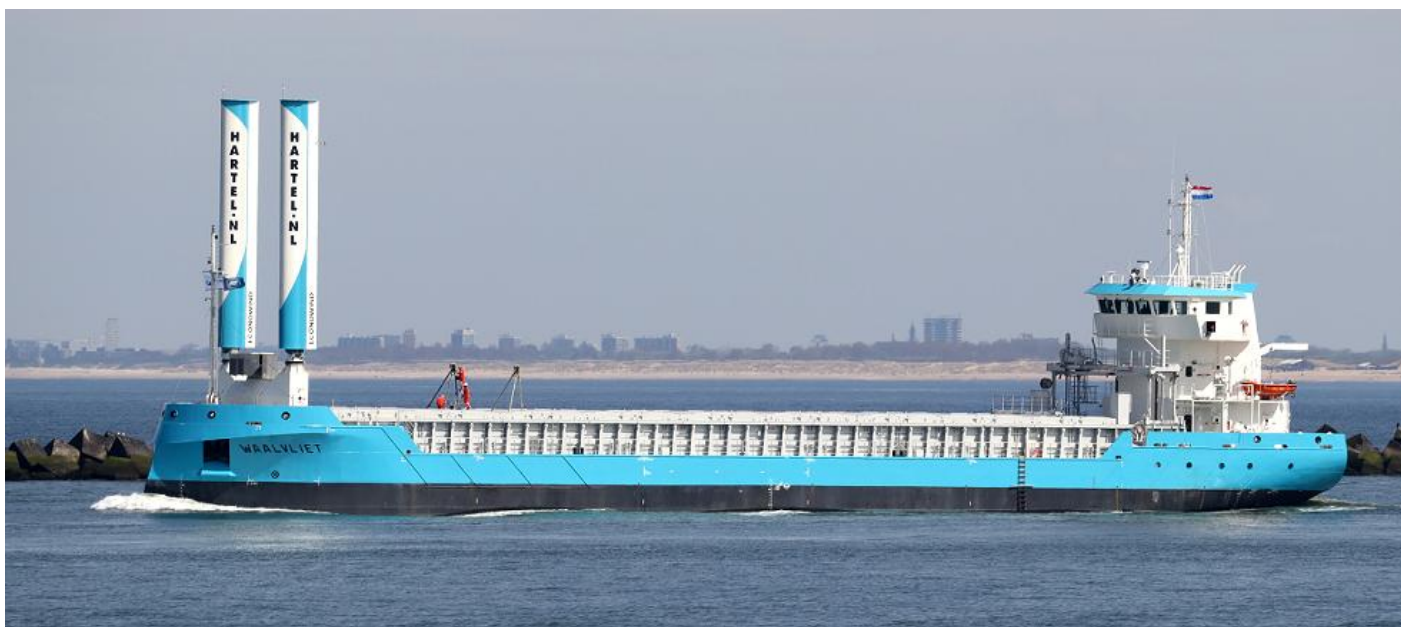
De hoofdstewardess van de 'Utopia IV' vertelde onderzoekers dat ze de navigatielichten van de 'Tropic Breeze' na de aanvaring had zien branden. Volgens de bemanning van de 'Utopia IV' waren alle lichten van de Utopia IV aan. Er ging 156.500 gallons (570.000 liter) gasolie verloren met de tanker. Het ongeluk resulteerde in een schade van bijna \$ 7,9 miljoen.

Omdat de 'Utopia IV' de 'Tropic Breeze' recht van achteren naderde, moest het jacht als het inhalende schip door 72 COLREGS voorrang verlenen aan de tanker. Omdat de wachters op beide schepen echter niet goed uitkeken, konden ze het risico op een aanvaring niet inschatten en niet adequaat reageren. Hoewel de Utopia IV als het inhalende schip de verantwoordelijkheid droeg om weg te manoeuvreren van de tanker, had de tanker actie moeten ondernemen toen de bedoelingen van het jacht onduidelijk waren en er een situatie van krapte was ontstaan.

De onderzoekers van de NTSB kwamen tot de conclusie dat de aanvaring waarschijnlijk is veroorzaakt doordat de bemanning van het stuurhuis van de Utopia IV geen goede uitkijk had en daardoor het schip dat ze ophaalden niet kon identificeren. Ook het brugteam van de Tropic Breeze speelde een rol, aangezien zij ook geen goede uitkijk had, hetgeen wel is vereist volgens het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee uit 1972 en essentieel is bij het bepalen van het risico op een aanvaring. Timsen, 23 april 2025).

VISSERSBANK, IMO 1024663 (NB-326), General Cargo Ship, 4.242 GT, 6.346 DWT, 27-12--2023 contract tot de bouw onder bouwnummer BODEWES 757, 11-7-2025 geplande oplevering, 18-9-2024 kiel gelegd, 28-2-2025 te water gelaten, assistentie van de sleepboten GYAS en GRUNO III, i.a. als VISSERSBANK voor Bankship II B.V., Delfzijl, vlag: Antigua and Barbuda, 22-4-2025 vertrokken van Royal Bodewes naar Delfzijl met de sleepboten WATERLELIE en FERRI JO (achter), na de Foxholsterbrug maakte de GRUNO IV vast, 23-4-2025 proefvaart op de Eems, 24-4-2025 proefvaart op de Eems, 25-4-2025 opgeleverd als VISSERSBANK aan Bankship II B.V., Delfzijl (PBZO), in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. (102,15) x 15,20 x 6,60 x . meter. 1.768 kW. 26-4-2025 vertrokken van Delfzijl, 27-4-2025 te Brake. 29-4-2025 van Brake naar Figueira da Foz, Portugal.

WAALVLIET, IMO 9996874, (NB-327), General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer bij INSTALHO 12022-0363, 5-7-2023 in aanbouw, 30-9-2024 geplande oplevering onder Nederlandse vlag als WAALVLIET, 3-4-2024 te water gelaten te China, 27-5-2024 passage Malacca Straits, Port Klang op een ponton achter de sleepboot EEMS WRANGLER (IMO 9274783), op de ponton stond ook m.s. RIJNVLIET, de Finse splijtbakken ROCKY en ROCKSTAR en 4 pontons, 2-7-2024 passage Cape Town, 6-7-2024 van Walvis Bay, 19-8-2024 gearriveerd te Rotterdam, Dokhaven, R.D.M., 31-3-2025 vertrokken van Holland Shipyards te Werkendam naar Bruinisse, 1-4-2025 technische proefvaart, 2-4-2025 te Werkendam, 11-4-2025 (e) opgeleverd aan Maasvliet C.V., Rotterdam, (PBHQ), in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 17-4-2025 gedoopt WAALVLIET door mevr. Caroline Bosschart (partner van Martin Kroezen, technisch manager van Kroezen Shiptsupport). 18-4-2025 vertrokken van Werkendam naar Rostock. 195.290 CFT. 89,43 x 13,20 x . x 5,250 meter. Dieselelektrisch, 2 x 374 kW, elektromotoren.



m.s. WAALVLIET, foto: Bert Oostdijk, 18-4-2025



WADDENZEE, IMO 8411566 (NB-302), 19-4-1985 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V. (70) als WADDENZEE aan Zevenster B.V., Harlingen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V., 1.860 BRT. 1999 verkocht aan Marrow Star C.V., in beheer bij Flagship Management B.V., herdoopt MARROW STAR. 2000 verkocht aan Atlantic Surprise Shipping Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., herdoopt ATLANTIC SUN. 2005 verkocht aan Pro Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Dominica, 11-3-2005 bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert overgedragen en herdoopt BALTIC SUN. 16-9-2005 t.h.v. de Scheurkade een black-out gehad en ten anker gegaan, door de sleepboten SMIT FINLAND en de THAMESBANK naar de Maashaven gebracht. 2006 verkocht aan Maya Shipping Ltd., Dominica, in beheer bij United Marine Management Ltd., 19-4-2006 (e) herdoopt MEGA. 2-4-2007 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 8-10-2007 (e) verkocht aan Tera Shipping Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn, 8-10-2007 (e) herdoopt TERA. 2-7-2009 verkocht aan Link Shipping Ltd., Tallinn, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Atrica Marine Ltd., Tallinn. 5-2013 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4857. 11-2014 verkocht aan Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, vlag: Moldavië, roepsein ERYI, in beheer bij Success M&S Maritime SA., Piraeus. 2016 vlag: Democratische Republiek Congo (ZAR), roepsein 9OAH. 2016 vlag Congo illegaal en later vermeld als vlag:

onbekend. 2-2017 vlag: Panama, roepsein 3FCI7, 5-2-2017 (e) in beheer bij Solid Navigation Inc., Tirana, Albanië, 2-2017 herdoopt NS TERA. 3-1-2019 te Antikyra, Griekenland in de Gulf of Corinth door een technische storing in aanvaring gekomen met de gemeerde bulkcarrier DELPHI RANGER (IMO 9438054, 2009, 31.130 GT, manager: Safbulk Maritime S.A.), beide schepen liepen schade op zijn te Antikyra geïnspecteerd. 6-1-2018 m.s. DELPHI RANGER naar Piraeus. 8-1-2018 m.s. NS TERA te Perama. 23-2-2022 thuishaven en vlag: Banjul-Gambia (C5J138). 3-2022 correctie: de vlag Gambia geschrapt en vlag: onbekend. 4-2022 vlag: Gambia (C5J138). 6-2022 (e) vlag: Gambia: vals. 6-9-2022 (F) herdoopt JN BROTHERS. 1-2023 verkocht aan onbekende eigenaar. 6-2022 vlag: Gambia (mogelijk vals) (C5J138). 22-2-2023 vertrokken van Batin, Turkije naar Novorossiysk. 13-10-2022 verkocht aan J&N Brothers Ltd., Piraeus, 10-2022 vlag: Gambia (C5J138). 24-2-2023 na een technische storing ten anker bij Sinop voor het uitvoeren van reparaties, 26-2-2023 van Batin, Turkije naar Novorossiysk. 11-2024 in beheer bij North For Land & Marine, El-Koura, Libanon. 12-2024 herdoopt MENESSA. (Foto: Marcel Coster, 30-07-2014, IJmuiden).



WILLEM DE VLAMINGH, IMO 9807580 (NB-277), 9-8-2016 kiel gelegd bij Strategic Marine Shipyard, Vietnam (H388), 9-1-2019 buiten de bouwloods loods gebracht, 19-1-2019 gedoopt WILLEM DE VLAMINGH door mevrouw Christine Doeksen-van Galen Last (echtgenote van Jan Willem Doeksen, CEO van Koninklijke Doeksen), i.a. voor Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V., Terschelling (G. Doeksen, Terschelling), 4-3-2019 aan boord van m.s. SUN RISE (IMO 9623219) gezet, 8-3-2019 vertrokken van Vung Tau naar Den Helder, 4-5-2019 ETA Den Helder, 4-2019 te Bata, Equatorial Guinea een dok geladen voor Abidjan, daar gelost en 2 suppliers voor Glomar geladen, 27-5-2019 ten anker bij Den Helder, 29-5-2019 te Harlingen om afgebouwd te worden door Nesta Shipping B.V. 2-9-2020 proefvaart, 4-11-2020 naar Damen Shipyards, Harlingen, 15-12-2020 de 3e proefvaart, 22-12-2020 opgeleverd aan Terschellinger Groenvloot Maatschappij B.V., Terschelling (PC7355), in beheer bij Rederij G. Doeksen en Zonen B.V. 600 passagiers, 1.492 kW, 2 x 16 cyl, MTU 4000 gas engines. 29-12-2020 proefvaart. 7-1-2021 proefvaart. 25-1-2021 proefvaart. 26-1-2021 officieel in de vaart gebracht, om 15:05 uur vertrokken op de eerste reis van Harlingen naar Terschelling. 2025 verbouwd voor LNG hybride voortstuwing, 9-4-2025 proefvaart na de upgrade, 18-4-2025 in dienst.

LNG-veerboot Willem de Vlamingh nu hybride

Veerboot ms Willem de Vlamingh heeft de afgelopen drie maanden een upgrade gekregen. Niet aan de buitenkant, maar wel aan de binnenkant. Het schip is LNG hybride geworden, doordat er onder andere een groot accupakket (900 kWh) is geplaatst.

Een eigen idee, uitgevoerd door technische specialisten

De verbouwing werd door Rederij Doeksen in opdracht gegeven bij Werft Shipbuilding uit Urk en de klus werd uitgevoerd op de scheepswerf van Damen Shiprepair in Harlingen. Deze operatie was een samenwerking van een groot aantal technische specialisten, waaronder die van Piet Brouwer Elektrotechniek en VCU, beide uit Urk. "Het leuke aan het project was, dat onze eigen medewerkers het technische concept hebben bedacht." vertelt senior vlootinspecteur Jitze Landman trots.

Verbeteringen, Hoe zit het precies?

Door het plaatsen van permanent-magneetgeneratoren op de krukassen van de hoofdmotoren, wordt de restcapaciteit van deze motoren omgezet in elektriciteit. De energie die de hoofdmotoren produceren, wordt op deze manier efficiënter benut en de hulpmotoren hoeven veel minder te draaien.

Deze stroom wordt opgeslagen in een nieuw geïnstalleerd accupakket van 900 kWh.

Die energie wordt vervolgens benut voor het voeden van het hotelbedrijf (horeca-apparatuur, verlichting,

navigatieapparatuur) en de boegschroeven van het schip.

Er zijn twee extra boegschroeven geplaatst, waardoor het schip nog beter kan manoeuvreren bij harde wind. Het in- en ontschepen kan door de grotere accupakketten voortaan volledig elektrisch (zero emissie) plaatsvinden.

De batterijpakketten worden 's nachts met walstroom bijgeladen, wat zorgt voor een lager brandstofverbruik. Als er in de toekomst meer walstroom beschikbaar komt, zal het schip steeds minder LNG nodig hebben.

Klaar voor de toekomst

Vorige week woensdag vond de proefvaart na intensieve maanden op de werf plaats. "Een spannend moment," bekent Jitze. Onder zijn leiding werd het project succesvol afgerond. "Vooral het varen met de nieuwe generatoren op de krukassen van de hoofdmotoren! Een beetje technisch misschien, maar dit was nog nergens ter wereld gedaan op een gasmotor." De testen verliepen soepel en naar volle tevredenheid. Wij willen graag een zero emissie-veerdienst worden en dit project is weer een mooie en leerzame stap in die richting.

De Willem de Vlamingh heeft vandaag haar eerste dienstreis weer uitgevoerd, mooi op tijd voor de paasdrukke. Zusterschip Willem Barentsz ondergaat in de eerste maanden van 2026 dezelfde verbouwing. (Bron en foto: Rederij Doeksen).



WINDPIPER, IMO 9765653 (NB-327), valpijpschip, steenstort, 25-9-2015 eerste staal gesneden, 10-6-2016 kiel gelegd, in aanbouw als MAC GOLIATH voor MAC Goliath Pte. Ltd., in beheer bij zeebodem mijnbedrijf Nautilus Minerals Inc., Toronto, 13-12-2017 MAC slaagde er niet in de derde termijn te betalen die verschuldigd is op het contract voor het vaartuig, zou door Nautilus en zijn partner in Papoea-Nieuw-Guinea, Eda Kopa (Solwara) Limited, worden gebruikt als basis voor zijn zeebodem mijnbouwactiviteiten op de locatie van het Solwara 1-project in de Bismarckzee, herdoopt NAUTILUS NEW ERA, 29-3-2018 te water gelaten bij Fujian Mawei Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer FUJIAN MAWEI MW301-1, 50.000 GT, 68.000 DWT, 227,00 (210,00) x 40,00 x 18,20 x 13,20 meter, 31.000 kW, Bergens, Type Nam B33:45L 9A, 12-2024 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Marshall Islands, 1-2025 verkocht aan N.V. Boskalis, wordt verbouwd tot valpijpschip, steenstort, 3-2025 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Cyprus (5BSN6), in beheer bij BW Marine (Cyprus) Ltd. (N.V. Boskalis). 25-3-2025 proefvaart, 26-3-2025 terug te Mawei. 21-4-2025 (AB) opgeleverd als WINDPIPER aan BW Marine (Cyprus) Ltd., Cyprus (5BSN6) (N.V. Boskalis). 49.561 GT, 14,868 NT. 227,00 (210,45) x 40,50 x 18,20 x . meter. (Afbeelding: Boskalis).

WISBY VERITY, IMO 9283459 (NB-299), tankschip, 15-5-2004 te water gelaten onder bouwnummer 344, 6-7-2004 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. als WISBY VERITY aan Lugarn AB, Visby-Zweden (SBJH), in beheer bij Wisby Tankers A/B. 4.295 GT, 7.479 DWT, 110.90 x 15,00 x 9,30 x 7,100 meter, 9 ladingtanks, 8.198 m³, 13 kn. 5.217 EPK, 3.840 kW, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 2009 verkocht aan Wisby Tankers AB, Visby-Zweden. 2010 in beheer bij Broström Tankers Sweden AB, Gothenborg en Wisby Shipmanagement AB, Lidköping. 2013 verkocht aan WT Shipping B.V., 16-4-2013 (m) onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Zuidlaren (PCTJ). 1-2014 verkocht aan Wisby Tankers AB, Zuidlaren, in beheer bij WT Tankers B.V., Zuidlaren en Wisby Shipmanagement AB, Lidköping. 8-2016 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA4374). 7-11-2022 gearriveerd te Amsterdam. 10-11-2022 (VT) thuishaven Delfzijl (PFFO). 17-7-2024 te koop aangeboden voor \$ 7,75 M. 25-3-2024 te Riga. 4-4-2025 verkocht aan Monte Shipping Ltd., Majuro, vlag: Panama (3E8741), 4-2025 herdoopt NORTHERN OSPREY.





De "Ansyra" (493 BRT/bouwjaar 1946) te Monaco, reder N.V. Ansyra, (Spliethoff, mgrs) Amsterdam.

Door Ben Scholten. Het markante leven en trieste einde van de Zeeman, Avonturier en Entrepeneur: Feiko Boersma. Drama tijdens huwelijksreis, Amsterdammer en zijn jonge vrouw verdronken, schip vergaan in Middellandse Zee.

Augustus 1952: Een Amerikaan, die met zijn bootje van Cannes naar San Remo is gevaren, heeft verklaard tussen Ventimiglia en Bordighera wrakstukken te hebben waargenomen van het schip de "Villerville" dat een tiental dagen geleden verdwenen is op weg van Marseille naar Ajaccio.

De eigenaar van de "Villerville" was de Nederlander Feiko Boersma. Hij kwam met zijn echtgenote Louisette Delmar en zeven opvarenden om het leven. Een korvet van de Franse Marine en een vaartuig van de Italiaanse Marine zijn uitgevaren, om ter plaatse een onderzoek in te stellen.

Tot zover de eerste berichtgeving in de pers.

Toen in Nederland de vrede kwam was Feiko Boersma 24 jaar oud. Hij legde de blauwe overall van de BS (Binnenlandse Strijdkrachten) af en ging het vak uitoefenen waarvoor hij was opgeleid, hij werd stuurman ter koopvaardij en monsterde aan op de 'Ansyra'.

Het schip werd gecharterd door de Franse regering om wijn te vervoeren van Marokko naar Monaco. Het leek eerst wat vreemd dat de Franse regering een buitenlands schip charterde om op een vreemde haven (Monte Carlo) te varen. Maar toen bleek, dat het buitenlandse schepen niet was toegestaan om tussen Frankrijk en Franse koloniën te varen. We moesten dus wel naar Monaco. Zo omzeilden we, in opdracht van de Franse regering, de "Franse wet". Feiko Boersma voelde zich best thuis in deze omgeving. Na de schrale jaren thuis bronsde de zon zijn body, spoelde de wijn de triestheid uit zijn aderen. Met de instanties in de havens die hij aandeed, kon hij goed overweg en langzamerhand begon hij hun taal perfect te spreken.

Op één van die reizen (22 juni) kwamen zelfs de Tour de France renners aan boord op de "Ansyra", het enige schip dat in de haven lag. De reizen waren veelal van Oran, Mostaganem, Algiers en Casablanca naar Monaco. Op een ochtend, het schip lag weer eens in de haven van Monaco, kwam er een vreemdeling de kade opgelopen en maakte met Feiko een praatje. „Het was een aardige knul", zegt de Amsterdammer, die van alles wilde weten over ons schip. Ik bood hem aan de machinekamer te bezoeken, en dat vond hij prachtig.

Urenlang heb ik hem uitgelegd hoe alles werkte. Wat ik niet in het Frans wist, vertelde ik in het Engels en later gingen we over op Duits. Toen hij wegging nodigde hij mij uit voor een aperitief in Hotel de Paris, kamer 202. Toen ik in het hotel gearriveerd was en naar de meneer van kamer 202 vroeg was ik in minder dan geen tijd omringd door een groep mannen, zijn lijfwachten.

Kamer 202 en zijn bewoners moesten wel iets bijzonders hebben! Wat of ik wilde van die meneer, wie ik was, waar ik woonde, of ik mijn paspoort maar wilde tonen. Ik zei wie ik was, waar ik woonde, wat ik wilde en ik toonde mijn pas. Nee, zeiden de mannen, dan was ik toch verkeerd, want meneer 202 was Zijne Koninklijke Hoogheid prins Nicolaas van Roemenië, broer van Carol, oom en voormalig regent van Koning Michael. Ja,

dan had ik mij toch wel vergist. Maar toen ik wat bleef aanhouden bleek dat de man dié zoveel belangstelling had getoond voor onze machinekamer een merkwaardige gelijkenis vertoonde met Zijne Koninklijke Hoogheid.

Tien minuten later, zat ik boven bij de prins, die mij reeds verwachtte.

Foto 2 De "Ansyma" bezig met het lossen van wijnvaten op de kade te Monaco.

In de watten gelegd.

Het aperitief dat Feiko Boersma met prins Nicolaas dronk, bleef niet zonder gevolg voor de stuurman. Hem werd aangeboden chauffeur te worden van het prinselijke wagenpark, dat uit twaalf glanzende auto's bestond. Feiko aarzelde; in ieder geval zou hij zijn tijd op het Nederlandse schip moeten uitdienen en in Amsterdam afmonsteren. „Goed,” zei de prins, „als het zover is waarschuw me dan maar”. Feiko kwam in ietwat lichte stemming aan boord, stak nog enkele maanden de Middellandse Zee over van



Noord naar Zuid en terug, voer naar Amsterdam en monsterde af. „Ik ben vrij!” schreef hij naar Monte Carlo, maar de wisselvalligheid van het Hollandse klimaat had hem geleerd voorzichtig om te gaan met sprookjes die onder de brandende zon geboren worden. Dit sprookje werd echter werkelijkheid. Hij kreeg prompt het telegrafisch verzoek om onmiddellijk over te komen. In Hotel de Paris waren drie kamers voor hem gereserveerd. Prins Nicolaas was afwezig, maar zijn aanstaande chef-chauffeur werd drie weken in de watten gelegd door de staf van het luxueuze hotel. En toen de prins terugkwam begon voor Feike Boersma het grote avontuur. Hij kreeg een prachtig pak, compleet met kronen en goud. Hij kreeg een eigen wagen, met een CD nummer, en een kroontje. Toen hij een week in dienst was, trouwde zijn zuster in Amsterdam en kreeg hij een vliegbiljet om er bij te zijn. Hij reed de koningen van Zweden en Italië. Hij werd bevriend met de hertog van Spanje en liet de hondjes uit van de hertog van Windsor. Hij was in Londen toen prinses Elisabeth ging trouwen en in Roemenië toen koning Michael tot abdicatie werd gedwongen. Toen het koningshuis naar Zwitserland ging, leidde hij de autokaravaan die Roemenië verliet. Feiko Boersma reed de prins van Roemenië. Hij werd chef van het gehele koninklijke wagenpark, maar langzamerhand kreeg hij het gevoel dat hij iets anders moest gaan doen. Zelf zegt hij: „Ik had in mijn hoofd gehad, dat ik mijn opleiding zou kunnen benutten om in de Roemeense olievelden te gaan werken. De revolutie verhinderde dit plan. Ik kon het eigenlijk in Zwitserland niet meer uithouden; ik verlangde naar “de waterkant”.

Sprookje werd werkelijkheid

Er is nog avontuur rond de Middellandse Zee. De winden fluisteren er van smokkel avonturen van miljonairs, jachten, van bloedveten en van wonderbaarlijke carrières. Mannen met het bloed van een Columbus, een Garibaldi, een Bonaparte voelen zich aangetrokken door de vurige zon over al dat blauwe water en komen van heinde en ver naar de oude wereldzee. Er zijn ook Nederlanders bij, één van hen is: Feiko Boersma uit Amsterdam.

Boersma zegde zijn baan op, kreeg een prachtig getuigschrift mee en monsterde in Amsterdam weer aan als stuurman, reizen naar de Middellandse Zee, Afrika, IJsland. Maar de herinnering aan Monaco, waar zijn sprookje een aanvang had genomen, werd hem te machtig. Hij zegde de zeevaart vaarwel en vertrok op een schoen en een slof naar het aantrekkelijke 'prinsdom'. Prins Rainier van Monaco, geïmponeerd door de getuigschriften van prins Nicolaas, gaf hem persoonlijk vergunning om een garage te vestigen: “Garage Benelux”.

Het ging heel moeizaam, de eerste tijd. Maar de “Rally van Monte Carlo” bracht uitkomst. Bijna alle Nederlandse deelnemers lieten hun wagens door Boersma nakijken en Garage Benelux werd bekend. Ondertussen floreert de garage. Boersma heeft een overeenkomst gesloten met de Nederlandse Vredenstein fabriek die hem banden in voorraad geeft ten dienste van Nederlanders, die aan de Côte d'Azur in moeilijkheden komen. Want autobanden zijn schaars in Frankrijk, tenzij tegen zwarte prijzen. En zo ook, op zoek naar een hoognodige buitenband, zijn er diverse automobilisten met Feiko Boersma in contact gekomen. „Bent u Hollander?” zei een garagehouder in Nice. „Probeer het dan maar eens bij uw landsman in Monte Carlo, die kan u wel helpen.”

Foto 3 Feiko Boersma aan het werk op zijn schip

De zee bleef trekken en toen de kans zich voordeed een schip te kopen aarzelde Boersma geen moment en kocht in het voorjaar van 1952 in Marseille een kleine kustvaarder de “Villerville” en heeft met behulp van een paar matrozen het grondig



opgeknapt. Het schip was bestemd voor charterreizen en gaat een lijndienst onderhouden tussen Monaco en Corsica. De "Villerville" werd ooit gebouwd als aux. schoener op de werf van: Soc. Anon. Meuse et Sambre Beezlez- Namur (B) als "JeanMarie" (OJYQ) in dienst gesteld op 22 juni 1921 in opdracht van ene De Bruyn, in Rouen. Het toeval wil dat Feike Boersma is geboren op 20 juni 1921 twee dagen ervoor. Het schip meet 119 BRT en heeft een draagvermogen van 135 ton. De afmetingen zijn: 29.98 X 5.21 X 2.54 m. In de machinekamer staat een Diesel 2 t.e.w. 2 Cyl; Steinhau & Cie, Paris van 120 RPK opgesteld die het schip een snelheid geeft van 9 knoop. In 1924 diende zich een andere eigenaar aan in de vorm van de Compagnie Normande de Navigation à vapeur, Le Havre. Die in het jaar 1926 het schip herdoopt in "Villerville". In 1940 werd de eigenaar Toledano & Pinto, Marocco na de oorlog in 1946 weer retour naar Frankrijk nu in eigendom van kustvaartreder Michel Sarich, Marseille.

Het deadweight is inmiddels 200 ton. Service: Ligne de Marseille et Port Vendres sur Bastia, L'île Rousser et Alger.

Foto 4 De "Villerville" afgemeerd in het bassin de la Joliette te Marseille.



Augustus 1952. Veertien dagen na hun bruilofsfeest zijn de jonge Amsterdammer Feiko Boersma (31) en zijn jonge Franse vrouw Louisette Delmar met hun schip de "Villerville" voor de Corsicaanse kust ten onder gegaan. De zes leden van de bemanning en de zoon van één hunner, allen Fransen, stierven met hen een plotselinge zeemansdood. Een zwemgordel, een ijskast en flessen butagas zijn de enige overblijfselen van schip en lading, welke men tot heden terug heeft kunnen vinden. Om 4:15 uur in de namiddag van Maandag 25 Augustus heeft de kapitein Agostini, van de Franse coaster "Brescou", ter hoogte van de Corsicaanse kust een kleine witte ijskast opgepikt, waarin enige coteletten en wat fruit werden aangetroffen. De ijskast dreef op geringe afstand van enige flessenbutagas. De kok Pierre Aliégrin, die de "Villerville" kort voor het vertrek voor haar laatste reis had verlaten, herkende de ijskast als die van het vermiste schip.

Dat was op 26 augustus, de elfde dag, sedert de "Villerville" de haven van Marseille had verlaten met bestemming Bastia, Ile- Rousse en Ajaccio. Sindsdien had men taal noch teken van het 30 meter lange schip vernomen. Aan boord bevond zich o.m. de eerste officier Leclerc, een Marseillaan. Leclerc had zijn 17-jarige zoon op deze reis meegenomen, omdat deze zo graag eens Corsica zou willen zien. De jongen heeft nimmer een voet op Corsica gezet. De golven sloten zich, waarschijnlijk in de namiddag van zondag 24 augustus, voorgoed over de "Villerville" en wat blijft is het raadsel van haar ondergang.



Foto 5 De kustvaarder "Brescou"(296brt/44) die de nog drijvende ijskast opgepikte.

Een Brits jacht leverde bij de marineautoriteiten van Ajaccio een zwemgordel in waarop de naam van de "Villerville" stond geschilderd. In Franse scheepvaartkringen verbaast men zich over de snelle en spoorloze verdwijning van de "Villerville", die een lijndienst onderhield tussen de Franse kusthavens en Corsica. Een explosie zou, in dit drukbevaren deel van de Middellandse Zee, zeker zijn opgemerkt. Het meest waarschijnlijk acht men, dat de "Villerville" op een wrak is gestoten en zo snel is gezonken, dat geen der opvarenden kans heeft gezien zich in veiligheid te brengen.

Een triest einde van dit kleine zeeschip met bemanning onder Franse vlag met toch wel bijzonder een Nederlandse eigenaar.

Voor de volledigheid nog even een beknopt overzicht van de levensloop van de voornoemde coasters, de "Ansyra" en "Brescou":

1942: in beslag genomen op de werf Gebr. van Diepen als casco en door de Duitsers een motor in geplaatst en in dienst gesteld als "Ursula Heinemeier", na de oorlog in bijna onbeschadigde staat, na een tip van een Groninger kapitein, teruggevonden te Hamburg.

1945: oktober "Ansyra": N.V. Ansyra (Spliethoff, mgrs) Amsterdam (493 BRT)

1946: "Heerengracht" (PEPO), N.V. Ansyra (Spliethoff, mgrs) Amsterdam

1959: januari, "Grete Solheim", (Magnus Solheim) Trondheim, Noorwegen

1964: april, "Rosita K", K. Karmis Brothers, Co. Ltd., Piraeus. (Gr)

1973: 27 mei, gezonken nabij het eiland Hydra na lekkage onderweg van Piraeus naar Benghazi. De bemanning werd gered.



1944: "Empire Gillian": Ministry of War Transport, (MOWT) London. Werf : Richards Iron works Ltd. Lowestoft

1945: Francise: 12 november "Brescou" (TMHX), Gouvernement Français

1947: 21 november, "Brescou"(TMHX), Compagnie Méridionale de Navigation, Marseille.

1970: In gebruik als ponton te Sète

1972: gesloopt te La Seyne sur Mer.

N.B. Er waren zes zusterschepen van dit Empire Type in de Franse Cabotage vloot: "Petit Frère" (ex Empire Lily, ex Pampus), "Jean Marc Richard" (ex Empire River/ex Oosterhaven), "Tamise II" (ex Empire Sound / ex Zuiderhaven), "Saint Honora" (ex Empire Ford / ex Noorderhaven) en l'Orsuro" (ex Empire Reynard / ex Westerhaven), waarvan er vier mede door bemiddeling van Dammers werden aangekocht door de Franse regering de ex Westerhaven, Noorderhaven, Oosterhaven en Pampus. Een zilte groet, Ben Scholten



Op 22 april 2025 is bij Kooiman Marine Group in Zwijndrecht de kiel gelegd van ons bouwnummer 225: een demontabele Water Injection Dredger die wordt gebouwd in opdracht van Van Oord. Tijdens de ceremonie legde de heer Marcel van den Heuvel traditiegetrouw een munt onder de kiel. Deze eeuwenoude maritieme gewoonte symboliseert geluk, voorspoed en bescherming voor het schip en haar bemanning. (Michel Kodde).



HAWAIKINUI 2, IMO 1015612 (NB-325), Ro-Ro Cargo Ship, 4.142 GT, 2.000 DWT, 21-5-2024 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 810, 31-12-2024 geplande oplevering als HAWAIKINUI 2 aan Société De Navigation Polynésienne, Frankrijk, 24-1-2025 te water gelaten, assistentie van de sleepboten WATERLELIE en GRUNO III, 13-4-2025 vertrokken van de werf naar Groningen met de sleepboten WATERLELIE, GYAS en GRUNO IV, later de GYAS (met WAGENBORG BARGE 3) en WATERPEIL voor begeleiding, 14-4-2025 vertrokken van Groningen met de sleepboten WATERLELIE, GYAS en GRUNO IV naar Delfzijl en kompas stellen, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6696), 15-4-2025 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 16-4-2025 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 2-5-2025 opgeleverd als HAWAIKINUI 2 aan Société De Navigation Polynésienne, Papeete, Tahiti, French Polynesia (FOLE). (Foto: HAWAIKINUI 2: Kees de Vries, 12 4-2025 vertrek van de werf).

CSD CALEN en CSD SANDRA

In een vooruitstrevende stap naar groenere mijnbouwactiviteiten heeft Kenmare Resources officieel twee milieuvriendelijke baggerschepen gelanceerd: CSD Calen en CSD Sandra. Dit gebeurde tijdens een doopceremonie afgelopen vrijdag op de scheepswerf van Royal IHC in Kinderdijk. Deze elektrisch aangedreven baggerschepen met hoge capaciteit vormen de nieuwste stap in Kenmare's duurzaamheidstraject en illustreren de toewijding van het bedrijf om de milieu-impact te verminderen en tegelijkertijd de operationele efficiëntie te verhogen.

Het evenement, georganiseerd door Royal IHC, werd bijgewoond door senior leden van zowel Kenmare Resources als Royal IHC, samen met twee speciale gasten: Sandra Clifton, echtgenote van Kenmare's Country Manager voor Mozambique Gareth Clifton, en Calen Jamisse, dochter van Moma's General Manager Higinio Jamisse. Deze twee vrouwen werden gehuldigd als naamgevers van de nieuwe milieuvriendelijke baggerschepen.

Het vernoemen van schepen is een eeuwenoude maritieme traditie die identiteit, doel en rijkdom symboliseert. Door de baggerschepen te vernoemen naar personen die deel uitmaken van de uitgebreide Kenmare-familie, onderstreepte de gebeurtenis de diepgewortelde waarden van het bedrijf in mensen, gemeenschap en nalatenschap.

De CSD Calen en CSD Sandra, speciaal gebouwd door Royal IHC, zijn niet alleen technologisch geavanceerd, maar ook ontworpen met duurzaamheid als uitgangspunt. Elk baggerschip is 62 meter lang en weegt ongeveer 1.000 ton, uitgerust met een totaal geïnstalleerd vermogen van 6.800 kVA en een snijkopvermogen van 1.350 kW.

Deze hoogwaardige, milieuvriendelijke baggerschepen zijn speciaal gebouwd voor de winning van mineraalzand in de Moma Titanium Minerals-mijn in Mozambique. Ze zijn ontworpen voor duurzaamheid en efficiëntie en zullen de mijnbouwcapaciteiten van Kenmare aanzienlijk verbeteren en tegelijkertijd de CO2-voetafdruk verkleinen.

De verhalen achter de namen

De persoonlijke verhalen achter de namen – Sandra Clifton (echtgenote van Kenmare's Mozambique Country Manager, Gareth Clifton) en Calen Jamisse (dochter van Moma's General Manager, Higinio Jamisse) – voegen

een bijzondere menselijke dimensie toe aan de lancering. Sandra's steun aan het leiderschap van haar man in Mozambique en Calens connectie met de Moma-mijngemeenschap vertegenwoordigen het bredere ondersteuningsnetwerk achter het succes van Kenmare.



Door deze milieuvriendelijke baggerschepen te vernoemen naar familieleden van toegewijde medewerkers, benadrukt Kenmare het belang van haar mensen en de gemeenschappen waarin het actief is. Het getuigt van de overtuiging van het bedrijf dat vooruitgang niet alleen wordt gemeten in machines en output, maar ook in relaties en een gezamenlijk doel. (Bron en foto CSD SANDRA: IHC, 8-3-2025 te water).



CO₂ -tanker op 14 mei te water

De eerste in Europa gebouwde offshore CO₂ -tanker wordt op 14 mei wordt gedoopt en te water gelaten. De voltooiing van de romp van Europa's eerste offshore CO₂ -tanker markeert een cruciale mijlpaal in de energietransitie en de vooruitgang van de infrastructuur voor koolstofafvang en -opslag (CCS) in Europa. Alle scheepsdelen van het schip zijn inmiddels met succes gebouwd en geassembleerd op de scheepswerf van Royal Niestern Sander in het noorden van Nederland. Deze mijlpaal markeert het begin van de laatste voorbereidingen voor de officiële doop en tewaterlating van het schip, die op 14 mei zal plaatsvinden.

Het schip is gebouwd in het kader van een langetermijnovereenkomst met INEOS, een toonaangevende partner in Project Greensand, en is gebaseerd op het beproefde EasyMax-concept van Wagenborg en wordt gebouwd door Royal Niestern Sander. Zodra de vervoerder operationeel is, zal de afgevangen CO₂ vervoeren naar het Nini West offshore-platform in de Deense Noordzee, ter ondersteuning van de volledige CCS-waardeketen: afvang, transport en permanente offshore-opslag.

"De voltooiing van de romp van het schip is een enorme stap voorwaarts voor het transport van CO₂ in de EU", zegt Mads Weng Gade, CEO van INEOS Energy. "Dit schip is essentieel voor onze ambitie om de eerste

full-scale CO₂ -opslagfaciliteit in de EU op te zetten. Nu de vervoerder de volgende bouwphase ingaat, komt Greensand steeds dichterbij de voltooiing van Europa's eerste volledige CCS-waardeketen."

De bouw van dit unieke schip in Nederland onderstreept de innovatieve geest van de Noord-Nederlandse scheepsbouw. Wagenborg en Royal Niestern Sander waren al eerder pioniers op het gebied van baanbrekende schepen, zoals 'walk-to-work' offshore support ships en de EasyMax-serie.

"We zijn er trots op dat we samen met INEOS deze belangrijke mijlpaal hebben bereikt voor Project Greensand", zegt Edwin de Vries, directeur van Wagenborg Offshore. "Dit is het eerste schip in zijn soort dat in Europa is gemaakt en een lichtend voorbeeld van hoe de maritieme industrie in Noord-Nederland bijdraagt aan de energietransitie."

De historische overeenkomst tussen INEOS en Wagenborg voor de levering van deze nieuwbouw CO₂ -drager werd in november 2024 ondertekend, in aanwezigheid van ZM Koning Willem-Alexander van Nederland en ZM Koning Frederik van Denemarken. (Bron en afbeelding: Koninklijke Wagenborg).

EASYMAX 5, IMO 1053406, CO₂ -tanker, in aanbouw als vrachtschip EASYMAX 5 onder bouwnummer Niestern Sander 854 voor Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 8.827 GT, 14.330 DWT.

ARIANE, IMO 1056630, in aanbouw als vrachtschip EASYMAX 6 onder bouwnummer Niestern Sander 855, 8.827 GT, 14.330 DWT. 8-2026 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Daling in olie en olieproducten drukt overslag Rotterdamse haven in eerste kwartaal 2025

De totale overslag in de haven van Rotterdam is in het eerste kwartaal van 2025 gedaald met 5,8% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. In de eerste drie maanden van dit jaar bedroeg de overslag 103,7 miljoen ton tegenover 110,1 miljoen ton in het eerste kwartaal van 2024. De daling komt voornamelijk door minder overslag van ijzererts, kolen, ruwe olie en olieproducten. De overslag van agribulk, overige droog massagoed en containers nam toe. De importheffingen van de Verenigde Staten op exportgoederen uit Europa hebben nog geen effect gehad op de overslag in het eerste kwartaal.



Maasvlakte 2 met het conversiepark en Portlantis op de voorgrond, foto: Martens Multimedia

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "De eerste drie maanden van dit jaar kenmerkten zich door een grote mate van volatiliteit van de wereldhandel als gevolg van dreigende importheffingen in de Verenigde Staten en conflicten in Oekraïne en het Midden-Oosten. Deze volatiliteit heeft geleid tot onzekerheid bij bedrijven op het gebied van handel en het doen van investeringen. We zien dat terug in de overslagvolumes en de investeringsbereidheid. Het blijft in deze onzekere tijden onverminderd belangrijk om als Rotterdamse haven samen met de nationale en Europese overheden ons te blijven inzetten voor een concurrerend Europees investeringsklimaat."



Droog massagoed

De overslag van droog massagoed daalde met 8,6% in vergelijking tot het eerste kwartaal van 2024. De belangrijkste reden voor de daling is de sterke afname van de overslag van ijzererts en schroot met 28,1%. Er werd de eerste drie maanden twee miljoen ton minder ijzererts overgeslagen vanwege een daling in vraag naar ijzererts voor de staalproductie, veroorzaakt door lagere productieniveaus in de staalindustrie. De overslag van kolen nam in lijn met de afgelopen kwartalen af met 17,3% tot 4,5 miljoen ton doordat het aandeel van kolen in stroomopwekking steeds verder afneemt. De overslag van agribulk nam toe met 22,7%, net als de overslag van overig droogmassagoed van 44,1%. Deze stijging komt voornamelijk doordat een nieuwe droge bulkterminal in gebruik is genomen.

Nat massagoed

De overslag van natte bulk nam af met 8,8% tot 48,0 miljoen ton. Deze daling van 4,6 miljoen ton werd veroorzaakt door minder overslag van ruwe olie, minerale olieproducten en overig nat massagoed. Als gevolg van lagere raffinagemarges in Noordwest-Europa is er minder vraag naar ruwe olie van raffinaderijen. De aanvoer van ruwe olie nam om die reden af met 1,1 miljoen, tot 24,7 miljoen ton. Ook de vraag naar minerale olieproducten nam in het eerste kwartaal van dit jaar af met 20,1 % en 2,9 miljoen ton. De marges voor diesel en kerosine waren in Azië hoger, waardoor er vanuit het Midden-Oosten en India meer naar Azië werd geëxporteerd in plaats van naar Europa.



Containers en breakbulk

De overslag in het containersegment is in aantallen TEU's (de standaardmaat voor containers) in het eerste kwartaal toegenomen met 2,2% naar 3,3 miljoen TEU. In tonnage laat de overslag een daling zien van 1,1% in vergelijking tot dezelfde periode vorig jaar. Dit verschil is veroorzaakt door een afname van de export van volle containers met 8,1%. Exportcontainers zijn zwaarder, waardoor het gemiddelde gewicht per container lager ligt. De daling van het aantal exportcontainers is een gevolg van de zwakke marktpositie van de Europese industrie en een daling van het aantal transshipmentcontainers dat in Rotterdam werd overgeslagen. Slecht weer in januari en werkonderbrekingen bij de HPD2 terminal hebben in het eerste kwartaal geleid tot minder scheepsbezoeken, vertragingen en lagere productiviteit. In de loop van het eerste kwartaal is de situatie verbeterd en in maart was de productiviteit hoger dan in januari en februari.

De overslag op de Trans-Atlantische route daalde in het eerste kwartaal met 23,1% ten opzichte van vorig jaar, doordat er twee diensten zijn verplaatst naar andere havens door de beperkte capaciteit bij de terminals in Rotterdam. Overslag vanuit Azië nam toe met 8,4% in het eerste kwartaal doordat er meer consumentenproducten werden geïmporteerd.

De totale overslag van het marktsegment breakbulk (Roll-on/Roll-off en overig stukgoed) steeg met 0,6% naar 7,8 miljoen ton. De RoRo-overslag daalde met 1,8% naar 6,2 miljoen ton. RoRo-lading heeft te lijden onder de sterke concurrentie van wegtransport door lage tarieven en de lage economische groei in het Verenigd Koninkrijk. Overig stukgoed steeg met 11,2% naar tot 1,6 miljoen ton. Deze toename kwam onder andere door de overslag van buispalen voor het Porthos-project. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 22 april 2025. Foto MSXT TRINITY, 7-7-2018 en MSC SOROYA, 1-7-2023: Teun van der Zee).



Tug eZine
all about tugs

**Subscribe for free
on tugezine.com**

Free membership entitles you to copies of the Tug eZine, Tug eNewsletter & exclusive content on tugezine.com.



SLEEPVAART



N-Sea Group zet de uitbreiding van de vloot voort

De vertrouwde partner van N-Sea, Neptune Marine, bouwt momenteel aan een nieuw, multifunctioneel schip van de volgende generatie voor de kabelinstallatie en -activiteiten van N-Sea. Het schip is in aanbouw in Polen en zal in Q4 2025 naar Nederland worden overgebracht voor montage en ingebruikname in Q2 2026.

Het nieuw gebouwde DP2-schip, 'ALTERA', zal dual fuel (methanol) worden voorbereid, uitgerust met een 25t

offshore knuckle boom kraan, afmeersysteem en biedt plaats aan maximaal 99 personen.

De dekspreiding is ontworpen en aangekocht door N-Sea, rekening houdend met de waardevolle lessen die het N-Sea-team de afgelopen 15 jaar heeft geleerd bij het repareren en installeren van kabels bij offshore wind- en interconnectorprojecten. De carrousel van 4.500 ton, de spanner van 15 ton, het kwadrantbehandelings-systeem en de shutes zijn ontworpen om kabels te verwerken met een minimale buigradius tot 5 mtr. De installatie van de deck spread zal in Q1 2026 van start gaan door het N-Sea mobilisatieteam in Nederland, aangestuurd vanuit de nieuwe offshore bevoorradingsbasis en logistiek centrum in IJmuiden.

Door de combinatie van het afmeersysteem, de DP2-mogelijkheden en de strandcapaciteiten zal het schip het hele jaar door kunnen opereren in zowel zeer ondiep als diep water, op interconnector-, export- en inter-array-kabelprojecten.

Als uw specialist op het gebied van installatie, reparatie en vervanging van onderzeese kabels, bieden wij toegewijde interne teams, twee toegewijde gemobiliseerde schepen, op maat gemaakte installatie- en reparatieparaatheidstechniek en een Operations Support Base in de haven van IJmuiden, NL. We kijken ernaar uit u te ontmoeten om uw behoeften op het gebied van kabelinstallatie te bespreken, samen met onze op maat gemaakte ad-hoc- en framework-oplossingen voor kabelonderhoud en -reparatie. (Bron: N-Sea, foto N-SEA PATHFINDER: Marcel Coster 14-4-2025 in de nieuwe kleuren onderweg naar de Volendamkade).



AFRIK MARABOU, IMO 9438133 (NB-313), Offshore Tug/Supply Ship, 7-2-2007 contract, 7-2-2007 kiel gelegd, 10-2-2009 te water, 4-5-2009 (AB) opgeleverd door ABG Shipyard Limited (268) als LAMNALCO MARABOU aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus, 5-5-2009 (e) in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd. 1.290 GT, 941 DWT. 2 x 2.720 kW, Wärtsilä 8L26A2, Wärtsilä Italia S.p.A. 12-3-2010 (e) verkocht aan Land & Marine National Contracting Co. Ltd., Kuwait, in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd. 24-3-2015 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SL MARABOU. 8-5-2018 verkocht aan Afrikdelta Shipping Service Pte. Ltd., Nigeria, in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. 30-8-2023 verkocht aan Afrikdelta Marine Ltd., Lagos, Nigeria. 8-2023 herdoopt AFRIK MARABOU. 14-2-2025 gearriveerd te Rotterdam. 21-4-2025 verkocht aan Smit Terminals Europe B.V., Rotterdam, vlag: Liberia (5LWJ6), 4-2025 herdoopt SL MARABOU.



ATLAS, IMO 9714575, (NB-265), 5-5-2014 met de drijvende bokken MATADOR en MATADOR 2 te water gezet bij Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam onder bouwnummer 12-082, 2-6-2014 vertrokken van de werf voor de proefvaarten in Europoort, 5-6-2014 na de proefvaarten in Europoort naar

de Lekhaven te Rotterdam, 10-6-2014 proefvaart op het Calandkanaal, 11-6-2014 (e) opgeleverd aan Rederij Holland Offshore B.V., Werkendam, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCMS. 16-6-2014 t/m 20-6-2014 presentatie aan de St. Pauls Landungsbrücke te Hamburg. 23-6-2014 te Sliedrecht. 5-7-2014 demonstraties op de Havendag te Werkendam. 20-6-2014 te IJmuiden gedoopt EDDY I. 430 GT. 30,30 x 13,40 x 4,75 x . meter, trekkracht 65 ton. 14 kn. 2 x 1.698 EPK, 1.610 kW, 16 cyl, 4 tew, 170 x 180, 1.600 rpm., Mitsubishi S16R. 16-6-2014 t/m 20-6-2014 presentatie aan de St. Pauls Landungsbrücke te Hamburg. 23-6-2014 te Sliedrecht. 5-7-2014 demonstraties op de Havendag te Werkendam. 11-2016 (e) verkocht aan Panama Servicios, vlag Venezuela, roepsein YYV-3627. 12-2017 (e) in beheer bij Golden Sun Marine Co. Ltd., Kaohsiung City, Taiwan. 12-4-2018 verkocht aan Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, 12-4-2018 (e) vlag Panama, roepsein HO7664. 4-5-2018 van Vigo (lag daar anderhalve maand aan de ketting) naar Rotterdam, 8-5-2018 ETA te Rotterdam. 9-5-2018 gearriveerd te Hardinxveld. 2018 in charter bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon B.V., IJmuiden, 15-6-2018 (mt) vlag Nederland, roepsein PCMS en herdoopt ATLAS. 29-6-2018 van Hardinxveld naar IJmuiden, doorgevaren naar Amsterdam. 6-7-2018 naar IJmuiden. 11-2019 verkocht aan FFS Marine AS, Farsund, 23-1-2020 (F) vlag: Noorwegen roepsein LGES, herdoopt FFS ATHOS. 23-1-2020 vertrokken naar Farsund, Noorwegen, 26-1-2020 ETA te Farsund. 17-9-2024 verkocht aan Farmar Towage AS, Farsund-Noorwegen, in beheer bij Farmar Management AS, Farsund, herdoopt FARMAR ATHOS. (Foto: Willem Koper, 5-6-2014).

COS MASTER, IMO 9929405 (NB-326), Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance 2727, 232 GT, 136 DWT, 30-11-2020 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards B.V. onder bouwnummer NGS 34, 27-11-2021 proefvaart, 29-11-2021 proefvaart, 10-12-2021 te Lauwersoog gedoopt COS MASTER door mevr. Titia Siertsema (bestuursvoorzitter van Fonds Nieuwe Doen), 10-12-2021 (e) opgeleverd aan Scheepvaartonderneming Cos Master B.V., Lauwersoog, vlag: Nederland (PCOD), in beheer bij Coastwise Offshore Services B.V. en Scheepvaartonderneming COS Master V.o.F., Culemborg. 232 GT, 73 NT, 57 DWT. 30 passagiers. 27,27 (23,99) x 9,60 x 4,85 x 2,110 meter. 23 kn. 2.896 EPK, 2.132 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew 128 x 157, 2.100 rpm, MAN D2862 LE489, MAN Truck & Bus SE, Neurenberg, 2 Screw Propeller Controllable 636 rpm. 18-4-2025 herdoopt SEAZIP 11.



DSS GALATEA, IMO 9575400, Damen FCS 5009, 24-5-2010 opgeleverd door SONG THU Corporation, Vietnam (Damen Shipyards) als SEA AXE V aan Damen Marine Charter 10 B.V., Kingstown-Saint Vincent And The Grenadines (J8B6703). 427 GT, 128 NT, 350 DWT. 50,30 x 48,51 x 9,00 x 4,70 x 2,550 meter. 25 kn. 6.076 EPK, 4.472 kW, 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., 3 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette NE-10-2008. 10-2010 herdoopt SEA AXE 5009 V. 7-2-2011 verkocht aan Mahita Sea Shipping Ltd., Cyprus (5BFB3), in beheer bij EDT Shipmanagement Ltd., herdoopt EDT LEON. 14-4-2025 te Gorinchem. 4-2025 verkocht aan Damen Marine Charter 10 B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6703), in beheer bij Damen Trading & Chartering, Gorinchem, 4-2025 in charter bij Defensie (Defense Security Service) om te patrouilleren op de Noordzee, o.a. ook t.g.v. de NAVO-top te Den Haag, herdoopt DSS GALATEA. 4-2025 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDJE.

Defensie in zee met Fugro/Damen voor Noordzee-patrouilles

Defensie zet tegen het einde van dit kwartaal een nieuw patrouilleschip in. Defensie en de combinatie Fugro/Damen Shipyards hebben daar afspraken over gemaakt. Het gehuurde schip vergroot tijdens patrouilles de zogeheten Situational Awareness op de Noordzee. Van de aanwezigheid moet ook een afschrikkende werking uitgaan.

De inzet van het schip is tijdelijk. De Koninklijke Marine breidt naar verwachting in 2027 haar vloot uit met 2 nieuwe multifunctionele ondersteuningsvaartuigen. Die nemen de patrouilletaak over.

Het gehuurde schip escorteert en monitort ook niet-NAVO schepen. Zo worden de marineschepen van de wacht vrijgespeeld voor andere taken. De inzet van het schip is belangrijk vanwege de toegenomen dreiging. De MIVD waarschuwt al enkele jaren dat Rusland vitale infrastructuur op de Noordzee heimelijk in kaart brengt.

‘Staatsschip’

Door de gekozen inhuurconstructie is het schip juridisch gezien een overheidsvaartuig dat een overheidstaak uitvoert. Daardoor mag het zogeheten ‘staatsschip’ detecteren, escorteren, begeleiden en monitoren, maar geen geweld uitoefenen. Het schip behoort niet tot de marinevloot en krijgt een civiele bemanning. Indien nodig wordt die aangevuld met militairen van de marine. De samenstelling verschilt per inzet. Desgewenst valt op te schalen. Dan kan het ‘staatsschip’ een beroep doen op schepen van de marine of andere eenheden van Defensie.

NAVO-top

Door de inhuur van het schip kan de marine haar eenheden efficiënter en effectiever inzetten bij hun voorbereidingen op een hoofdtaak 1-scenario.

Het Programma Bescherming Noordzee Infrastructuur (PBNI) van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat stelde geld beschikbaar voor het schip. Naar verwachting patrouilleert het tijdens de NAVO-top in Den Haag. (Bron en foto: Defensie.nl Nieuwsbericht, 17-04-2025).

EAST, IMO 9513244 (NB-157), in aanbouw als MASTINE 9, vlag: Maleisië, 21-5-2009 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 106) als EAST aan East Management B.V., Willemstad N.A., in beheer bij Avra Towage B.V., Rotterdam, roepsein PJHW, 259 GT, 77 NT, 30,00 (27,73) x 8,60 x 4,12 x 3,500 meter, 2.432 EPK, 1.790 kW, 2 x 2 x Cummins KTA38M2, NE-08, 10 kn. 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer /Ridderkerk. 30-1-2025 verkocht aan Malta Marine Trade Ltd., Majuro, vlag: Belize, 1-2025 herdoopt ASTERIX.



FAIRPLAY-97, IMO 1026922 (NB-327), Damen ASD Tug 2813, 12-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513346, 27-1-2025 (BV) opgeleverd als FAIRPLAY-97 aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6686). 389 GT, 116 NT, 27.59 (25,00), 12,30 x 5,50 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938 F1 BV, Caterpillar Inc., Lafayette, IN. 2 x Azimuth Thruster Solid LB. 29-3-2025 gearriveerd te Rotterdam Waalhaven NZ, RHB als deklading op het zwaarladingschip UHL FIGHTER (IMO 9892523). 4-2025 vlag:

Polen (SNKL). 8-4-2025 vertrokken van Rotterdam naar Gdynia, 12-4-2025 te Gdynia. 15-4-2025 verkocht aan Fairplay Towage Polska Sp. z o.o. Sp. k., Gdynia-Polen. (Foto: Reinier van de Wetering, 08-04-2025).

GLOMAR VENTURE, IMO 8822648, Standby-Safety Vessel, 1987 casco gebouwd door Komunij Paryskiej, Gdynia (B965/07), 1990 afgebouwd door Scheepswerf Maaskant B.V., Stellendam (434), 26-6-1990 opgeleverd als KW.88 PELIKAAN aan Rederij H. van Duyn & Zonen Katwijk B.V., Katwijk aan Zee (PGRY). 560 BRT. 3.835 PK, 2,820 kW, Deutz. 6-1998 verkocht aan Katwijkse Visserij Combinatie C.V., Katwijk aan Zee. 12-1998 verkocht aan Rederij H. van Duijn en Zonen Katwijk B.V., Katwijk aan Zee. 26-7-2007 uitgeschreven visserijbestand. 3-8-2007 verkocht aan Glomar Holding B.V., Den Helder, vlag: Panama (HO3588), 2007 herdoopt GLOMAR VENTURE. 2007 verbouwd tot Standby-Safety Vessel. 11-2013 verkocht aan Glomar Offshore B.V., Den Helder, vlag: Panama (HO3588), in beheer bij Glomar Shipmanagement B.V., Den Helder. 20-4-2025 op circa 13 mijl van Callantsoog tegen een windmolen gevaaren, daarbij raakten twee van de acht opvarenden gewond die later naar een ziekenhuis zijn gebracht. Verschillende schepen van de KNRM en de noodsleepboot GUARDIAN van de Kustwacht werden opgeroepen. Ter plaatse bleken er twee gewonden op het schip te zijn. Zij kregen medische hulp en werden vervolgens met de reddingsboot JOKE DIJKSTRA naar de haven van Den Helder vervoerd. Het schip liep geen lekkage op, maar wel schade aan de boeg. Onder begeleiding van de Kustwacht werd het naar de haven van Den Helder gebracht en afgemeerd aan de kade Het Nieuwe Werk. De Maritieme Politie onderzoekt de aanvaring. (Info: Timsen, 21 april 2025). 23-4-2025 te Oudeschild om te repareren.

HST SOFIA, IMO 9868558 (NB-327), Offshore Supply Ship (Fast Crew Tender) 21-2-2019 te water gelaten als HST HARRI, 22-3-2019 opgeleverd door Damen Shipyards Antalya (532902) als HST SOFIA aan High Speed Transfers Ltd., Swansea, vlag: United Kingdom, roepsein MEPI4. 242 GT, 200 DWT. 27,00 (23,98) x 10,19 x 4,30 x 4,300 meter. 25 kn. 2.938 EPK, 2.162 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 2.300 rpm., Caterpillar Inc., Griffin (USA) NE-14-3-2018, 2 Screw Propeller Solid Ord. 12-6-2019 te Varna. 17-6-2019 te Valletta. 19-6-2019 te Algeciras. 23-6-2019 te Gorinchem. 29-6-2019 van Gorinchem naar de Wiltonhaven, vandaar naar Scheveningen, 7-7-2019 van Great Yarmouth naar zee. 4-2025 onder Nederlandse vlag gebracht (PDCC) en herdoopt SEAZIP 10.



KOMMANDOR IONA, IMO 8401999, 31-9-1984 besteld, 10-1-1985 kiel gelegd, 25-5-1985 te water, 1985 opgeleverd door Hall Russell, Aberdeen (993), 10-9-1985 in dienst gesteld als SALMOOR A185 aan Ministry of Defence (Royal Navy), U.K. (GAAK) Mooring Salvage Vessel, 1.967 BRT, 620 DWT. 4.000 EPK. 25-2-2008 verkocht aan SD Marine Services Ltd., U.K., in beheer bij Serco Ltd. 2-2008 herdoopt SD SALMOOR. 29-6-2012 verkocht aan Hays Ships Ltd., U.K., 6-2012 herdoopt KOMMANDOR IONA. 28-4-2025 met problemen aan de besturing gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met de sleepboot EEMS WARRIOR, op de rivier overgenomen door de sleepboten FAIRPLAY-29 en FAIRPLAY-21 (achter) bestemd voor de Wiltonhaven. (Foto: Ruud Zegwaard, 28-4-2025).

LAMNALCO CHAIKA, IMO 9570711, Offshore Tug/Supply Ship, 1.021 GT, 8-2-2010 opgeleverd door Foshan Shunde Huaxing Shipyard (HY-2158) als LAMNALCO CHAIKA aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus, in beheer bij Lamnalco LLC. 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., vertraagd naar 212 rpm., CAT3516B MARINE, Lafayette Facility, Caterpillar Inc., U.S.A. NE-4-12-2009. 8-2010 vlag: Rusland. 10-2010 vlag: Cyprus. 6-2011 vlag: Rusland. 12-2-2015 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte Ltd., 2-2015 vlag: Singapore. 1-2026 in beheer bij Smit Lamnalco Sakhalin LLC. 8-2016 vlag: Rusland. 8-2023 vlag: Singapore, 23-8-2023 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 9-2024 vlag: Pakistan (AQRU). 7-10-2024 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam en Smit Lamnalco Ltd., Nicosia.

LAMNALCO MAGPIE, IMO 9383194, Anchor Handling Tug Supply, 25-6-2008 opgeleverd door ABG Shipyard Ltd. (266) als LAMNALCO MAGPIE aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus, in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd. 1.290 GT, 386 NT, 941 DWT, 7.392 EPK, 5.440 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 260 x 320, 1.000 rpm., Wärtsilä Italia S.p.A. 3-12-2012 in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd. en Smit Lamnalco Nigeria Ltd. 12-1-2015 verkocht aan Afrikdelta Shipping Service Pte. Ltd., 1-2015 vlag: Nigeria, in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos. 16-2-2015 in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos en Smit Lamnalco Nigeria Ltd. 7-2016 herdoopt AFRIK MAGPIE. 6-2018 vlag: Singapore, 20-6-2018 in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos, 6-2028 herdoopt LAMNALCO MAGPIE. 21-2-2019 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore. 7-5-2019 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 5-11-2024 verkocht aan Afrikdelta Shipping Service Pte. Ltd., Singapore, 11-2024 vlag: Nigeria (5NYP7), in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos.



LOKYS (H 24), IMO 9950741 (NB-317), ASD 3010 ICE, 299 GT, 22-1-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512633, 2024 opgeleverd aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6710), bestemd voor Atomflot, Rusland. 19-5-2024 gearriveerd te Rotterdam a/b HAPPY STAR. 20-5-2024 te water gezet. 25-5-2024 met de sleepboten MERWESTROOM en SCHELDESTROOM naar Gorinchem. 4-2025 herdoopt LOKYS (H 24). 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen. 25-4-2025 verhaald van Damen Shipyards B.V., Gorinchem naar De Haas Rotterdam, Heyshaven, 28-4-2025 proefvaart en trekproeven op de Maasvlakte, 28-4-2025 proefvaart. 2-5-2025 vertrokken van Rotterdam naar Klaipeda, 6-5-2025 te Klaipeda. (Foto: Reinier van de Wetering, 28-04-2025, t.h.v. Maassluis-West).

MCS BOREAS, IMO 9679098 (NB-198), Offshore Supply Ship, gebouwd door 189 One Member Limited Liability Company (189 Ship Yard), Hai Phong City, 13-5-2013 (BV) opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (532511) als MCS BOREAS aan Maritime Craft Services Clyde Ltd., Largs-U.K. Roepsein 2GDR8. 107 GT. 25,75 (23,98) x 10,06 x 3,50 x 1,800 meter. 2.432 EPK, 1.790 kW, Caterpillar C32 TTA, Caterpillar Inc., Fountain Inn U.S.A. 1-8-2013 vertrokken van Damen Shipyards B.V., Gorinchem naar Bremerhaven. 2-8-2013 te Bremerhaven. 22-1-2025 verkocht aan Allianz Offshore Abu Dhabi Ltd., Panama (HOA5930), in beheer bij Allianz Middle East Ship Management, herdoopt ALLIANZ ONYX.

MCS NIKKI, IMO 9341196, (NB-114), type Damen Shoalbuster 2609, 17-12-2004 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (1562) aan Maritime Craft Services (Clyde) Ltd., Schotland, 212 GT, 26,23 x 9,10 x 3,60 x 2,650 meter, trekkracht 28 ton, 11 kn. 19-3-2005 vertrokken van Maassluis met bestemming Hardinxveld-Giessendam, 25-3-2005 vertrokken naar Dubai om daar te gaan werken voor Van Oord AZC. 1-2025 verkocht aan Atlantic Towage & Marine Ltd., Cork, vlag: U.K. (MGLQ2), herdoopt OCEAN SHOALBUSTER.



NORTH, IMO 9380647 (NB-137), 5-4-2007 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KJD 108) als DANGA NORTH 9 aan Hung Leong Shipping, Miri-Maleisië. 2007 verkocht aan Avra Towage B.V., Willemstad-N.A., herdoopt NORTH. 259 GT, 77 NT, 30,00 (28,03) x 8,60 x . x 4,120 meter, 2.000 EPK, 1.472 kW, 2 x Caterpillar 3508B, 10 kn., roepsein PJUN. 10-3-2014 opgelegd te 's-Gravendeel, 27-10-2014 opgelegd te Slikkerveer/ Ridderkerk. 3-2-2025 verkocht aan Malta Marine Trade Ltd., vlag: Belize (V3SV5), 2-2025 herdoopt OBELIX. 14-3-2025 verkocht aan Promarine Ship Services SMPC, Chania, vlag: Belize (V3SV5), in beheer bij Promarine Shipmanagement Co. S.A., Athene, herdoopt PROTUG 32. (Info: Equasis, de naam is er nog niet opgebracht). (Foto: Hans Lingbeek, 10-3-2014 onderweg naar opleghaven Dutch Harbour, 's-Gravendeel).

POA 51, IMO 9890123 (NB-280), Damen RSD 2513, gebouwd als POA-51 door Damen Shipyards Galati (515009) voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6118), 4-2-2021 opgeleverd als 51 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België (ORNP). 353 GT, 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3.500 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 2 Azimuth Thruster. 28-2-2021 van Ceta naar Antwerpen, 6-3-2021 te Antwerpen. 26-4-2025 de sleepboot MULTRATUG 36 binnen met de 51 voor de Heysehaven. 2025 verkocht.

POA 52, IMO 9890135 (NB-280), Damen RSD 2513, gebouwd als POA-52 door Damen Shipyards Galati voor Scheepswerf Damen Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6144), 22-3-2021 opgeleverd als 52 aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België (ORRB). 353 GT, 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3.500 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 2 Azimuth Thruster. 6-4-2021 van Ceta naar Stellendam, 12-4-2021 te Stellendam. 18-4-2021 van Stellendam naar Antwerpen. 12-4-2025 de sleepboot MULTRATUG 6 met de Antwerpse stadsleepboot (POA) 52 binnen met bestemming Heysehaven te Rotterdam waar de 52 bij Scheepswerf de Haas werd afgeleverd. 2025 verkocht, 5-2025 vlag: Saint Vincent & the Grenadines, herdoopt ZIGUIDI.

PUTFORD ATHENA, IMO 7404217 (NB-327), Offshore Supply Ship, 1.188 GT, 745 DWT, 22-8-1975 te water, 26-9-1975 opgeleverd door Nieuwe Noord Nederlandsche Scheepswerven B.V., Groningen (385) als SIDDIS MARINER aan I/S Stavager Offshore, Stavanger-Noorwegen (LAOS), in beheer bij O.H. Meling, Stavanger. TSS, 496 BRT, 230 NRT, 800 DWT. 2 x 2.880 EPK, Nohab SF116VS-F, A/B Bofors-Nohab, Trollhättan. 1990 verkocht aan H.E. Hansen-Tangen, Noorwegen (LCJU), 1990 herdoopt SEVERN MARINER. 1992 verkocht aan verkocht aan Putford Enterprises Ltd., Lowestoft-U.K. (MQDW9), 1992 herdoopt PUTFORD ATHENA. 1992 verbouwd tot Deck Cargo Tug/Supply Ship bij Scheepswerf J. Pattje, Waterhuizen 1.188 GT, 356 NT, 45 DWT. 6.161 PK, 4.532 kW. 7-5-2001 in beheer bij North Star South Ltd. 9-4-2002 in beheer bij Seacor/Southern North Sea. 11-2002 in beheer bij North Star South Ltd. 2004 verkocht aan North Star South Ltd., in beheer bij Seacor/Southern North Sea. 5-2008 verkocht aan Stirling Offshore Ltd., U.K., in beheer bij North Star South Ltd. 2009 verkocht aan North Star South Ltd.,

U.K. 6-7-2020 verkocht aan Ambrey Athena Ltd., 9-2020 vlag: Djibouti (J2JP), 9-2020 herdoopt ATHENA. 28-2-2025 van Jizan, Saudi Arabia naar India. 3-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 7-4-2025 op Alang Anchorage, 16-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SL ADEN, IMO 9522166, Tug, 724 GT, 217 NT. 31-3-2008 kiel gelegd, 24-6-2009 opgeleverd door Eregli Gemi Insa Sanayi ve Ticaret (15) als LAMNALCO ADEN aan Smit Lamnalco Ltd., Virgin Islands (U.K.). 10-2-2016 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., 2-2016 vlag: Singapore, herdoopt SL ADEN. 5-2017 vlag: Pakistan. 22-6-2017 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 3-9-2021 in beheer bij Smit Lamnalco Ltd., Nicosia. 10-2022 vlag: Liberia (5LHP9). 4-2025 vlag: Nigeria (5N2431).

SL BOTANY, IMO 9221401 (NB-216), ASD sleepboot, 5-12-1999 kiel gelegd, 20-4-2000 (e) opgeleverd door Imamura Shipbuilding, Kure (411) als PENG CHAU aan The Hong Kong Salvage & Towage Co. Ltd., Panama. 294 GT, 88 NT, 104 DWT. 29,00 x 9,50 x . x 3,810 meter. 4.000 EPK, 2 x Niigata 6L26HLX. Trekkkracht 54,5 ton. 2004 in beheer bij PB Towage Australia Pty. Ltd., Sydney, NSW. 2004 herdoopt BOTANY. 7-2010 herdoopt PB BOTANY. 2008 thuishaven en vlag: Sydney, NSW-Australië. 16-1-2009 (e) verkocht aan PB Towage Australia Pty. Ltd., Sydney, NSW. 25-2-2015 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Australia Pty. Ltd., Australië (VJN3219), 5-2015 herdoopt SL BOTANY. 8-1-2021 in beheer bij Westug Pty. Ltd. 10-4-2025 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Australië (VJN3219), in beheer bij Smit Lamnalco Towage Australia Pty. Ltd., Sydney NSW.

SMIT CYMYRAN, IMO 8807961 (NB-308), onderzoekingsvaartuig, 1989 opgeleverd door McTay Marine, Bromborough (84) als CHARTWELL aan Port of London Authority, Londen-U.K., 105 BRT, 31 NRT, 26,63 (23,94) x 5,93 x 3,08 x . meter, 381 EPK, 280 kW, midden, Penta TAMD121D, 2.879 EPK, 2.118 kW, zijkanten: 2 x V Paxman 12SETCWM, waterjet, 22 kn. 28-10-2002 gekocht door Royal Bank Leasing, Glasgow-U.K., in beheer bij Smit International (Scotland) Ltd., Aberdeen, 28-10-2002 (e) herdoopt SMIT CYMRAN. 15-3-2004 (e) herdoopt SMIT CYMYRAN. 20-8-2007 op 7 mijl ten oosten van Skerries Lighthouse en 2 mijl van Carmel Head, Holyhead op de rotsen gelopen, 30 graden slagzij gemaakt en lek geraakt, de 6 opvarenden zijn van boord gehaald met een Sea King helikopter van RAF Valley, bij hoog water vlot gebracht en de schade geïnspecteerd. 20-10-2008 (e) verkocht aan Osiris Hydrographic Ltd., U.K., (Bibby Hydromap Ltd.), 6-2009 herdoopt CHARTWELL. 8-6-2023 verkocht aan Garant Ship Repairing Co., Klaipeda (JSC 'Garant'), 28-6-2023 vlag: Litouwen (LYCG), 2023 herdoopt BALTIC NAVIGATOR. 4-8-2023 van Great Yarmouth naar Klaipeda. 6-8-2023 te Kiel. 12-8-2023 te Klaipeda. 26-9-2024 verkocht aan DMC Prime Chartering Ltd., Larnaca, Cyprus, vlag: St. Kitts & Nevis (V4JQ6), 9-2024 herdoopt DMC SAILOR.



SMIT DAMIETTA, IMO 9359521 (NB-210), type ASD30/65, ontwerp Robert Allan Ltd., aanvankelijk UZMAR 60 TUG-1 en EGE-7 voor Uzmar Uzmanlar Denizcilik Ticaret ve Sanayi Ltd., Izmir, Turkije, 8-2005 gekocht door SMIT, 11-2005 proefvaart, 16-11-2005 (BV) opgeleverd door Anadolu Deniz Insaat Kizaklari San ve Ticaret Ltd. Sti., Tuzla (195) aan Smit Terminals, vlag: Bahamas, 404 GT, 30,25 x 11,60 x . x 5,280

meter, 4.869 EPK, 3.600 kW, 2 x Caterpillar 3516, trekkracht 60 ton, 13 kn. 4-2006 verkocht aan Smit Salvor BV., Bahamas, in beheer bij Smit Vessel Management Service B.V., Rotterdam. 2-2-2009 verkocht aan Afrikdelta Shipping Services Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Terminals Rotterdam B.V. 12-2013 (e) verkocht aan Rotterdam Tug B.V., Bahamas, in beheer bij Smit Harbour Towage Panama Inc., Balboa en Smit Terminals Rotterdam B.V., Rotterdam. 5-11-2014 (e) verkocht aan Afrikdelta Shipping Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V2914, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam en Afrikdelta Marine Ltd., Lagos, 11-2014 (e) herdoopt AFRIK ENYI. 7-2024 vlag: Nigeria (5NZY5). (Foto: Smit Internationale).



SMIT DIARE, IMO 9351256 (NB-125), type ASD 3110, 2-2006 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (511727) als SMIT DIARE aan SMIT International First Inc., vlag: Bahamas, in beheer bij SMIT Nigeria, Apapa, 24-9-2005 casco gearriveerd achter de sleepboot CYCKLOP te Dordrecht vanaf Polen, 6-2-2006 vertrokken van Gorinchem naar de Europoort voor de proefvaarten, 16-2-2006 gearriveerd in de Waalhaven om gereed te maken voor de oversteek, 21-2-2006 proefvaart in de Europoort, 3-3-2006 vertrokken van Rotterdam met bestemming Boony Island, Nigeria via Las Palmas, 374 GT, 30,82 x 10,20 x 4,80 x 5,080, 4.930 EPK, 3.678 kW, 2 x Caterpillar 3516TA HD/C, trekkracht 60,3 ton. 4-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam, vlag: Bahamas. 10-2014 verkocht aan Afrikdelta Shipping Service Pte. Ltd., Singapore, vlag: Bahamas, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 2-2019 vlag: Nigeria (5OBB9), in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos en Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 15-9-2023 verkocht aan Afrikdelta Marine Ltd., Lagos-Nigeria, in beheer bij Afrikdelta Marine Ltd., Lagos en Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam, 9-2023 herdoopt AFRIK DIARE. 6-2024 (e) vlag: onbekend. Veristar: vlag: Nigeria (5OBB9). (Foto: Teun van der Zee, 6-2-2006).

SMIT OZOURI, IMO 9366756 (NB-132), Damen Stan Tug 3509, 18-12-2006 opgeleverd door Damen Shipyards Galatz S.A., Galatz (511614) aan Smit International (Gabon) S.A., vlag: Bahamas, roepsein C6TM2, 320 GT, 35,53 x 8,84 x 4,40 x 4,070 meter, 4.008 EPK, 2.950 kW, Caterpillar Inc., 12 kn., 20-12-2006 vertrokken van de werf te Roemenië naar Port Gentil, Gabon. 12-2006 vlag: Bahamas. 12-2008 vlag: Panama. 2-2015 herdoopt SL OZOURI. 6-12-2016 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., 12-2016 vlag: Singapore, in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. 18-7-2024 verkocht aan Consortium Union of Tugs/Salvage Tugs, Perama, vlag: Panama, 7-2024 herdoopt LYBOUSSAKIS ATLAS. 10-2024 verkocht aan Lybousakis Atlas 24 Shipping Co., Perama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland (SVB5188), in beheer bij Consortium Union of Tugs/Salvage Tugs, Perama.

SMIT PORT SAID, IMO 9359533 (NB-210), sleepboot type ASD30/65, ontwerp Robert Allan Ltd., aanvankelijk EGE-8 voor Uzmar Uzmanlar Denizcilik Ticaret ve Sanayi Ltd., Izmir, Turkije, 8-2005 gekocht door SMIT, 11-2005 proefvaart, 18-11-2005 opgeleverd door Anadolu Deniz Insaat Kizaklari San ve Ticaret Ltd. Sti., Tuzla (196) aan SMIT Terminals Bahamas, vlag: Bahamas, 404 GT, 30,25 x 11,60 x . x 5,280,

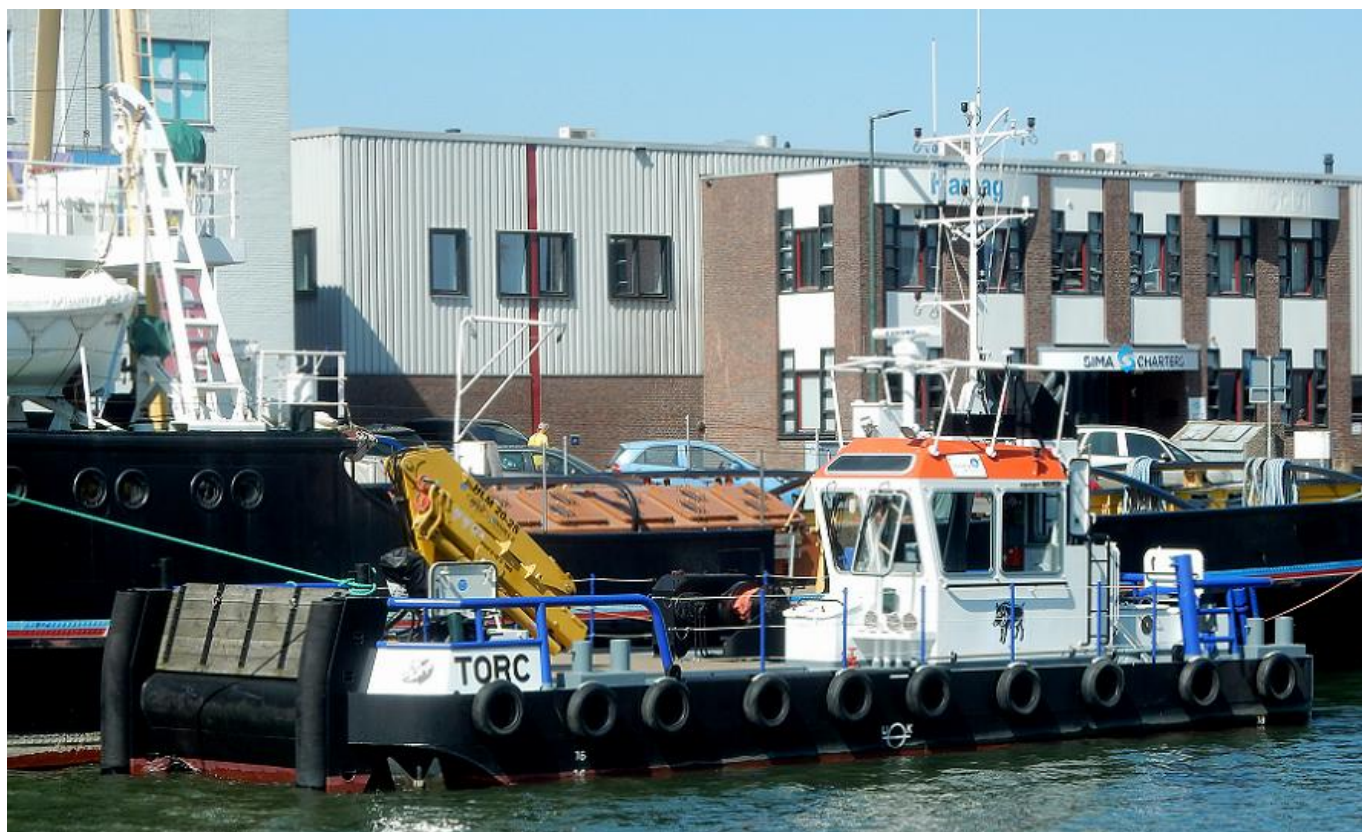
4.869 EPK, 3.600 kW, 2 x Caterpillar 3516, trekkracht 60 ton, 13 kn. 4-2006 verkocht aan Smit Salvor B.V., Bahamas, in beheer bij Smit Vessel Management Service B.V., Rotterdam. 2-2-2009 verkocht aan Afrikdelta Shipping Services Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Terminals Rotterdam B.V. 12-2013 (e) verkocht aan Rotterdam Tug B.V., Bahamas, in beheer bij Smit Harbour Towage Panama Inc., Balboa en Smit Terminals Rotterdam B.V., Rotterdam. 5-11-2014 (e) verkocht aan Afrikdelta Shipping Services Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V2913, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam en Afrikdelta Marine Ltd., Lagos, 11-2014 (e) herdoopt AFRIK EKULU. 3-2015 vlag: Nigeria. 7-2024 vlag: Singapore. 7-2024 vlag: Nigeria (5NZY6).



SMIT RUSLAND, IMO 7800497, 11-5-1979 te water gelaten, 4-7-1979 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co. B.V., Hardinxveld-Giessendam (623) aan Smit Vos B.V., 7-12-1979 op de bouwwerf te Hardinxveld-Giessendam gedoopt SMIT RUSLAND. Roepsein PHNV, 193 BRT, 28,43 (25,52) x 8,52 x 3,38 x 3,152 meter, 12,5 kn., 1.800 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, Kromhout 6F240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 2012 verkocht aan Marsadel Co. Ltd., Rotterdam, in beheer bij Transport & Offshore Services Ship Delivery B.V., Rotterdam, 28-6-2012 overgedragen, 7-8-2012 (m) vlag: St. Vincent & Grenadines, roepsein J8B4733, 7-8-2012 herdoopt RUSLAND, 10-8-2012 vertrokken uit de Waalhaven met bestemming Tanger, Marokko, 17-8-2012 ETA te Tanger. 10-2012 verkocht aan Somagec Ge - Guinea Equatorial, Kingston, vlag: Papua New Guinea, roepsein 34J738, herdoopt UREKA XIII. 2-2013 vlag: Equatorial Guinea. 4-7-2023 verkocht aa Sociétés Maghrébiennes de Génie Civil SOMAGEC, Casablanca, vlag: St. Kitts and Nevis (V4GW5), 7-2023 herdoopt REKA XIII. (Foto: Teun v.d. Zee, 1984).

SMIT ZWEDEN, IMO 7800461 (NB-189), 13-11-1978 te water gelaten, 5-2-1979 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co. B.V., Hardinxveld-Giessendam (620) aan Smit Internationale Havensleepdienst B.V., 10-2-1979 gedoopt SMIT ZWEDEN door mevr. J.H. Amesz-Koudijs (echtgenote van lid hoofddirectie). Roepsein PHQQ, 193 BRT, 28,43 (25,52) x 8,52 x 3,38 x 3,152 meter, 12,5 kn., 1.800 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, Kromhout 6F240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 18-1-1984 ingebracht bij Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 22-6-1988 ingebracht bij Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 27-3-2002 ingebracht bij Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 2012 verkocht aan Marsadel Co. Ltd., Rotterdam, in beheer bij Transport & Offshore Services Ship Delivery B.V., Rotterdam, 19-7-2012 naar de Waalhaven voor de nieuwe eigenaar, 7-8-2012 (m) vlag: St. Vincent & Grenadines, roepsein J8B4734, 7-8-2012 herdoopt ZWEDEN, 10-8-2012 vertrokken uit de Waalhaven met bestemming Tanger, Marokko, 17-8-2012 ETA te Tanger. 10-2012 verkocht aan Somagec Ge - Guinea Equatorial, Kingston, vlag: Papua New Guinea, roepsein 3CABM, herdoopt UREKA XII. 10-2014 vlag: Equatorial Guinea. 4-7-2023 verkocht aa Sociétés Maghrébiennes de Génie Civil SOMAGEC, Casablanca, vlag: St. Kitts and Nevis (V4GV5), 7-2023 herdoopt REKA XII.

SVITZER NOBBYS, IMO 1022639, TRA-tug, 494 GT, 160 DWT, 26-4-2025 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Tic. A.S. (173) als SVITZER NOBBYS aan Svitzer Middle East Ltd., St. Vincent and Grenadines (J8B6705), in beheer bij Svitzer Australia Pty. Ltd., Sydney NSW.



TORC, MMSI 232060251, vlag: U.K. (MRVI4), 4-2025 opgeleverd door Damen Shipyards. 15 x 6 meter. 11-4-2025 vanaf Gorinchem te Maassluis, 12-4-2025 vertrokken met de PAUL D (IMO 1020289, NB-326) naar Ramsgate. 15-4-2025 te Grimsby. 19-4-2025 te Leith. (Foto: Teun van der Zee, 12-4-2025, Maassluis langsij de sleepboot ELBE).

WEST, IMO 9434876 (NB-150), sleepboot, 28-9-2008 (BV) opgeleverd door Kian Juan Dockyard, Miri Sarawak (KDJ-117) als DANGA WEST 9 aan Hung Leong Shipping, Miri, Maleisië, 259 GT, 77 NT, 30,00 (27,73) x 8,60 x 4,12 x . meter, 2.432 EPK, 1.790 kW, 2 x Cummins, 10kn. 11-2008 verkocht aan West Management B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., Rotterdam, roepsein PJRI, herdoopt WEST. 26-11-2014 opgelegd te Slikkerveer /Ridderkerk. 16-9-2024 openbare verkoping te Rotterdam. 10-2024 verkocht aan Kapal Trading Ltd., Majuro, vlag: Belize, 10-2024 herdoopt BRUTUS.



BW PIONEER (IMO 8918265 (NB-327), 1992, Offshore Processing Ship, 56.091 GT, 96.828 DWT). BW Offshore heeft tot 25 maart 2025 een kortlopende verlengingsovereenkomst getekend voor de FPSO BW Pioneer met een dochteronderneming van Murphy Oil Corporation, met behoud van de huidige voorwaarden. Deze uitbreiding vergemakkelijkt de voltooiing van de administratieve processen die nodig zijn voor de afronding van de verkoop. (Bron en afbeelding: BW, 18 maart 2025).

1-11-1991 te water gelaten, 5-2-1992 opgeleverd als STENA CONCERT door Namura S.B. Co. Ltd., Imari (915) aan Blue Excelsior Maritime Corp, Panama. 54.944 GT, 96.828 DWT. 1995 verkocht aan Robin Maritime S.A., Panama. 1999 verkocht aan

Andromeda Ltd, Valletta-Malta, herdoopt MINERVA CONCERT. 1999 meting: 56.855 GT. 2003 verkocht aan Polo Shipping, Valletta, herdoopt TSUNAMI. 2005 herdoopt SARASOTA. 2008 verkocht aan BW Pioneer Ltd., Hamilton-Bernuda, in beheer bij Thome Offshore Management Pte. Ltd. en APL Norway AS, herdoopt BW PIONEER. 5-2019 vlag: Singapore. 26-3-2010 verkocht aan BW Pioneer sp z oo, Bernuda, in beheer bij BW Offshore Norway AS. 2010 verbouwd tot Offshore Processing Ship, 56.091 GT, 96.828 DWT. 2013 in beheer bij BW Offshore Norway AS en BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 15-5-2015 verkocht aan BW Pioneer UK Ltd., Singapore, in beheer bij BW Offshore Norway AS en BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 23-9-2019 in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd. 24-10-2022 in beheer bij BW Offshore Holdings Pte. Ltd. 3-2025 herdoopt PIONEER. 4-2025 verkocht aan Murphy Exploration & Production Company, Bahamas (C6II7), in beheer bij BW Offshore Holdings Pte. Ltd., Singapore.

Hulpschip aangevallen door Israëlishe drones

Op 2 mei 2025 om 00:23 uur Maltese tijd werd het FreedomFlotilla-schip 'Conscience' het doelwit van een Israëlishe droneaanval. De voorkant van het schip werd twee keer aangevallen, met brand en een breuk in de romp tot gevolg. Het schip bevindt zich momenteel in internationale wateren nabij Malta. Er werd een SOS-noodsignaal verzonden.

De droneaanval leek doelbewust gericht te zijn op de generator van het schip, waardoor de bemanning zonder stroom kwam te zitten en het schip een groot zinkrisico liep. De aanval vond plaats terwijl het schip zich voorbereidde op de aan boord vaart van activisten van een ander schip. Om bureaucratische redenen was een overstap op zee gepland in plaats van dat het schip naar de haven zou varen.

Om 02:13 uur werden alle 30 bemanningsleden in veiligheid gebracht, maar ze weigerden aan boord te gaan van een Maltese sleepboot. Het schip bleef buiten de territoriale wateren en de brand werd met behulp van de sleepboot onder controle gebracht. (Timsen, 2-5-2025).

CONSCIENCE, IMO 7211440 (NB-316), Ferry, 3-6-1971 kiel gelegd, 20-12-1971 te water, 1-4-1972 opgeleverd door Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven (186) als WESTERLAND aan HADAG Seetouristik u. Fahrdienst, B.R.D. 898 BRT, 390 DWT. 18,5 kn. 1977 herdoopt STADT KIEL II. 1979 verkocht aan Willy Freter, B.R.D., herdoopt HEIMATLAND I. 1982 verkocht aan Wyker Dampfschiffs-Reederei Fohr-Amrum G.m.b.H., B.R.D., herdoopt PIDDER LYG. 1982 meting: 999 BRT. 2002 verkocht aan Insel und Hallig Reederei, Duitsland, herdoopt ADLER NORDICA. 2004 Zweden, herdoopt TURASUND. 2007 verkocht aan Adler-Schiffe G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland (DJEH), 4-2007 herdoopt KLOAR KIMMING. 1.029 GT, 345 NT, 119 DWT. 7-2023 verkocht, 3-8-2023 thuishaven en vlag: Malakal Harbour-Palau (T8A4391), herdoopt THE MAJESTIC. 15-8-2023 binnen voor de Lloydkade te Rotterdam. 18-8-2023 verhaald naar de Parkkade te Rotterdam. 23-8-2023 van Rotterdam naar Saint Peter Port, United Kingdom. 25-8-2023 te Saint Peter Port. 29-8-2023 van Saint Peter Port naar Lorient Anchorage, 3-9-2023 van Lorient Anchorage naar Peenemünde. 5-4-2024 verkocht aan Insan Hak ve Hurriyetleri, Palau (T8A4391), in beheer bij Gri Denizcilik Sanayi ve Ticaret AS, Istanbul, herdoopt CONSCIENCE. 12-7-2024 verkocht aan Mavi Marmara Ozgurluk Ve Dayan, Palau. 1-2025 verkocht aan Almujreesi Basa, Tripoli, vlag: Palau (T8A4391). 29-4-2025 van Bizerte naar Malta.

De Duitse autoriteiten moeten wachten op een rechterlijke uitspraak voordat ze de in beslag genomen Eventin kunnen afstoten

De Duitse autoriteiten moeten een rechterlijke uitspraak afwachten voordat ze de in beslag genomen "Eventin" mogelijk kunnen afstoten. Het schip zou behoren tot de Russische schaduwvloot. Volgens het Federale Ministerie van Financiën zijn er juridische stappen tegen de inbeslagname aangespannen. Verdere handhavingmaatregelen moeten worden afgezien totdat de bevoegde rechtbank een beslissing heeft genomen. De verantwoordelijke autoriteiten hebben intussen de zeewaardigheid van het schip onderzocht en bevestigd. De maritieme veiligheid en de dreigings situatie worden voortdurend geëvalueerd. Het schip, dat voor de kust van Sassnitz op het eiland Rügen ligt, moet zo snel mogelijk worden verplaatst naar een zogenaamde ankerplaats voor gevaarlijke goederen, ongeveer drie zeemijl van de huidige ligplaats. (Timsen, 14-4-2025).

EVENTIN, IMO 9308065 (NB-325). Crude Oil Tanker, 82.647 GT, 152.013 DWT. 22-5-2024 verkocht aan Laliya Shipping Corp., Panama, in beheer bij Vaigai Lines Inc., Majoro en Wanta Shipping LLC-FZ, Dubai, 6-2024 herdoopt EVENTIN. 6-1-2025 van Ust-Luga, Rusland naar Port Said, 24-1-2025 ETA te Port Said. 10-1-2025 de noodsleepboot 'BREMEN FIGHTER' (IMO: 9321287) bracht een sleepverbinding tot stand met de 'Eventin', die door een stroomstoring was uitgeschakeld. Ook het multifunctionele schip 'Arkona' (IMO: 9285811) was aanwezig. De tanker zal voorlopig op zijn plaats worden gehouden voor een naderende storm, terwijl de volgende stappen worden beoordeeld. Om 19.00 uur was het schip NUC in pos. 54.50 NB en 013.12 OL. Meer sleepboten, de 'VB BREMEN' (IMO: 9211212) en 'VB LUCA' (IMO: 9803833), waren onderweg naar het schip.

Maersk / Hapag-Lloyd

De nieuwe alliantiepartner van Maersk, Hapag-Lloyd, vervoerde in het eerste kwartaal negen procent meer containers - maar vreest een operationele winst van rond nul voor heel 2025 als gevolg van de Amerikaanse handelsoorlog.

Na een moeilijk 2024 is Hapag-Lloyd sterk van start gegaan met indrukwekkende financiële cijfers voor het eerste kwartaal van 2025. De Duitse rederij, die nauw samenwerkt met Maersk, boekte een EBITDA-bedrijfsresultaat voor afschrijvingen en amortisatie van USD 1,1 miljard en USD 0,5 miljard na financiële posten. Dit is een duidelijke verbetering van respectievelijk 17 procent en 24 procent ten opzichte van het eerste kwartaal van 2024.

Hapag-Lloyd schrijft de goede start van 2025 toe aan toenemende transportvolumes en vrachttarieven. In het eerste kwartaal vervoerde de rederij 3,3 miljoen twintigvoets containereenheden (TEU's), wat negen procent meer is dan in hetzelfde kwartaal vorig jaar. Het gemiddelde vrachttarief steeg ook met negen procent tot \$ 1.480 per TEU.



Maar hoewel de cijfers er veelbelovend uitzien, worden de berichten van de CEO van de rederij, Rolf Habben Jansen, gekenmerkt door voorzichtigheid.

"We zijn in het eerste kwartaal goed begonnen aan 2025, maar de marktomgeving wordt momenteel gekenmerkt door veel onzekerheden", zegt Rolf Habben Jansen in een persbericht.

Hij verwijst zowel naar de huidige situatie in de Rode Zee als niet in de laatste plaats naar het wereldwijde handelsconflict dat de Verenigde Staten zijn begonnen.

"Beide zaken kunnen een aanzienlijke impact hebben op vraag en aanbod in de containervaart en dus ook op de winstontwikkeling van Hapag-Lloyd in 2025", aldus het bedrijf.

Om dezelfde reden handhaaft Hapag-Lloyd zijn verwachting vanaf 30 januari voor het volledige jaar 2025 van een verwachte operationele winst voor afschrijvingen (EBITDA) van USD 2,5-4,0 miljard en een bedrijfswinst na afschrijvingen en amortisatie tussen USD 0 en 1,5 miljard.

De prognose is met grote onzekerheid omgeven, herhaalt Hapag-Lloyd.

In 2025 werkt de rederij verder aan haar strategie richting 2030.

"Hier zullen we met onze Gemini-samenwerking een nieuwe kwaliteitsstandaard in de markt zetten voor onze klanten en Hanseatic Global Terminals verder uitbreiden. Tegelijkertijd zullen we onze vloot nog efficiënter maken en blijven decarboniseren", zegt CEO Rolf Habben Jansen. (Info: Sofart, 1-5-2025. Press Releases Hapag-Lloyd, 4-2025. Foto: Teun van der Zee).

Na 37 jaar krijgen de Maersk-containers een nieuwe kleur

In eerste instantie kregen 85.000 containers een nieuwe, maar vertrouwde kleur.

Dezelfde uitstraling sinds 1988, dat vraagt om verandering.

Dat geldt in ieder geval voor Maersk, dat onlangs een grondige renovatie van - in eerste instantie - 85.000 containers van de rederij heeft uitgevoerd. Later zal de rest van de miljoenen kostende containervloot volgen.

De huidige lichtgrijze kleur van de Maersk-containers met zwarte teksten is nu vervangen door het iconische Maersk-blauw, wat de transporten van de rederij over zee, land en lucht een stuk aantrekkelijker zal maken.

De metamorfose is pas de derde in zijn soort sinds 1975, toen de rederij op grote schaal containervervoer startte.



Het eerste containerschip van Maersk voer in 1956 uit, maar pas bijna 20 jaar later introduceerde Maersk de Panama Line als het eerste grote varende containerconcept:

Op 5 september 1975 vertrok de 'Adrian Mærsk' vanuit Port Elizabeth aan de oostkust van Amerika, beladen met 385 containers zoals die er op het eerste gezicht uitzagen: een grijze container met de zevenpuntige ster en witte opschriften.



1974: Maersk-container met grijze kleur en witte tekst wordt geïntroduceerd

1988: Huidige grijze container met zwarte tekst geïntroduceerd

2025: Blauwe uitstraling voor containers geïntroduceerd

In 1988 veranderden de containers van kleur naar de kleuren die we vandaag de dag kennen: een grijze achtergrond met zwarte teksten. Nu we 37 jaar verder zijn, is het tijd voor een ingrijpende verandering en een opvallende kleur.

Als ons meest zichtbare merkobject zullen onze grijze containers vanaf nu met trots Maersk-blauw dragen, een kleur die al kenmerkend is voor onze iconische schepen, vliegtuigen, kranen, vrachtwagens, bestelwagens en logistieke faciliteiten, aldus Sam Poulter, Global Head of Branding & Content bij Maersk. (Info en foto: Soefart en Maersk. Foto AXEL MÆRSK: Airfoto Malacca / Teun van der Zee).



ROTTERDAM EXPRESS, IMO 9943891, "Hamburg Express" Class, 19000 TEU, 229.376 GT, 108.203 NT, 229348 DWT, 18-6-2021 contract, 9-7-2024 kiel gelegd, 18-10-2024 te water, 27-3-2025 opgeleverd door Hanwha Ocean Co. Ltd. (4375) als ROTTERDAM EXPRESS aan Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg-Duitsland (DDOJ2). 399,90 (383,86) x 61,00 x 32,20 x 16,500 meter, MAN 11G95ME-C, MAN Diesel & Turbo, Filial of MAN Diesel & Turbo SE, Duitsland. 11-4-2025 van Tanjung Pelepas, Maleisië va Kaap de Goede Hoop naar Tanger, 6-5-2025 te Tanger. 13-5-2025 ETA te Wilhelmshaven.

PETROBRAS I, IMO 8753952, Jackup platform, 1968 opgeleverd door Companhia Comercio e Navegacao, Rio de Janeiro als PETROBRAS I aan Petroleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS), Rio de Janeiro-Brazilië (PP2862). 4.172 BRT, 2.805 NRT.

Na een explosie brak er op 21 april 2025 brand uit op een van de productiedekken onder de cabine van de 'Petrobras' Cherne 1 (PCH-1) in het Campos-bekken, Brazilië. Om 07:25 uur 's ochtends (Ltd.) was een van de oliearbeiders die ter plaatse was, kort daarvoor naar de cabine gegaan en hoorde een luide explosie. Hij merkte dat de vloer opwarmde en het alarm begon te rinkelen. De gang vulde zich met rook. Oliearbeiders wisten door de rook heen te komen en het verzamelpunt te bereiken, waar ze bleven tot ze van boord gingen. Vanaf het dek waar de oliearbeiders wachtten om van boord te gaan, was het dek met de verwrongen installaties te zien, dat door de explosie was getroffen.

Alle 176 niet-essentiële werknemers van het platform werden geëvacueerd en 32 van hen werden voor medische hulp naar de ziekenhuizen in Campos dos Goytacazes en Macaé gebracht. 14 van hen liepen brandwonden op en de anderen zijn in ziekenhuizen opgenomen vanwege het inademen van rook.

In de chaos van de reddingsoperatie viel een arbeider in het water, maar werd snel gered door de 'Locar XXII'. Hij leefde nog en was bij bewustzijn, maar had brandwonden opgelopen. Een andere arbeider meldde dat hij tijdens de ontsnapping een route naar de nooduitgangen had gevonden, maar dat deze geblokkeerd was en

dat hij te midden van de vlammen een andere route moest nemen.

Hulpschepen bestreden de brand ongeveer vier uur en waren om 11:25 uur onder controle. De gastoevoer vanaf het platform werd op dat moment om veiligheidsredenen stopgezet. Petrobrás ging op 22 april verder met het lossen van de eenheid. Het doel was om alleen de oliewerkers aan boord te houden die essentieel waren voor de werkzaamheden: bewoonbaarheid, veiligheid en voedselvoorziening. Naar schatting zouden er minder dan 100 op het platform achterblijven.

Het 'Chern-1'-platform heeft sinds 2020 geen olie meer geproduceerd en werd in april 2024 verkocht aan Perenco Oil and Gas of Brazil Ltd. De overdracht van het platform aan de nieuwe eigenaar is echter nog niet voltooid en het blijft nog steeds onder beheer van Petrobras.

Petrobras heeft een commissie opgericht die het incident grondig moet onderzoeken en de oorzaak ervan moet vaststellen. (Timsen, 23-4-2025). <https://jovempan.com.br/noticias/brasil/explosao-em-plataforma-da-petrobras-deixa-11-feridos-diz-sindicato-de-petroleiros.html>



METEOR IV, IMO 9982457, Research Vessel, 9.800 GT, 13-7-2023 kiel gelegd bij Meyer Werft onder bouwnummer FASSMER 21/1/8160, 21-4-2025 te water (opgedreven) met de hulp van de sleepboot GRUNO III, 30-4-2026 geplande oplevering als METEOR IV aan Germany Government Bildung, Leer, in beheer bij Briese Schifffahrts GmbH & Co. K.G., Leer. (Afbeelding: Meyer Werft).

Tanker naar Great Yarmouth gesleept

STENA IMMACULATE, IMO 9693018 (NB-327). De MAIB heeft een tussentijds rapport uitgebracht over de botsing tussen de SOLONG en de STENA IMMACULATE: Na het ongeval is de Britse Marine Accident Investigation Branch een formeel onderzoek gestart en heeft deze week een tussentijds rapport uitgebracht dat de koers van de SOLONG tot aan de aanvaring schetst, een tijdslijn schetst voor de wachtdienst aan boord van het schip en duidelijk aantoont dat de 'Solong' de schuldige was. Het lopende onderzoek van de MAIB zal zich richten op verschillende kritieke aspecten. Het zal de navigatie- en wachtpraktijken aan boord van beide schepen omvatten; bemanning en vermoeidheidsmanagement; de staat en het onderhoud van de betrokken schepen; het gebruik van het offshoregebied als ankerplaats voor schepen die wachten om de Humbermondning binnen te varen; en de toenmalige omgevingsomstandigheden.

De STENA IMMACULATE werd op de avond van 11 april de haven van Great Yarmouth binnen gebracht, gesleept door de sleepboten BRAGE VIKING (IMO: 9475791) en ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), en veilig afgemeerd, geholpen door de sleepboten ORMESBY CROSS (IMO: 9206944), SEA JULIETT (IMO: 9778387), CAMPERDOWN (IMO: 9974905) en TRITON (IMO: 9451537). De kustwacht had op 10 april verklaard dat de STENA IMMACULATE succesvol was gelost. (Timsen, 14-4-2025).

Brand bij Scheveningen

De VICTORIA L, onderweg van Hamburg naar Rotterdam, kreeg te maken met een brand in de machinekamer na een explosie op 9 april 2025, rond 13:00 uur. Er raakten geen 29 bemanningsleden van het schip gewond, dat zich 56 kilometer ten westen van Scheveningen, ten noordwesten van Hoek van Holland, bevond. Nadat de brand werd ontdekt, probeerden bemanningsleden deze in eerste instantie te blussen, maar deze laaide rond 13.30 uur weer op. De kapitein vroeg snel hulp aan de Nederlandse Kustwacht. De bemanningsleden brachten zichzelf vervolgens in veiligheid aan dek. De Kustwacht zette de noodsleepboot MULTRASHIP PROTECTOR (IMO: 9344978), de KNRM-reddingsboten DORUS RIJKERS en JEANINE PARQUI in, evenals het vliegtuig 'SAR 111244511' en twee helikopters. Het vliegtuig hield de situatie in de gaten en meldde dat er geen vlammen of rook uit het schip kwamen.



Ook het oliebestrijdingsschip ARCA (IMO: 9167966) van Rijkswaterstaat werd gemobiliseerd. Het crisisteam van de Kustwacht arriveerde in Den Helder. Er stond een noordenwind van kracht 4 tot 5 en golven van 1,5 tot 2 meter hoog, met goed zicht ter plaatse.

Een speciaal brandweerteam, de Maritime Incident Response Group (MIRG-NL), uit Rotterdam, gespecialiseerd in het bestrijden van scheepsbranden, werd door de Kustwacht per helikopter opgehaald van het vliegveld in Rotterdam en aan boord van het schip gedropt. Het brandweerteam deed onderzoek met behulp van warmtebeeldcamera's en ging vervolgens de machinekamer binnen. Na verkenning bleek de brand beperkt te zijn tot de machinekamer. Na binnenkomst bleek de brand rond 17.00 uur geblust. Na het blussen van de brand was er nog steeds rook in het schip aanwezig. Het werd veilig geacht voor de bemanning om aan boord te blijven. De Kustwacht bleef stand-by tot 18.30 uur. Rond die tijd was de situatie eindelijk onder controle en verliet ook het brandweerteam het schip. De verwachting was dat het schip later op eigen kracht naar de haven van Rotterdam zou varen. Het schip lag voor anker in pos. 52° 21' N 003° 31' E, waarbij de 'Multiship Protector' stand-by bleef om klaar te staan om in te grijpen, mocht de situatie veranderen, vanaf 10 april.

Op 11 april rond 9.00 uur werd de VICTORIA L de haven van Amsterdam binnengesleept door de sleepboten MULTRATUG 36 (IMO: 9985289) en SVITZER TAURUS (IMO: 9960409) als stuursleepboot, met de status 'Restricted Movement'. Het schip bereikte rond 4:00 uur de sluizen van IJmuiden, anderhalve dag na de brand in de machinekamer, die op 9 april om 13:11 uur ongeveer 56 kilometer uit de kust was ontstaan en aanvankelijk door de bemanning leek te zijn geblust, maar vervolgens weer oplaaide. De KNRM Scheveningen stond, op verzoek van de Kustwacht, voornamelijk paraat voor de veiligheid van het MIRG-team. Nadat de situatie onder controle was, voeren ze met het MIRG-team aan boord terug naar het reddingsstation, waar ze rond 19:45 uur arriveerden. Het schip lag afgemeerd bij de Damen Shiprepair Yard voor inspectie en reparaties. (Timsen, 11-4-2025). 26-4-2025 vertrokken naar Bremerhaven. 28-4-2025 bij Bredo Dry Docks om te repareren.

VICTORIA L, IMO 9430155, Container Ship (Fully Cellular), 15.636 GT, 7.059 NT, 17.666 DWT, 1300 TEU, 8-11-2006 contract, 10-4-2008 kiel gelegd, 21-9-2008 te water, 20-5-2009 opgeleverd door Shandong Province Weihai Shipyard (SN322) als O.M. BONITATIS aan M.S. OM Bonitatis' GmbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Reederei O. Marten Reederei GmbH & Co. K.G., Eckernförde. 161,26 (151,354) x 25,41 x 13,90 x 10,150 meter. 8.904 kW, 8.904 kW, 6 cyl, 4 tew, MAN 6S60MC-C, MAN Diesel A/S. 18-6-2020 verkocht aan Hermann Lohmann Schifffahrts GmbH & Co. K.G. M.S. "Victoria", Liberia (A8NF7), in beheer bij Hermann Lohmann Schifffahrtsverwaltungs GmbH, Haren/Ems, herdoopt VICTORIA L. (Foto: Nico Kemps, 11-4-2025).

Mercy Ships Nederland overschrijdt grens van 10 miljoen euro aan inkomsten

Het werk van Mercy Ships in Nederland blijft groeien, blijkt uit het jaarverslag van Mercy Ships Nederland over 2024. Meer Nederlandse vrijwilligers stapten aan boord van de ziekenhuisschepen, er werden meer goederen ingekocht en verscheept vanuit Rotterdam en de inkomsten uit eigen fondsenwerving stegen met 30,3 procent tot een bedrag van € 10.371.000. Op de ziekenhuisschepen en in samenwerking met lokale klinieken heeft Mercy Ships 4.684 operaties en 13.312 tandheelkundige behandelingen verricht, en medische trainingen en opleidingen voor 923 medische professionals verzorgd.

Anita Delhaas, directeur Mercy Ships Nederland: 'Aan het begin van ons Jubileumjaar 2025 blikken we dankbaar terug op de zegeningen vanuit 2024. Op alle drie de terreinen waarop Mercy Ships in Nederland actief is, noteerden we in 2024 een mooie groei. We zien groeiende bekendheid van ons werk, wat resulteert in méér vrijwilligers, méér partijen die met ons willen samenwerken of een donatie willen doen en méér bereidheid om te geven bij mensen. We zijn onze God dankbaar voor de geschenken uit Zijn hand.'



Groei op diverse terreinen

In 2024 noteerde Mercy Ships Nederland – met een totaalbedrag van € 10.371.000 – een groei van 30,3% in ontvangen giften. De stijging in inkomsten was zichtbaar bij alle doelgroepen, met een bovengemiddelde toename vanuit nalatenschappen en stichtingen & vermogensfondsen.

Ook op het vlak van vrijwilligerswerving deed Mercy Ships in Nederland goede zaken: 247 Nederlanders stapten aan boord van een van de Mercy Ships schepen, ruim 35% meer dan in 2023. De inkoop en distributie van goederen steeg naar het recordaantal van 71 containers (2023: 66 containers) en een bedrag van € 1.783.000 aan factuurkortingen en giften in natura (2023: € 1.388.000).

Het medische werk in Afrika

De ziekenhuisschepen van Mercy Ships waren in 2024 actief in Sierra Leone en Madagaskar: landen waar de medische nood hoog is. Naast het verlenen van operaties en trainingen aan boord van de ziekenhuisschepen werkte Mercy Ships actief samen met ministeries, universiteiten en ziekenhuizen om zo met elkaar onderwijs- en trainingsprogramma's voor medische professionals te ontwikkelen.

Ook aan wal – in Guinee, Zuid-Afrika, Benin, Guinee-Bissau, Kameroen en Liberia – verzorgden we in samenwerking met klinieken en universiteiten operaties en trainingen. Er stapten in totaal 1.988 vrijwilligers uit 74 landen aan boord en 681 lokale medewerkers werkten op de schepen. (Bron en foto: Mercy Ships, 9 april 2025).



- 13-5-2025 COSTA DIADEMA, IMO 9636888 (Maiden Call), CT Rotterdam, dinsdag, 14:00 - 22:00 uur.
- 15-5-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 18-5-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 19-5-2025 NORWEGIAN STAR, IMO 9195157, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 22:00 uur.
- 24-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 28-5-2025 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
- 29-5-2025 AIDAprila, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
- 31-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 1-6-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur
- 7-6-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.

8-6-2025 AZAMARA JOURNEY, IMO MO 9200940, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 08:00 - 12:00 uur
 12-6-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
 15-6-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
 21-6-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 21-6-2025 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 17:00 - 23:55 uur
 26-6-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 27-6-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, vrijdag, 10:00 - 18:00 uur.
 28-6-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 16:00 uur.
 29-6-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur
 5-7-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 7-7-2025 SILVER SHADOW, MO 9192167, (Maiden Call), Cruise Terminal, maandag, 08:00 - 19:00 uur
 10-7-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 12-7-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 23-7-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, woensdag, 10:00 - 20:00 uur.
 24-7-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 25-7-2025 SEABOURN SOJOURN, IMO 9417098, (Maiden Call), CT Rotterdam, vrijdag, 09:00 - 18:00 uur
 26-7-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 27-7-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur
 2-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 5-8-2025 ZUIDERDAM, IMO 9221279, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
 7-8-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 9-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
 10-8-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur
 15-8-2025 INDEPENDENCE OF THE SEAS, IMO 9349681, CTR, vrijdag, 14:00 - 23:55 uur.
 16-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 20-8-2025 CELEBRITY APEX, IMO 983838, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 08:00 - 15:00 uur.
 21-8-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 22:00 uur.
 23-8-2025 CELEBRITY APEX, IMO 983838, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 07:00 - 20:00 uur.
 24-8-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur
 24-8-2025 VENTURA, IMO 9333175, Cruise Terminal Rotterdam zondag, 17:00 - 23:55 uur.
 30-8-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 16:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



ADORA FLORA CITY, IMO 9871048, Passenger (Cruise) Ship, 135.500 GT, 28-4-2025 te water gelaten bij Waigaoqiao Shipbuilding Co. onder bouwnummer SHANGHAI WAIGAOQIAO H1509, 12-2026 geplande oplevering als ADORA FLORA CITY aan Adora Cruises Ltd., Hong Kong, China.



ASUKA III, IMO 9936355 (NB-326), Passenger (Cruise) Ship, 30-3-2021 contract, 4-4-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 721, 18-1-2025 te water (uitgedokt), 2-3-2025 vertrokken van de werf, 3-3-

2025 na een proefvaart gearriveerd op de Eemshaven, 9-3-2025 t/m 18-3-2025 proefvaart, 10-4-2025 opgeleverd door Meyer Werft GmbH & Co. K.G. (721) aan NYK Cruises Co. Ltd., Tokyo-Japan (7KOY). 52.265 GT, 19.253 NT, 3.839 DWT. 230,01 (209,78) c 29,80 x 9,50 x 6,700 meter. 4 x W8V31DF, Wärtsilä Finland Oy en 2 x W8V31, Wärtsilä Finland Oy, 2 x Propulsion pod, Azimuth, SISHIP eSiPOD 10M4, Siemens Energy Global GmbH & Co. K.G. en 2 x TTC 83, Kongsberg Maritime AS avd Ulsteinvik Manoeuvring thrusters. 12-4-2025 van Emden, 24-4-2025 te Santa Cruz de Tenerife. (Foto ASUKA III: Frits Olinga, 2-3-2025).

CARNIVAL FESTIVALE, IMO 1060289, Passenger (Cruise) Ship. 182.000 GT. 9-4-2025 in aanbouw en eerste staal gesneden bij Meyer Werft, 12-2027 geplande oplevering als CARNIVAL FESTIVALE aan Carnival Corp., Doral FL., vlag: Bahamas.



DISNEY ADVENTURE uitgedokt bij Meyer Werft in Wismar

Kapiteins Mickey en Minnie Mouse verwelkomden zaterdag het nieuwe cruiseschip Disney Adventure bij het uitdokken uit de hal van Meyer Werft in Wismar. Het feestelijke moment werd gevierd met vuurwerk terwijl een sleepboot voorzichtig de boeg van het schip uit het gebouw loodste. Het schip meerde uiteindelijk aan op de locatie waar het de komende maanden zal blijven terwijl het team verder bouwt aan het grootste schip in de Disney Cruise Line vloot.

De komende weken zullen er een aantal grote updates plaatsvinden aan de buitenkant van het schip, waaronder de installatie van de iconische schoorstenen op de bovenste dekken. De Disney Adventure zal niet over de klassieke twee, maar over 4 schoorstenen beschikken. Daarnaast worden ook de gele reddingsboten aan de zijkanten van het schip geïnstalleerd en enkele nieuwe attracties toegevoegd waaronder Marvel Landing's Groot Galaxy Spin en Disney Cruise Line's allereerste achtbaan, Ironcycle Test Run.

Nadat ook de laatste hand wordt gelegd aan het interieur staan de zeetesten op het programma. Als alles volgens plan verloopt wordt de Disney Adventure dit najaar opgeleverd. Daarna vaart het schip naar Marina Bay in Singapore waar het het hele jaar korte cruises zal aanbieden. Het schip werd oorspronkelijk gebouwd voor Genting/Dream Cruises. Na haar faillissement nam Disney Cruise Line het over om het aanzienlijk aan te passen. (Bron en foto: Cruisereiziger, 19 april 2025).

DISNEY ADVENTURE, IMO 9808986 (NB-323), 201.000 GT, 15.000 DWT. 5.000 passagiers, 11-9-2018 kiel gelegd onder bouwnummer MV WERFTEN WISMAR 125, 6-2020 geplande oplevering als GLOBAL DREAM, Genting Cruise Lines, Kuala Lumpur, vlag: Duitsland, 2022 de geplande oplevering niet gehaald, 2022 de werf MV Werften te Wismar onder toezicht van de Meyer Werft, 2022 verkocht aan Disney Cruise Line, afgebouwd als HERO, 15-3-2025 geplande oplevering, 19-4-2025 te water gelaten, 12-2025 geplande oplevering als DISNEY ADVENTURE aan Magical Cruise Co. Ltd., Bermuda, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd. (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 129.000 PK, 96.000 kW, 6 x MAN 48/60CR, 3 x Azipod XO thrusters.

LUMINARA, IMO 9967598, Passenger (Cruise) Ship, 46.750 GT, 4-9-2024 te water gelaten onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS K35, 5-6-2025 geplande oplevering als LUMINARA aan Next-Gen Yacht 2 Ltd., Malta (9HA6135), in beheer bij Cruise Yacht OpCo Ltd., Valletta. Zusterschip: ILMA, 9967586, 12-7-2024 opgeleverd.

MEIN SCHIFF RELAX gedoopt tijdens spektakel in Málaga

In het Zuid-Spaanse Málaga heeft TUI Cruises het nieuwste schip in haar vloot, de Mein Schiff Relax, feestelijk gedoopt. Het schip is de eerste in de nieuwe InTuition-klasse en betekent het begin van een nieuw hoofdstuk voor de cruisemaatschappij. Tijdens een groots opgezette ceremonie, bijgewoond door meer dan 12.000 gasten en prominenten, werd het schip officieel verwelkomd in de vloot. De doopshow werd bekroond met een exclusief optreden van wereldster Robbie Williams, die tevens ambassadeur is van het nieuwe schip. De ceremonie stond in het teken van het thema 'Relaxing rocks' en vond plaats in het bijzijn van drie schepen uit de TUI-vloot: de Mein Schiff 5, Mein Schiff 7 en het nieuwe vlaggenschip Mein Schiff Relax. Voor het eerst in de geschiedenis van TUI Cruises vond een doop plaats waarbij passagiers van meerdere schepen het moment gelijktijdig konden beleven.



Innovatieve doopshow

De doop werd gepresenteerd door journalist Judith Rakers en geopend door TUI Cruises CEO Wybcke Meier. Het spektakel omvatte onder meer videomapping, lasershows, een 36-koppig Andalusisch koor en LED-armbanden voor alle gasten, waarmee het publiek actief onderdeel werd van de show. De doopceremonie bereikte zijn hoogtepunt met een pyrotechnisch effect en het traditionele breken van de champagnefles tegen de boeg van het schip.



Doopmoeder Giuliana Rizzo (foto) in de hoofdrol

De doop werd voltrokken door Giuliana Rizzo, SPA & Sport Manager aan boord en al tien jaar werkzaam bij TUI Cruises. Gekleed in een exclusieve creatie van modeontwerper Dawid Tomaszewski stapte Rizzo door een digitaal geprojecteerd portaal, begeleid door zang, naar het moment van de doop. De ceremonie viel samen met haar persoonlijke jubileum bij het bedrijf.

Volgens Meier markeert de doop van de Mein Schiff Relax de start van een nieuwe fase voor het cruisemerk: "Met de Relax lanceren we niet alleen een nieuw schip, maar ook een nieuwe standaard in het premiumsegment van de cruisemarkt." Het schip wordt in 2026 opgevolgd door de Mein Schiff Flow, het tweede schip in de InTuition-klasse.

Eerste afvaarten en toekomstplannen

De Mein Schiff Relax is inmiddels vertrokken voor haar eerste officiële reis onder leiding van kapitein Tom Roth, die al sinds het ontwerp betrokken is bij het schip. Deze zomer verzorgt het schip cruises van 7 tot 10 dagen vanaf Palma de Mallorca

naar bestemmingen in Spanje, Italië, Frankrijk, Portugal en Marokko. In de winter van 2025/26 vaart het schip rond de Canarische Eilanden. (Bron en foto: Cruisereiziger, 14 april 2025).

MSC WORLD ASIA, IMO 9901556, passagiersschip, 20-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS Y34, 29-5-2025 geplande oplevering, 9-11-2024 kiel gelegd, 6-2026 nieuwe geplande oplevering als MSC WORLD ASIA aan MSC Mediterranean Shipping Co., vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels. 205.700 GT.

Norwegian Cruise Line doopt NORWEGIAN AQUA

Norwegian Cruise Line heeft in Miami haar nieuwste cruiseschip, de Norwegian Aqua, officieel gedoopt.

Tijdens de ceremonie onthulde de rederij ook grootschalige uitbreidingsplannen voor haar privé-eiland Great Stirrup Cay in de Bahama's, die vanaf het vierde kwartaal van 2025 van start gaan, waaronder een ruim zwembadgebied met een eigen bar en een kinderspeelplaats. De doopceremonie vond plaats in de terminal van de rederij in PortMiami. Er was een hoofdrol weggelegd voor de doopvader en acteur Eric Stonestreet.

Als aftrap van de ceremonie kregen de meer dan 2000 aanwezige gasten een preview van de nieuwste eigen productie van het bedrijf, "Revolution: A Celebration of Prince", 's werelds allereerste theatrale concert ter ere van Prince. Aansluitend kondigde NCL-president David J. Herrera de plannen van het bedrijf aan om haar privé-eiland Great Stirrup Cay uit te breiden met nieuwe voorzieningen en faciliteiten. Later dit jaar, tegelijk met de voltooiing van de pier voor meerdere schepen, kunnen passagiers zich verheugen op een geheel nieuw gebied met een groot verwarmd zwembad, een waterspeeltuin met fontein en kinderattracties en een swim-up bar.

Na haar doopvaart zal de Norwegian Aqua arriveren in Port Canaveral, Florida, voor een seizoen van zeven-daagse cruises naar het oostelijke Caribisch gebied, dat loopt tot augustus 2025. De reis omvat aanloophavens zoals Puerto Plata (Dominicaanse Republiek), St. Thomas (Amerikaanse Maagdeneilanden), Tortola (Britse Maagdeneilanden) en het privé-eiland van de rederij in de Bahama's, Great Stirrup Cay.

Van augustus 2025 tot oktober 2025 maakt het schip een reeks vijf- en zevendaagse reizen naar Bermuda, vertrekkend vanuit New York City. Daarna keert ze terug naar Miami voor een seizoen van zevendaagse cruises naar het oostelijke Caribisch gebied, van oktober 2025 tot april 2026, waarbij opnieuw Great Stirrup Cay wordt aangedaan. (Bron: Cruisereiziger, 15 april 2025).



NORWEGIAN AQUA maakt haar debuut in nieuwe thuishaven Port Canaveral

Norwegian Aqua heeft eind vorige week haar debuut gemaakt in haar nieuwe thuishaven Port Canaveral. Het gloednieuwe schip van Norwegian Cruise Line gaat er rondreizen maken naar het Caribisch gebied. De Norwegian Aqua zal tot en met augustus 2025 een reeks zevendaagse cruises naar het oostelijke Caribisch gebied aanbieden, met aanloophavens in Puerto Plata (Dominicaanse Republiek), St. Thomas (Amerikaanse Maagdeneilanden), Tortola (Britse Maagdeneilanden) en Great Stirrup Cay, het privé-eiland van Norwegian in de Bahama's.

"We zijn enorm verheugd dat de Norwegian Aqua haar thuisbasis krijgt in Port Canaveral voor haar eerste seizoen van Caribische reizen. Port Canaveral is een aantrekkelijke cruisebestemming met een verscheidenheid aan attracties in de omgeving, waardoor gasten hun cruisevakantie kunnen verlengen. Bovendien is de haven gemakkelijk bereikbaar per vliegtuig, trein of auto", aldus David J. Herrera, president van Norwegian Cruise Line.

"De introductie van de Norwegian Aqua is precies op tijd voor de zomer en is ontworpen om het hele jaar door zonovergoten reizen aan te bieden, met buitenactiviteiten voor zowel avonturiers als gasten die gewoon willen ontspannen. We zijn enthousiast dat zij haar reis begint in samenwerking met onze partners in Port Canaveral."

De Norwegian Aqua beschikt over een aantal voorzieningen die uniek zijn in de cruise-industrie, waaronder de Aqua Slidecoaster – 's werelds eerste hybride waterglijbaan en achtbaan – en de Glow Court, een digitaal sportcomplex met een interactieve LED-vloer, evenals de Aqua Game Zone met klassieke arcadegames en virtualreality-ervaringen.

Het schip biedt ook een breed scala aan shows en entertainment, waaronder "Revolution: A Celebration of Prince" en "Elements: The World Expanded." Passagiers hebben toegang tot 17 eetgelegenheden, waaronder het eerste volledig plantaardige restaurant van de rederij, en 18 bars en lounges.

John Murray, CEO van Port Canaveral, zei: "We hebben een geweldige samenwerking met NCL en kijken

ernaar uit om de Norwegian Aqua te verwelkomen in onze thuisvloot. Port Canaveral is de ideale thuishaven voor dit nieuwe schip uit de Prima-Plus-klasse, vooral omdat steeds meer gasten met de auto komen dankzij onze gemakkelijke toegang. Ons team kijkt ernaar uit om NCL-gasten de klantgerichte ervaring te bieden die onze haven tot een leider in de cruise-industrie heeft gemaakt.”

Na haar eerste seizoen in Port Canaveral zal de Norwegian Aqua van augustus tot oktober 2025 een reeks vijf- en zevendaagse cruises naar Bermuda vanuit New York City aanbieden. Vervolgens keert het schip terug naar Miami voor een seizoen van zevendaagse cruises naar het oostelijke Caribisch gebied tussen oktober 2025 en april 2026. (Bron en foto: Cruisereiziger, 29 april 2025).

NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007 (NB-327), Passenger (Cruise) Ship, 154.140 GT, 3.571 passagiers, 23-4-2024 te water gelaten (uitgelokt) op de Fincantieri-werf te Marghera onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6300, 13-3-2025 opgeleverd aan Leonardo Three Ltd., Bahamas (C6HT4), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami, Florida. 20-3-2025 te Lissabon. 22-3-2025 van Lissabon naar Southampton. 23-3-2025 geplande aankomst te Rotterdam geschrappt. 25-3-2025 te Southampton. 13-4-2025 te Port Miami gedoopt NORWEGIAN AQUA door acteur Eric Stonestreet.



NORWEGIAN SKY en NORWEGIAN SUN gaan over naar Cordelia Cruises

Norwegian Cruise Line Holdings heeft maandag bekendgemaakt dat het een langlopende charterovereenkomst is aangegaan met Cordelia Cruises voor twee schepen binnen haar cruisemark Norwegian Cruise Line. De Norwegian Sky en Norwegian Sun worden in charter gegeven aan de premium cruisemaatschappij gevestigd in India. De charters zullen naar verwachting beginnen in 2026 en 2027. In de overeenkomst is ook een aankoopoptie opgenomen.

“Deze overeenkomst is een bewijs van onze gedisciplineerde benadering van vlootoptimalisatie. Door strategisch deze schepen in te zetten in markten en voor toepassingen buiten onze kernactiviteiten, blijven we waarde genereren voor onze aandeelhouders, terwijl we ons richten op een gemoderniseerde vloot die de vakantie-ervaringen van onze gasten verbetert,” zei Harry Sommer, president en CEO van Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. “We zijn enthousiast dat de Norwegian Sky en Norwegian Sun een nieuw hoofdstuk beginnen op de Indiase cruise markt via een langlopende overeenkomst met Cordelia Cruises, een toonaangevende operator in de regio, met wie we in de toekomst willen samenwerken”.

“We zijn verheugd om deze iconische schepen welkom te heten in de vloot van Cordelia, en bouwen voort op het overweldigende succes van de Empress, die cruises voor Indiase reizigers opnieuw heeft gedefinieerd,” zei Jurgen Bailom, president en CEO van Cordelia Cruises. “Met de toevoeging van de Sky en Sun betreden we een nieuw tijdperk van cruisevakanties voor Indiase gasten — één die groter, gedurfter en meeslepender is dan ooit tevoren.”

De huidige capaciteit wordt met de twee toevoegingen meer dan verdubbeld. Het stelt de rederij in staat om nieuwe regio's te verkennen. Het bedrijf zal binnenkort de planning en de routes voor de twee nieuwe schepen aankondigen. Het zal een mix worden van binnenlandse en internationale routes en toegang tot meer havens in India, Zuidoost-Azië en het Midden-Oosten. (Cruisereiziger, 7 april 2025).



Sloopprijzen 28-4-2025, week 17, GMS

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Static	460 / LDT	480 / LDT	490 / LDT
2	India	Improving	455 / LDT	475 / LDT	485 / LDT
3	Pakistan	Improving	450 / LDT	470 / LDT	480 / LDT
4	Turkey	Falling	250 / LDT	260 / LDT	270 / LDT

Sloopprijzen 5-5-2025, week 18, GMS

Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Static	450 / LDT	470 / LDT	480 / LDT
2	India	Stable	445 / LDT	465 / LDT	475 / LDT
3	Pakistan	Stable	440 / LDT	460 / LDT	470 / LDT
4	Turkey	Weak	250 / LDT	260 / LDT	270 / LDT

ADVENTURE, IMO 9119103, General Cargo Ship, 4.735 GT, 6.918 DWT, 1995 opgeleverd door Sanyo Zosen K.K., Mukaishima (1065) als STELLA ANGEL aan All Star Shipping S.A., Panama (3FVP4), in beheer bij Friendship Corp. 2005 herdoopt NEW LUCKY IX. 2007 herdoopt OCEAN PIONEER. 2016 herdoopt UNIPEACE. 2018 Fortune Maker Global Ltd., Mongolië, herdoopt MING MAN. 2021 verkocht aan Trung Viet Trade & Service Co. Ltd., Mongolië, 6-2021 herdoopt MING YUE 69. 2-2023 vlag: Palau, 15-2-2023 in beheer bij Alphamoon Shipping Management, Mersin, 2-2023 herdoopt ADVENTURE. 2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4MW6). 3-2025 verkocht voor sloop. 10-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



AURO, IMO 9288708, Crude Oil Tanker, 62.320 GT, 111.006 DWT. 7-1-2005 opgeleverd als DELTA VICTORY aan Marmaras Navigation Ltd. 5-2022 vlag: Liberia. 27-12-2022 verkocht aan Septala Navigation Ltd.,

Cook Islands, in beheer bij Radiating World Shipping Services, 12-2022 herdoopt STRATOS AURORA. 18-12-2023 in beheer bij Alqutb Alshamali Marine Services LLC MF-77, Dubai. 8-2024 vlag: Honduras. 10-2024 op de lijst van sancties van de Russische schaduwvloot. 1-2025 vlag: Comoros (D6A3724), 1-2025 herdoopt AURO. 4-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 13-4-2025 ETA te Alang. 13-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-4-2025 op Alang Anchorage, 21-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 16-2-2007, Maasmond met SMIT ARUBA).

CHARLENE, IMO 9125360, Bulk Carrier, 17.209 GT, 28.249 DWT. 30-5-1996 opgeleverd als SEA DREAM. 1999 herdoopt PACLOGGER. 2004 herdoopt CLIPPER LANCASTER. 2011 vlag: Tuvalu (T2VT3), herdoopt TAN BINH 38. 2017 herdoopt TAN BINH 235. 12-2027 verkocht van Tan Binh Co. Ltd., Tuvalu (T2VT3) aan HN Global Shipping LLC, Tuvalu (T2VT3), herdoopt CHARLENE. 4-4-2024 in beheer bij HK Line Co. Ltd., Haiphong City, Vietnam. 4-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh (465 USD/TO). 5-5-2025 op Chittagong Anchorage.

CORAL SEA, IMO 7366506, Mining Vessel, 6.734 GT, 5.161 DWT. 1974 opgeleverd door Levingston Shipbuilding, Orange (712) als GLOMAR CORAL SEA aan Global Marine Deepwater Drilling Inc., U.S.A. (KUBL). Boorschip. 5.972 BRT. 1989 verkocht aan De Beers Marine Pty. Ltd., Zuid Afrika (RSA), herdoopt CORAL SEA. 1991 verbouwd tot mining ship. 4-2025 verkocht voor sloop (as is CapeTown).

CORNELIGUE, IMO 7711969, General Cargo Ship, 674 GT, 953 DWT, 6-1978 opgeleverd als DAVID DORMAN. 1989 herdoopt DEER SOUND. 1994 herdoopt ISIS. 2019 verkocht van Great Glen Shipping Co. Ltd., Isle of Man aan Cemaritime B.V., Rotterdam, vlag: Togo, herdoopt CORNELIGUE. 19-2-2019 opgelegd. 2019 verkocht voor sloop naar 's-Gravendeel. 8-2024 nog steeds aan de grond te Moerdijk

DSM STAR, IMO 9524205, Bulk Carrier, 15.868 GT, 23.645 DWT. 13-8-2008 opgeleverd als PERSEVERANCE. 8-2008 herdoopt ZAPOLYARYE. 15-4-2022 verkocht aan DSM Cruise Marine Ltd., Palau, in beheer bij African Express Ltd., 4-2022 herdoopt DSM STAR. 20-12-2024 in beheer bij Devon Ship Management Ltd. 1-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4MG6). 11-4-2025 te Gadani, Pakistan op het strand gezet om gesloopt te worden.

ERA, IMO 8121422 (NB-307), Offshore Supply Ship, 2.707 GT, 2.550 DWT. 1983 opgeleverd door Framnæs Mekaniske Værksted A/S, Fredrikstad als MARTIN VIKING aan K/S Viking Supply Ships A/S, Noorwegen. 1.449 BRT, 2.550 DWT. 1995 verkocht aan O.I.L. Ltd., U.K., herdoopt OIL TRANSPORTER. 2000 verkocht aan Tidewater Marine (Northsea) Ltd., Vanuatu (YJRP5), herdoopt TRANSPORTER TIDE. 2008 verkocht aan Tidewater Marine North Sea Ltd., Vanuatu. 2008 verkocht aan Tidewater Marine International Inc., Vanuatu. 2013 verkocht aan Twenty Grand Offshore LLC, Vanuatu. 2014 verkocht aan Zapata Gulf Marine LLC, Vanuatu. 2015 verkocht aan Pan Marine International Inc., Vanuatu. 9-2015 (e) opgelegd. 5-2017 verkocht aan Max Marine FZC, Vanuatu, herdoopt ERA. 6-2022 vlag: Palau. 11-2022 vlag: onbekend. 2023 verkocht voor sloop naar Pakistan. 20-5-2023 op Gadani Anchorage. 26-5-2023 aan grond gelopen Sonmiani Bay, 28-5-2023 om 02:30 uur UTC gaf de Pakistaanse marine gaf een veiligheidswaarschuwing af en meldde dat de ERA aan de grond was gelopen in de Sonmiani Bay, Pakistan, positie 25.06.00 NB. en 066.43.00 OL. 11-4-2025 per 26 mei 2023 total-loss verklaard

FIRSTEC, IMO 9151242, Wood Chips Carrier, 30.157 GT, 34.074 DWT, 1997 opgeleverd Imabari Shipbuilding Co. Ltd., Marugame Yard, Marugame als SOUTHERN ALPS. 12-2006 herdoopt STELLAR FOREST. 25-5-2010 verkocht aan Firstec Maritime Ltd., Hong Kong, China (VRGQ2), in beheer bij Shanghai Anrita Shipping Co. Ltd., Shanghai, 5-2010 herdoopt FIRSTEC. 4-2025 verkocht voor sloop (as is Hong Kong 425 USD/TO).

FUTONG EXPRESS, IMO 9111589 (NB-327), Wood Chips Carrier, 36.787 GT, 43.924 DWT, 22-9-1995 opgeleverd als PRINCE OF NATURE. 2013 verkocht van Pon Shipholding S.A., Panama (Japan Ship Management Co. Ltd.) aan Tofte 1 Co. Ltd., Thailand, in beheer bij Highland Maritime Co. Ltd., 2013 herdoopt TOFTE 1. 11-2015 vlag: Panama (3FAP4). 26-11-2018 in beheer bij Nova Carriers Singapore Pte. Ltd., Singapore en Orion Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 11-2018 herdoopt FUTONG EXPRESS. 31-12-2019 verkocht aan Futong Express Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Nova Carriers Singapore Pte. Ltd. en Orion Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 4-2025 verkocht aan Chittagong Breakers.

GMA NADIA, IMO 8631491, General Cargo Ship, 1.880 GT, 1988 opgeleverd door Takasago Zosensho, Naruto als KOYA MARU aan Daimei Kaiun Y.K., Japan. 499 BRT. 10-2005 vlag: Tuvalu, 3-10-2005 in beheer bij Ever Maru Shipping S.A., 2005 herdoopt XIN LONG. 2008 You Lian Shipping Co Ltd., Cambodia, herdoopt UNION FORTUNE. 3-2016 vlag: Micronesië (VALS). 2-2017 vlag: Palau. 2018 verkocht aan Twins Maritime MA Ltd., Togo en herdoopt SOLDIER CESAR. 23-8-2021 verkocht aan JMM Maritime Co. S.A., Palau (T8A3638), 8-2021 herdoopt AJ SCAR. 20-4-2023 verkocht aan GMA Marine Ltd., Palau, 4-2023 herdoopt GMA NADIA. 2-4-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLD EAGLE, IMO 9168398, General Cargo Ship, 5.580 GT, 6.914 DWT, 25-8-1997 opgeleverd Nishi Shipbuilding, Imabari als QUEEN STELLA, vlag: Panama (3FPB7). 9-11-2009 verkocht aan Jin Ying Shipping Ltd., Panama (3FPB7), Weihai Yunhao International, Shandong, 12-2009 herdoopt GOLD EAGLE. 4-2025 verkocht voor sloop (as is Vietnam 354 USD/TO).

GRANDE BRASILE, IMO 9198123, Ro-Ro Cargo Ship, 56.660 GT, 26.169 DWT, 30-5-2000 opgeleverd als GRANDE BRASILE aan Grimaldi Group S.p.A., Malta (9HA5236). 7-2003 verkocht aan ACL Invest 2003 AB, Malta, in beheer bij Grimaldi Group S.p.A. 29-11-2010 in beheer bij Atlantic Container Line AB, Gothenborg en V Ships Monaco SAM. 25-1-2015 in beheer bij Grimaldi Group S.p.A. 6-8-2020 in beheer bij Grimaldi Group S.p.A. en Grimaldi Deep Sea S.p.A.



30-11-2023 verkocht aan ACL Vessel Two H1696A AB, Malta, in beheer bij Atlantic Container Line AB, Gothenborg voor Grimaldi Group S.p.A.

18-2-2025 tijdens een reis van Antwerpen via Le Havre naar West-Afrika, geladen met auto's, bestelwagens, vrachtwagens, containers en stukgoed voor verschillende West-Afrikaanse havens, varende in Het Kanaal brak er brand uit aan boord, de sleepboten ABEILLE NORMANDIE en MULTRATUG 35 ter plaatse, Smit Salvage voerde de bergingsoperatie uit om het schip, dat op sommige plaatsen is uitgebrand, volgens de Grimaldi Group waren er twee branden geweest op verschillende dekken. 19-2-2025 de sleepboot BEAR (IMO: 9185932) van Rotterdam naar de GRANDE BRASILE. 20-2-2025 de BEAR ter plaatse (51.46 NB en 002.16 OL) bij de sleepboten MULTRATUG 35 en MULTRATUG 36, de noodsleepboot ABEILLE NORMANDIE terug naar Boulogne-sur-Mer. 23-2-2025 de GRANDE BRASILE als een dood schip naar Antwerpen met de sleepboten MULTRATUG 35, MULTRATUG 33, MULTRATUG 36 en MULTRATUG 32, Westerschelde over de geëscorteerd door de sleepboten MULTRATUG 3 en BRAGE VIKING, afgemeerd bij de Antwerp Euro Terminal. Men meende dat de brand beperkt is gebleven tot een klein deel van het RoRo-gedeelte. Grimaldi heeft aangegeven volledig mee te werken aan het onderzoek naar de brand aan boord. 4-2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 19-4-2025 vertrokken van Antwerpen met de Italiaanse sleepboot ERACLEA (IMO 9499656) naar Aliğa, 13-5-2025 ETA te Aliğa. (Foto: Cornelia Klier, 1-5-2013 Krautsand).

HEUNG-A ULSAN, IMO 9128996, Container Ship, 4.914 GT, 7.040 DWT. 5-8-1996 opgeleverd als HEUNG A ULSAN. 3-2020 verkocht aan Heung-A Line Co. Ltd., Zuid-Korea (DSEK9). 28-11-2020 in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd. 4-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore).

IRKUTSK, IMO 7636767, General Cargo Ship, 30-10-1978 te water, 6-1979 opgeleverd door E.N. de Viana do Castelo (107) als ZNAMYA OKTYABRYA aan Joint Volga River Shipping Co., U.S.S.R. 2.780 BRT. 3.146 DWT. 1992 vlag: Rusland. 199- verkocht aan VF Zagranperevozki, Rusland. 2009 verkocht aan Magnum Shipping Ltd., Cambodja, 9-2009 herdoopt MAGNUM. 2-2015 verkocht aan Rigel Shipping & Trading Ltd., Cambodja. 4-2018 vlag: Samoa (VALS). 4-2018 in beheer bij Global Marine Consulting Ltd., 4-2018 herdoopt IRKUTSK. 2018 vlag: Mongolië. 23-5-2022 verkocht aan Finella Management Ltd., Istanbul, vlag:Panama (3FKT), in beheer bij Angara Denizcilik ve Ticaret, Istanbul en Marlin Denizcilik Teknik, Istanbul. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 10-4-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

JARUCHA 6, IMO 8524686, General Cargo Ship, 1.997 GT, 3.060 DWT. 5-2006 opgeleverd als ZHE XING HANG 79. 3-2018 herdoopt KITTIN. 7-2018 verkocht aan Suntud & Son Co. Ltd., Thailand (HSB6678), 7-2018 herdoopt JARUCHA 6. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 10-4-2025 op Chittagong Anchorage.

KALINA, IMO 8513247 (NB-326), Ro-Ro Cargo Ship, 6.143 GT, 10.879 DWT, 15-10-1986 te water, 18-7-1987 opgeleverd door J. Barreras, Vigo (1490) als DOBRUDJA aan Nav Maritime Bulgare, Bulgarije, 9.143 GT, 10.429 DWT. 5-2011 herdoopt ESC ISABEL I. 9-2013 herdoopt FLOWER OF SEA. 3-2020 vlag: Palau (T8A3394). 23-11-2022 verkocht aan Odety Shipping Co., Palau, in beheer bij Sea Gate Management Co. S.A., Suez, 11-2022 herdoopt KALINA. 2025 verkocht voor sloop naar India. 2-3-2025 op Bhavnagar Anchorage, 4-3-2025 op Alang Anchorage, 6-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KELSEY, IMO 9254214, Chemical/Products Tanker. 5.328 GT, 2002 opgeleverd als KELSEY aan Chie Shipping S.A., Panama (Koyo Kaiun Co. Ltd., Tokyo). 2016 verkocht aan Woo Shin Marine Co. Ltd., Zuid-

Korea, 7-2016 herdoopt KELSEY 2. 9-12-2024 verkocht aan Wantong International Group, Sierra Leone (9LU2121).

De KELSEY 2 kapseisde en zonk in de ochtend van 15 oktober 2022, ongeveer 25 mijl ten zuiden van het eiland Wuqui, Kinmen County, in de Straat van Taiwan. De tanker was onderweg van Hongkong naar Gunsan met 20 bemanningsleden aan boord. Eén van hen kwam om het leven, 19 werden gered en overleefden. De tanker vervoerde een lading olie en chemicaliën van in totaal 7.500 ton en meldde waterinfiltratie in de machinekamer. De tanker was in de avond van 14 oktober al in de problemen, toen hij vaart minderde en van koers veranderde. (Timsen, 15 oktober 2022).

Ondanks het feit dat de 'Kelsey 2' volledig geladen met aardolieproducten en chemicaliën op circa 25 mijl ten zuiden van Wuqui Island in de Straat van Taiwan zonk, zijn er tot nu toe geen tekenen van vervuiling aangetroffen in de wateren waar de tanker verloren is gegaan. Het schip raakte in nood nadat water de machinekamer begon binnen te dringen, waardoor het schip naar bakboord overhelde. Het schip was onderweg van Hongkong naar Zuid-Korea toen het zonk. In de loop der jaren heeft het schip 34 controles door havenstaten ondergaan, zonder dat er ooit problemen zijn gemeld. Blijkbaar blijven drijven o.i.d. 20-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KING HUNG NO.2, IMO 8021115, Oil Products Tanker, 1.356 GT, 2.259 DWT, 1981 opgeleverd door Kurinoura Dockyard & Shipbuilding, Yawatahama (158) als ESSO HIDAKA MARU aan Essdo Senpaku K.K., Japan. 995 BRT, 2.359 DWT. 1994 verkocht aan King Hung Marine Corp., Kaohsiung-Taiwan (BKFM), herdoopt KING HUNG NO.2. 12-5-2023 verkocht aan Double Gains Co. Ltd., Mongolië (JVFZ8), in beheer bij You Young Ship Management & Consult, Kaohsiung. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 27-3-2025 te Chittagong, 9-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KRITI II, IMO 7814058 (NB-325), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 27.239 GT, 5.339 DWT. 30-3-1979 te water, 7-1979 opgeleverd door Koyo Dockyard Co., Mihara (830) als NEW YUKARI aan Shin Nipponkai Ferry K.K., Japan. 14.618 BRT, 5.631 DWT. 1996 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland (SZQW), herdoopt KRITI II, 27.239 GT. 11-2023 verkocht aan Attica Group., Griekenland, in beheer bij Attica Ferries Single Member, Athene. 1-2025 verkocht voor sloop. Op 5 maart 2025 kondigde Attica Holdings S.A. de verkoop aan van de "KRITI II", eigendom van een dochteronderneming van het bedrijf, met als doel het te recyclen in overeenstemming met Europese en Griekse normen voor veilige en milieuvriendelijke scheepsontmanteling. Het schip zal worden verzonden naar een erkende recyclingfaciliteit die is opgenomen in de Europese lijst van scheepsontmantelingswerven, die naleving van alle vereiste milieu- en veiligheidsnormen garandeert. De aankoopprijs voor de transactie bedroeg € 3,6 miljoen, wat de liquiditeit van de groep versterkte, terwijl de verkoop resulteerde in een winst van € 0,2 miljoen. EUR. (Timsen).



KG.18 LADEBOMADO, IMO 8432259, vissersvaartuig, 44 GT, 1949 opgeleverd door Scheepswerf en Motorenfabriek Fa. S. Seijmonsbergen, Amsterdam, 19-5-1950 geregistreerd als UK-44 HENDRIK van A. Post, Urk. 47 BRT. 19,60 x 5,23 x . x 2,240 meter. 120 PK, Kromhout NE-1948. 4-7-1955 nieuwe motor, 150 PK, Deutz NE-1929. 19-2-1959 nieuwe motor, 182 PK, Stork Ricardo NE-1958. 1959 verkocht aan H. Post, Urk. 19-11-1964 verkocht aan J. Kes, Volendam, herdoopt VD.46 MARGARETHA MARIA. 1968 nieuwe motor, 188 PK, Stork NE-1968. 8-1-1968 verkocht aan A.J. van Eekelen, Den Oever, herdoopt WR.189 BONAFIDE. 24-3-1972 opgelegd in afwachting van verkoop. 25-4-1972 verkocht aan R. Toxopeus,

Zoutkamp, herdoopt ZK.6 DEO VOLENTE. 19-10-1976 verkocht aan Koopman & Kuip, herdoopt TX.60 VERWACHTING. 10-1-1979 verkocht aan Fa. Meereboer & Meilink, Hippolytushoef, herdoopt WR.60 DE NANNING. 26-11-1985 verkocht aan J. Meilink in Hippolytushoef, herdoopt WR.60 VERWACHTING. 21-12-1990 verkocht aan Doek van der Zee, herdoopt WL.1 HOOP OP ZEGEN. 12-1990 opgelegd in afwachting van verkoop. 13-3-1991 verkocht aan L. Groefsema, Zoutkamp, herdoopt ZK.21 ANNA. 5-1996 nieuwe meting, 44 GT, 19,00 x 5,30 meter. 1996 nieuwe motor, 299 PK, 220 kW Cummins NE-1996. 19-12-2001 verkocht aan V.o.F. van der Endt, herdoopt YE.6 ANNA. 8-3-2004 in de vaart als YE.6 ALBATROS. 2014 verkocht aan V.o.F. Woord & Zn., Urk, herdoopt UK.92 JENNY. 2017 verkocht aan 2VOC B.V., Colijnsplaat (Gebr. Verburg), herdoopt KG.18 LADEBOMADO. 2022 thuishaven: Bruinisse, in beheer bij Dirk Deurloo, Bruinisse. 2022 opgelegd in de Werkhaven van Bruinisse. 2024 verkocht voor sloop aan Auto- en Scheepssloperij Treffers B.V., 1-2025 te Haarlem om gesloopt te worden. (Info: Fischerhäfen, eo-ems.de). (Foto: Henk de Winde, 8-6-2011, Breskens).

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

Scheepseigenaar heeft poging vrijdeld om LORD 17 aan de grond te zetten voor recycling

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

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



MOBY DREA, IMO 7361312, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 22.528 GT, 16-5-1975 opgeleverd door Flender Werft, Lubeck (607) als TOR BRITANNIA aan A/B Tor Line, Zweden, in beheer bij Salénrederierna AB. 15.657 BRT. 18-12-1975 in beheer bij Tor Line AB. 1981 verkocht aan Saleninvest AB & Salenia AB, Zweden. 22-10-1981 verkocht aan Scandinavian Seaways (Bahamas) Ltd., Bahamas, in beheer bij DFDS A/S, herdoopt SCANDINAVIAN STAR. 26-3-1982 verkocht aan DFDS A/S, vlag: Denemarken, herdoopt TOR BRITANNIA. 21-12-1990 herdoopt PRINCE OFSCANDINAVIA. 2003 verkocht aan MOBY S.p.A.,

Portugal (Madeira) , 28-11-2003 herdoopt MOBY DREA. 5-2006 vlag: Italië (IBQI). 4-2025 verkocht voor sloop aan Aliğa Breakers, Turkije. (Foto: Pieter Inpijn, 1-8-1994, IJmuiden).

HMS MONMOUTH, (F235), IMO 8949630 (NB-327), MMSI 100399272, GCOZ, 6e Duke-klasse Type 23 fregat van de Royal Navy, 23-11-1991 te water gelaten door Lady Eaton, 24-9-1993 in dienst gesteld als HMS MONMOUTH (F235) bij de Royal Navy. 31.100 APK, 2 × Rolls-Royce Spey SM1C. 28 kn. 30-6-2021 buiten dienst gesteld. 2021 opgelegd te Fareham Creek. 3-2025 verkocht voor sloop aan slopers te Aliğa, Turkije. 3-4-2025 vertrokken van Portsmouth met de sleepboot PROTUG 87 naar Aliğa, 27-4-2025 te Aliğa en op het strand gezet om gesloopt te worden..

OHRYU, IMO 9018490, Palletised Cargo Ship, 5.057 GT, 2.510 DWT. 6-12-1991 te water, 3-1992 opgeleverd door Nippon Kokan KK, Tsurumi (1050) als OHRYU MARU aan Umewaka Kaiun YK, Namikata, Japan. 5.195 GT, 2.510 DWT. 28-3-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, 3-2025 vlag: Comoros (D6A3888), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, India. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 27-4-2025 op Chittagong Anchorage, 1-5-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PASHA 9, IMO 9124885, General Cargo Ship, 5.543 GT, 2.393 NT, 6.960 DWT, 1995 opgeleverd door Nishi Zosen K.K. (388) als TIMBER MAJESTIC aan Glory Majestic Shipping Corp., Panama (3FJP5). 4-2008 herdoopt TIMBER MAJESTY. 9-2014 herdoopt FU YE. 19-5-2022 verkocht aan Brothers Shipping Co., Palau, in beheer bij Friends Shipping Co., Dubai, 5-2022 herdoopt PASHA 9. 12-2023 vlag: Tanzania (5IM712). 8-2024 herdoopt SV CLOVER. 2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 16-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 19-4-2025 op Alang Anchorage, 22-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PETER S, IMO 9104110, Bulk Carrier, 38.131 GT, 71.550 DWT, 27-4-1995 opgeleverd door Hitachi Shipbuilding Maizuru, Maizuru als PANAGIOTIS A. 2002 herdoopt ANANGEL LOYALTY. 25-5-2007 verkocht aan Bright Brothers Maritime S.A., 5-2007 vlag: Liberia (A8MD3), in beheer bij Bright Navigation Inc., 5-2007 herdoopt PETER S. 11-7-2009 in beheer bij Sea Gate Navigation Ltd. 1-2020 in beheer bij Neptune Tradebulk Inc., Piraeus. 25-4-2025 verkocht voor sloop.

PETROBRAS 32, IMO 7370260 (NB-315), FPSO, Oil 282.750 DWT, 1974 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Kure (2376) als CAIRU aan Petroleo Brasileiro S.A., Rio de Janeiro-Brazilië (PPGP). VLCC, 129.391 BRT, 282.747 DWT. 1996 verkocht aan Braspetro Oil Services Co., Panama, (PETROBRAS), herdoopt PETROBRAS XXXII. 1996-1997 verbouwd tot Floating Production, Storage and Offloading Unit. 1997 herdoopt PETROBRAS 32. 2011 verkocht aan Petrobras Netherlands B.V., Rotterdam (Petroleo Brasileiro S.A. (PETROBRAS)), vlag: Marshall Islands (V7FC6). 7-7-2023 verkocht voor sloop aan Gerdau S.A., Brazilië, 14-12-2023 gearriveerd te Rio Grande do Sul om gesloopt te worden.

Sloopwerkzaamheden liggen al ruim een jaar stil

Een geschil tussen het staatsoliebedrijf Petrobras en staalproducent Gerdau vertraagde de eerste ontmanteling van de 'PETROBRAS 32', een olieproductieschip in Brazilië, met minstens een jaar, een tegenslag voor lokale scheepswerven. De operatie was geprezen als een kans om de worstelende Braziliaanse scheepsbouwers nieuw leven in te blazen als industriële recyclers, en banen te creëren, aangezien Petrobras van plan is om de komende vijf jaar \$ 9,9 miljard te investeren in de uitfasering van nog eens 10 schepen van hetzelfde type. De FPSO zou zijn ontmanteling in december 2024 afronden in het kader van een nieuw duurzaamheidsprogramma van Petrobras. In plaats daarvan begonnen de werkzaamheden pas in maart 2025, aldus Benito de Oliveira Goncalves, het hoofd van een lokale metaalbewerksvakbond in de deelstaat Rio Grande do Sul. Het geschil tussen Petrobras en Gerdau over het verwijderen van olieresten van het schip had de werkzaamheden meer dan een jaar stilgelegd.

De verkoop van de FPSO vond plaats op 7 juli 2023. In een samenwerking onder toezicht van Petrobras zijn het staalbedrijf Gerdau SA en de scheepswerf Ecovix belast met de verantwoorde en milieuvriendelijke recycling van de unit. (Timsen, 16-4-2025).

PILATUS 22, IMO 8822284, LPG Tanker, 1.067 GT, 1.036 DWT, 4-4-1989 te water, 15-6-1989 opgeleverd door Shitanoe Zosen, Usuki (1093) als RYOSHO MARU aan Masunaga Kaiun K.K., Japan. 996 BRT, 1.036 DWT. 4-2009 herdoopt P LINE 2. 2010 verkocht aan Khunnavy Co. Ltd., Thailand (HSB4285), 4-2010 herdoopt KHUNNAVY. 2023 verkocht aan Pilatus Marine Co. Ltd., Thailand (HSB4285), 6-2023 herdoopt PILATUS 22. 2025 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh. 16-4-2025 op Chittagong Anchorage, 22-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PREVELIS, IMO 8020927, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 9.851 GT, 3.300 DWT, 9-11-1980 te water, 12-1980 opgeleverd door Imabari Zosen, Imabari (396) als FERRY ORANGE No. 2 aan Shikoku Kaihatsu Ferry K.K., Japan. 5.529 BRT, 3.300 DWT. 1994 verkocht aan Rethymniaki Naftiliaki Touristiki AE, Griekenland (SYDL), herdoopt PREVELI. 1994 meting: 15.354 GT. 2000 herdoopt PREVELIS. 2000 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland, herdoopt TALOS. 2004 herdoopt PREVELIS. 6-2024 meting: 9,851 GT, 3.300 DWT. 15-4-2025 verhaald te Elefsina en afgemeerd aan de kade langs zij de KRITI I in afwachting tot de reis naar de sloper te Aliğa.

RIACE, IMO 8200395, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship (ferry), 2.377 GT, 848 DWT, 18-6-1983 opgeleverd door Italcantieri, Castellammare (4393) als RIACE aan Overnment, Italië (IBQS).



2.377 BRT. 2005 verkocht aan Rete Ferroviaria Italiana, Italië. 5-2012 verkocht aan Blufferries S.r.l., Messina-Italië. 25-4-2025 verkocht voor sloop. (Foto: Pieter Inpijn, 6-2008, Messina).

RICH ANNA, IMO 9366847, General Cargo Ship, 2.188 GT, 4.500 DWT, 2005 opgeleverd als MIN JIE 8. 9-2005 herdoopt RICH MOUNTAIN. 10-5-2021 verkocht aan Tianan International Shipping., Belize, in beheer bij Long Win International Shipping Co., 6-2021 herdoopt RICH ANNA. 11-2024 vlag: Palau (T8A5062). 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 26-3-2025 te Chittagong, 10-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEA DOVE, IMO 8202525, Bulk Carrier, 22.359 GT, 36.639 DWT, 20-9-1985 te water, 2-1987 opgeleverd als ASIAN BONANZA door Oshima SB Co., Oshima (10071) aan Far Eastern Maritime No.2 Inc., Liberia. 22.359 BRT, 36.639 DWT. 1987 verkocht aan Rosario Nav. Co. Inc., Panama, herdoopt MARITIME PROSPERITY. 1994 verkocht aan Vision Nav. Co. Pte. Ltd., Singapore, herdoopt MARITIME VISION. 2000 verkocht aan Alliance Nav. Co. Ltd., Hong Kong, herdoopt MARITIME ALLIANCE. 4-2010 vlag: Liberia, herdoopt ASIA R. 30-1-2015 verkocht aan MCD Shipping S.A., 2-2015 vlag: Panama, herdoopt SEA DOVE. 12-2016 vlag: Sierra Leone. 8-2022 vlag: Palau (T8A3977). 4-2025 verkocht voor sloop. 24-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 26-4-2025 op Alang Anchorage.

SEA WISE, IMO 9117387 (NB-327), Bulk Carrier, 15.164 GT, 23.825 DWT, 1995 opgeleverd als HIROSAKI RAINBOW. 2001 herdoopt HIROSAKI CHERRY. 2004 herdoopt NAXOS. 2013 verkocht voor US\$ 5,3 miljoen aan MPK Shipping Inc., Griekenland. 2013 herdoopt PROKOPIS K. 2017 verkocht van Castalia Oceanways Inc., Marshall Islands aan Hengchang Shipping Co. Ltd., Tuvalu (T2ZU4), herdoopt SEA WISE. 7-3-2025 verkocht voor sloop naar Pakistan (420 USD/TO). 9-4-2025 op Gadani Anchorage, 17-4-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

SEAWORLD MARINE, IMO 9146871 (NB-327), Ro-Ro Cargo Ship. 5.724 GT, 10-7-1996 kiel gelegd, 1-10-1996 te water, 8-1-1997 opgeleverd als NIRAIKANAI. 22-11-2017 verkocht van Ryukyu Kaiun Kaisha (The Ryukyu Line), Japan aan Sea World Express Ferry Co. Ltd., Zuid-Korea (D8AA), herdoopt SEAWORLD MARINE. 14-3-2025 verkocht voor sloop (as is Mokpo, 450 USD/TO). 3-2025 vlag: Comoros (D6A3899), 3-2025 herdoopt SEAWORLD. 16-4-2025 op Chittagong Anchorage, 19-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SMS CAYENNE, IMO 9118238, Bulk Carrier, 10.421 GT, 17.386 DWT, 1996 opgeleverd als EOS IV. 1996 herdoopt OCEAN ELLIE. 2007 herdoopt PORTO VITILO. 2012 herdoopt BULK HORIZON. 21-11-2013 verkocht aan Pantierra S.A., Barbados, (Seatrans Management), herdoopt MARPESSA. 12-2019 verkocht aan Dignity Shipping Co. S.A., Comoros (Cedar Marine Services S.A.L.) herdoopt DIGNITY. 12-2022 herdoopt NEW ENAS. 2-2024 verkocht aan Scan Med Shipping Ltd., Dubai, vlag: Comoros (D6A2718), 2-2024 herdoopt SMS CAYENNE. 2-5-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

STARLET, IMO 9282687, Chemical Tanker, 6.499 GT, 10.048 DWT, 7-2003 opgeleverd door Yardimci Shipyard, Istanbul als CLIPPER LEANDER aan Renzlor Shipping Ltd., in beheer bij Oceanwide Shipping Ltd. 2003 vlag: Bahamas (C6SY9), in beheer bij Yardimci Shipping Group of Companies, Tuzla, 8-2003 herdoopt PANAM SERENA. 2004 onbekende eigenaar. 2008 in beheer bij Oceanwide Shipping Ltd. 7-4-2009 verkocht aan Renzlor Shipping Ltd., 4-2009 vlag: Malta, in beheer bij Oceanwide Shipping Ltd., 4-

2009 herdoopt STARLET. 7-2014 vlag: onbekend. 6-2015 vlag: Liberia. 30-7-2015 uit de vaart (Casualty Or Repairing). 3-2020 vlag: onbekend. 12-12-2024 verkocht aan Anchor Bay Shipping LLC, 12-2024 vlag: Palau (T8A5078). 2025 verkocht voor sloop, 4-2025 met een sleepboot op weg naar een sloper te India. 30-4-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

STELLA DI LIPARI, IMO 7128899, 1972 opgeleverd door C.N. di Pietra Ligure, Pietra Ligure ((14) als LE CELLIER aan Société Française de Transport Maritimes, Frankrijk. Tankschip voor het transport van wijn en alcohol. 1.497 BRT, 2.137 DWT. 1979 verkocht aan Pibiemme Cia. di Nav. S.p.A., Italië (IPNP), herdoopt LEONE B. 2004 herdoopt STELLA DI LIPARI. 22-7-2005 verkocht aan Marnavi S.p.A., Italië. 27-3-2008 in beheer bij Phoenix Offshore S.r.l. 31-10-2013 in beheer bij Marnavi Edible S.r.l., Napels. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 4-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SUNNY LINDEN, IMO 9115779 (NB-327), Container Ship, 3.994 GT, 5.845 DWT. 28-1-1994 kiel gelegd, 29-3-1995 opgeleverd door Shinasb Yard, Tongyoung, Zuid-Korea als SUNNY LINDEN. 9-7-2003 verkocht aan Korea Marine Transport Co. Ltd., Zuid-Korea (DSNC9). 14-3-2025 verkocht voor sloop (as is Busan). 5-5-2025 op Chittagong Anchorage.

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

TRIDENT VIII, IMO 8756409, Jackup platform, 1981 opgeleverd door Mitsui Tamano Engineering & Shipbuilding, Tamano (F552) als TRIDENT VIII aan Trident Industries Inc., Panama (H9YH), 5.249 BRT, 4.059 NRT. Later over aan Shelf Drilling Holdings, Dubai, United Arab Emirates. 20—herdoopt LEDENT. 30-4-2025 als LEDENT te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

WASSOU, IMO 8606757, Fishing, 3XWS, 24-4-1986 opgeleverd door Volkswerft, Stralsund (707) als OZERNITSA aan U.S.S.R. Sevryba, U.S.S.R. 1.895 BRT, 736 DWT. 1991 vlag: Rusland. 19—verkocht aan Murmansk Trawl Fleet Co., Rusland. 2009 herdoopt WASSOU. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 10-4-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.



WINNING INTEGRITY, IMO 9218868 (NB-326), Bulk Carrier, 87.363 GT, 59.751 NT, 172.571 DWT. 29-5-2000 kiel gelegd, 7-8-2000 te water als BAGESHREE, 14-12-2000 opgeleverd door NKK Corporation, Tsu Works (210) als MONA PEGASUS, in beheer bij T. Klaveness. 14-4-2014 verkocht aan Winning Integrity Shipping Pte. Ltd., Singapore (9V2595) (Qingdao Winning International Ships Management Co. Ltd.), 4-2014 herdoopt WINNING INTEGRITY. 2022 verkocht voor sloop (602 USD/TO as is Singapore). 6-10-2022 verkocht aan Stark Maritime LLC, Monrovia-Liberia, in beheer bij Arka Global Marine Services, 10-2022 herdoopt WINNIE. 2-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4UK5). 31-8-2023 in beheer bij Kyra Global Marine Services. 9-12-2024 in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 26-2-2025 op Chittagong Anchorage, 4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hannes van Rijn, 01-08-2009, Maasvlakte).

ZAHARA TRES, IMO 9292735, Fishing Support Vessel, 193 GT, 2004 opgeleverd als ZAHARA TRES aan Albacora S.A., Spanje. 16-10-2020 verkocht aan Integral Fishing Services Inc., Panama (3EZ8). 4-2024 gesloopt te Gijon.