



Foto: Peter Andriessen

NIEUWSBRIEF 333

8 november 2025



ARROW, IMO 8609917 (NB-235), 16-2-1988 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (554) als ARROW aan Kustvaartrederij "Arrow", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V. 2.986 BRT. 16-2-2005 verkocht aan Favorite Shipping AS, Bergen, Noorwegen, vlag: Isle of Man, herdoopt FAVORITE ARROW. 2007 verkocht aan Favorite Arrow Shipping AS, Isle of Man. 5-2008 in beheer bij Beyaz Deniz Tasimaciligi ve Ticaret Ltd. Sirketi, Istanbul, 26-8-2008 (e) herdoopt ARROW. 24-3-2017 (mt) gearriveerd Tuzla, Turkije. 4-2017 verkocht aan Naz Shipping Ltd., 4-2017 (mt) thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B5557, in beheer bij Dekamar Shipping & Trading Co. Ltd., Mersin, Turkije, 4-2017 (mt) herdoopt SEVVAL. 23-4-2017 (mt) van Tuzla naar Gyali, Griekenland. 5-2019 vlag: Vanuatu (YJUK9). 9-2019 in beheer bij Dekamar Shipping & Trading Co. en HBC Mar Shipping & Trading Co. Ltd. (HBC Mar Denizcilik Uluslararası Nakliye Dis Ticaret Cimento Sanayi Ve Ticaret Ltd.

Sti.). Mersin. 23-5-2022 in beheer bij HBC Mar Shipping & Trading Co. Ltd. (HBC Mar Denizcilik Uluslararası Nakliye Dis Ticaret Cimento Sanayi Ve Ticaret Ltd. Sti.). Mersin. 10-2025 herdoopt HOPE. (Foto ARROW in aanbouw: Teun van der Zee, 16-1-1988),

BALTIC SAIL, IMO 1046104 (NB-331), 3-9-2025 te water gelaten bij SaS Waterhuizen onder bouwnummer GS YARD 247, General Cargo Ship, 2.593 GT, 3.700 DWT, 12-2013 besteld als LONGSAIL, 8-2025 de naam gewijzigd in BALTIC SAIL, 10-2025 geplande oplevering aan Longsail Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss en Longship B.V., Groningen, 16-10-2025 in de lucht met roepsein PBDI, 10-11-2025 gepland vertrek van de werf te Waterhuizen naar Delfzijl.

BREIZ KLIPPER, IMO 8917211 (NB-288), 5-1991 opgeleverd door Yssel-Vliet Combinatie B.V. (246) als BREIZ KLIPPER aan Société des Copropriétaires Navire Breiz Klipper, Port aux Français, in beheer bij Compagnie Bretonne de Cargos Frigorifiques (COBRECAF). 2000 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 2004 ingebracht bij Jaczon Breiz Klipper B.V., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. 5-2006 verkocht door Jaczon B.V., Scheveningen aan Seatrade Groningen B.V., 17-7-2006 (e) verkocht aan Breiz Klipper Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJQV, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. 23-9-2009 vanaf Cuba gearriveerd te Willemstad, N.A. achter de sleepboot OLA van K.T.K., afgemeerd aan de CDM Reparatiekade om de defecte hoofdmotor te repareren. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 16-8-2021 te Tripoli. 31-8-2021 verkocht aan onbekende koper. 9-2021 vlag: onbekend. 8-2025 verkocht aan QS Shipping Ltd., Majuro, 8-2025 vlag: Sao Tome and Principe (S9Z13), 8-2025 herdoopt EVOLUTION.



COPPENAMÉ, IMO 8807636 (NB-296), 27-12-1989 te water gelaten, 26-3-1990 opgeleverd door Hayashikane Dochyard Co. Ltd., Nagasaki (966) als COPPENAMÉ aan FII Fyffes Plc., Hong Kong, in beheer bij Marine Management Services Ltd. 4.599 BRT. 1997 vlag: Isle of Man, in beheer bij Celtic Marine Ltd. 2001 verkocht aan Maritima del Norte Corp., Panama, herdoopt SIERRA NAFRIA. 2008 verkocht aan Coppename Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 4-4-2008 (e) herdoopt COPPENAMÉ (PJYM). 10-10-2010 vlag: Curaçao. 28-1-2021 (e) verkocht aan Touon Panama S.A., Groningen, vlag: Curaçao, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 7-2022 verkocht aan Coppename Shipping Co. N.V., 27-7-2022 vlag: Bahamas (C6FT6), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 25-7-2025 verkocht aan Alkhalil Shipping Ltd., Majuro, 7-2025 vlag: Liberia, 7-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZN6), in beheer bij Morgan Navigation Co. S.A., Beirut, Libanon, 26-7-2025 herdoopt ALKHALIL. (Foto: Ruud Coster, 13-8-2022, IJmuiden).

CORAL FURCATA, IMO 9378307 (NMB-258), LNG/LPG Tanker, 15-3-2006 contract met I.M. Skaugen Group Shanghai, 23-12-2009 kiel gelegd bij Taizhou Wuzhou Shipbuilding Industry Co. Ltd. (WZL0604), 19-1-2011 te water gelaten, 16-11-2011 opgeleverd als NORGAS CONCEPTION aan Singco Gas Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8221, in beheer bij Norgas Carriers AS (I.M. Skaugen). 10.105 GT. 3.032 NT, 10.442 DWT. 137,01 (127,16) x 19,82 x 11,50 x 8,300 meter. 7.000 kW, MaK 7M43C. 4-2013 verkocht aan Conception Shipping Company Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V8221, in beheer bij I.M. Skaugen

Marine Service Pte. Ltd., Singapore en Norgas Carriers AS. 2018 het lukte niet voor I.M. Skaugen om de rederij te herfinancieren en ging failliet. 28-11-2018 in beheer bij I.M. Skaugen Marine Service Pte. Ltd., Singapore en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SP LLC, Athene. 15-1-2019 te Singapore. 7-2-2019 op Pasir Gudang, Johore. 6-2019 het management overgenomen van GATX Corporation door Anthony Veder Group. 29-6-2019 ten anker op Singapore Anchorage. 30-6-2019 te Singapore herdoopt CORAL FURCATA. 25-3-2021 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd. en Anthony Veder Rederij B.V., Rotterdam.



Medevac bij Galveston

De Amerikaanse kustwacht heeft op 21 juli 2021 een bemanningslid geëvacueerd van de 'Coral Furcata', ongeveer 18 kilometer voor de kust van Galveston, Texas. De wachtposten van de kustwacht Houston-Galveston ontvingen rond 9.00 uur een melding van de tanker dat een 48-jarig mannelijk bemanningslid symptomen vertoonde die leken op een beroerte. Ze raadpleegden de dienstdoende vluchtarts, die een medevac aanraadde. Een 13,7 meter lange Response Boat – Medium bemanning van de kustwachtpost Galveston werd te water gelaten, met medisch personeel aan boord om te assisteren. De boot arriveerde ter plaatse, maar kon het slachtoffer niet overbrengen omdat het zieke bemanningslid niet meer mobiel was. Een bemanning van een MH-65 Dolphin helikopter van de kustwacht van Houston Air Station week uit om te helpen. De helikopter arriveerde ter plaatse, tilde de patiënt op en vervoerde hem in stabiele toestand naar de medische afdeling van de University of Texas in Galveston. (Timsen, 21-7-2021). 11-8-2022 m.t. CORAL FURCATA verkocht aan Coral Furcata Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Liberia (5LHC9), in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V., Rotterdam en Anthony Veder Rederij B.V., Rotterdam. 21-10- 2025 van Rafnes naar Gibraltar, met een lading van 4.000 ton vloeibaar gas, 27-10-2025 ETA te Gibraltar. 24-10-2025 tijdens de reis op 40 mijl ten noordwesten van de vuurtoren van Île Vierge een storing opgelopen, 24-10-2025 om 21:50 uur vast gemaakt door de sleepboot VB ABEILLE BRETAGNE (IMO: 9308687), koers naar de baai van Douarnenez, 25-10-2025 om 18:00 uur ten anker gekomen in positie 48.11 NB. en 004.28 WL. om te repareren. (Foto: Henk de Winde, 14-9-2025, uitgaand bij 't-Killetje (Breskens) bestemming Rafnes).

DANIËL, IMO 9148104 (NB-237), 1996 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (201) als DANIËL aan C.V. Rederij "Daniël", Delfzijl, in beheer bij Poseidon Chartering B.V. 2005 in beheer bij VF Shipping B.V., Delfzijl. 23-3-2006 gearriveerd te Delfzijl voor een dokbeurt, daarna overgedragen aan C.V. H.J. Steenbergen Scheepvaart, 's-Gravendeel, in beheer bij EP Shipping & Trading B.V., Rockanje, 23-3-2006 herdoopt HOLLAND. 2008 door bemiddeling van Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Ems Majestic", vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2DI5, in beheer bij Fehn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 2-2008 bij Scheepswerf van Brink overgedragen, 11-2-2008 herdoopt EMS MAJESTIC. 4-12-2015 vertrokken van Rotterdam naar Saint Malo met een lading graan, 6-12-2015 ten zuiden Eastbourne op Het Engels Kanaal lekkage opgelopen in de machinekamer, om 19:09 uur een noodoproep gedaan, van de 7 bemanningsleden zijn er 4 van boord gehaald met twee SAR rescue helikopters, de sleepboot THOR FRIGG (IMO 9679048) vertrok van Portsmouth (UK) en de ABEILLE LANGUEDOC van Boulogne-sur-Mer. De Nederlandse tanker STELLA POLARIS, onderweg van Zelzate naar Hamilton, Canada, was gedurende de redding stand-by. 7-12-2015 om 07:15 vastgemaakt door de sleepboot WYEFORCE en naar Southampton gesleept, 7-12-2015 afgemeerd te Southampton voor reparatie. 8-6-2017 te Rotterdam. 2017 verkocht aan Mercy Shipping Ltd., St. John's-Antigua Barbuda (V2DI5), in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul, 10-6-2017 (v) herdoopt MERCY. 18-6-2017 vertrokken van Rotterdam naar Antwerpen. 21-6-2017 vertrokken van Terneuzen naar Ravenna. 24-3-2020 in beheer bij Glory Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti. 28-8-2023 in beheer Frieden Shipping G.m.b.H., Dorsten. 26-9-2025 verkocht aan Neva Shipping Corp., Palau (T8A5383), in beheer bij AGN Uluslararası Tasimacilik AS, Tuzla, Istanbul, 24-9-2025 te Tuzla herdoopt AGN RAGNAR.

DEVON EXPRESS, IMO 9142590 (NB-257), 4-4-1997 te water gelaten bij B.V. v/h Scheepswerven Gebr. van Diepen te Waterhuizen (1040), 6-1997 opgeleverd aan Philippine Pacific Ocean Lines Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V. 27-6-1997 vertrokken op de 1e reis naar Australië. 2001 verkocht aan Greenfield Co., Liberia, in beheer bij Fleet Management Ltd. 28-8-2001 (e) herdoopt JACKAROO. 22-8-2005 verkocht aan Devon Express B.V., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., 30-8-2005 (e) herdoopt DEVON EXPRESS. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens en Vroon B.V., Breskens. 2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda en Vroon B.V., Breda. 4-5-2019 (FM) thuishaven en vlag: Luxemburg, roepsein LXDB. 10-2025 verkocht aan Bovicom Shipmanagement B.V., Werkendam, 23-10-2025 te Batam, Indonesië, 10-2025 te Batam onder de vlag van Panama gebracht (3E7834) en herdoopt DEVON.



FAST SAM, IMO 9085455 (NB-320), 22-10-1993 te water gelaten, 1994 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (269) als SPRINTER aan Saligot Shipping Services Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 1999 herdoopt FAST SAM. 12-4-2005 (BV) verkocht aan Rederij de Vrij, Puttershoek, roepsein PHCS, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V., Zwijndrecht voor Jan de Vrij en zijn broer Jaap de Vrij, tijdens een werfbeurt te Harlingen overgedragen. 2-2007 verkocht aan Fast Lines Belgium N.V., Antwerpen, 1-2-2007 onder de vlag van België gebracht, roepsein ONEJ, in beheer bij Fast Baltic SP Z OO, Szczecin. 26-9-2023 verkocht aan Grand Light Shipping Corp., 13-10-2023 vlag: St. Kitts & Nevis, roepsein V4KW5, in beheer bij Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul, 13-10-2023 herdoopt FLYING SPUR. 8-2025 vlag: onbekend. 11-9-2025 verkocht aan Trio Tahir Shipping Corp., 10-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4KW5), in beheer bij Trio Tahir Denizcilik Ticaret Ltd., Istanbul, 10-2025 herdoopt TRIO TAHIR. (Foto: Nico Kemps, 2-8-2020).

FLARDINGA, IMO 9013036 (NB-322), 16-5-1991 te water, 26-7-1991 opgeleverd door Peters Scheepsbouw B.V., Kampen (429) als FLARDINGA aan C.V. "Flardinga" Scheepvaartbedrijf Doorduyn B.V., Vlaardingen. 1998 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Adriana, Urk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor L. Hakvoort, 21-10-1998 herdoopt ADRIANA. 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Priscilla", Delfzijl, thuishaven: Rotterdam (J.H. Beikes), 11-9-2003 te Delfzijl herdoopt PRISCILLA. 13-9-2003 na een dokbeurt te Delfzijl overgedragen. 5-10-2003 gearriveerd in de Frisohaven, Rotterdam. 29-12-2006 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl, 10-1-2007 bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl overgedragen aan Waalkers Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Fehn Castor", Antigua & Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt FEHN CASTOR. 5-2011 herdoopt PRISCILLA. 12-2011 (e) verkocht aan Fehn Priscilla, Antigua and Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 14-12-2013 (e) verkocht aan Genc Brothers Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Server Denizcilik ve Tasimacilik AS Istanbul, Istanbul en Genc & Genc Shipping Ltd., Istanbul, 12-2013 herdoopt GENC 3. 10-3-2015 vertrokken van Tobruk, 29-3-2015 bij Kalamata aangehouden door de Griekse autoriteiten op verdenking van sigarettensmokkel en opgebracht naar Kalamata, Griekenland, 11 containers met sigaretten gevonden en 8 (geen Griekse) bemanningsleden aangehouden. De GENC 3 deed over de reis van Tobruk naar Griekenland wel een beetje lang waardoor de aandacht op het schip is gevestigd. 3-2016 in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul en Genc & Genc Shipping Ltd., Istanbul. 8-2017 vlag: Panama (HO9681), 22-8-2017 in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul en Oney Denizcilik ve Gemi

Isletmeciligi Ltd. Sti., 21-8-2017 herdoopt SERENITY ZG. 6-8-2021 verkocht aan Akyuz Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij New Moon Shipping Co. Ltd., Istanbul, 8-2021 herdoopt SERENITY AC. 5-2022 vlag: Niue (E6YR2). 4-9-2023 op Salerno Anchorage. 1-10-2023 vastgehouden door functionarissen van het Libische Nationale Leger (LNA) ten noorden van Ras Al Hilal, de aanhouding was het gevolg van het feit dat het schip de LNA "No Sail Zone" (NSZ) overschreed terwijl het van Gabes naar Alexandrië ging, het schip werd op 3 oktober vrijgegeven voer noordwaarts weg van de Libische kust voordat het zijn koers naar Alexandrië hervatte met een ETA vanaf 6 oktober. 4-10-2023 vertrokken naar Salerno en vandaar naar Mersin Anchorage. 15-10-2023 van Mersin naar Milis, Griekenland, 24-10-2023 ETA te Milos. 22-10-2023 op een reis van Salerno via Mersin naar Milos gearriveerd op Fethiye-Anchorage. 26-10-2023 ten anker in de baai bij Akarca, Turkije in positie 36.39.05 NB en 029.06.55 OL deed zich een explosie voor aan boord van de SERENITY AC, vier bemanningsleden raakten gewond en moesten naar het ziekenhuis worden gebracht, één van hen verkeerde in kritieke toestand. 3-11-2023 op Tuzla Anchorage. 10-2024 vlag: Palau (T8A5002), herdoopt SER. 9-2025 vlag: Kameroen (TJMV26), 9-2025 herdoopt PROLIFIC EL-GIBOR.

FRI WAVE, IMO 8915627 (NB-322), 25-11-1989 kiel gelegd, 12-5-1990 te water gelaten, 6-1990 opgeleverd door Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden (0185) als EMILY aan m.s. "Emily" Eicke Schiffahrts K.G., Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Wilfried Eicke. 2.190 BRT, 2.724 DWT, 138 TEU. 1992 thuishaven: Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda. 2007 verkocht aan Fri Wave Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJPA, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, 12-9-2007 (GL) herdoopt FRI WAVE. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2017 verkocht aan Kopervik Ship Invest AS, Kopervik, 3-7-2017 (mt) te Oest-Loega, Rusland, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6DF2, in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik en Kopervik Ship Management Poland, Gdansk. 23-8-2019 verkocht aan Fri W Marine S.A., Bahamas (C6DF2), in beheer bij Kamer Marine Shipping Ltd. Sti. (Kamer Marine Denizcilik İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.), Istanbul, 8-2019 herdoopt FRI W. 31-8-2022 vlag: Barbados (8PC09). 8-2024 vlag: Tuvalu (T2BB6). 10-2025 vlag: Nauru (C2EE2).

GAMBLER, IMO 7920479 (NB-332), 16-7-1979 kiel gelegd, 11-1979 te water gelaten, 12-1979 opgeleverd door Werftunion G.m.b.H. & Co. Zweigniederlassung Emden, Emden (128) als KÄTHE WESSELS aan River-Liner m.s. "Käthe Wessels" K.G., Haren/Ems. 17-10-1986 (GL) herdoopt KAETHE WESSELS. 30-11-1990 herdoopt KAETHE. 19-1-1996 herdoopt TIMOR. 15-9-1998 (e) verkocht Afran Sky Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 15-9-1998 (e) in beheer bij Reederei Erwin Strahlmann, 16-9-1998 (GL) herdoopt GAMBLER. 24-7-2000 (e) verkocht aan Erwin Diedrich Strahlmann, Antigua & Barbuda, in beheer bij Reederei Erwin Strahlmann. 25-4-2005 (e) verkocht aan Gambler, Antigua & Barbuda. 16-9-2006 (e) verkocht aan Sea Merchants Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Sefer Chartering Ltd. Sti., Istanbul, roepsein PJVA. 30-3-2008 vlag: St. Kitts & Nevis, 2008 in beheer bij Istanbul Deniz Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 2009 vlag: Turkije, 5-8-2009 herdoopt KEREM E. 2010 verkocht aan Remus Shipping LLC, Georgië, 14-4-2010 (m) herdoopt CROATIA. 5-2011 (e) verkocht aan Croatian Shipping Ltd., Tulcea, Roemenië, vlag: Georgië, in beheer bij Maritime Ship Management Ltd., Tulcea, Roemenië. 26-10-2011 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM507. 24-9-2013 (e) verkocht aan Croatia Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Tanzania, in beheer bij Black Sea Shipping BSS G.m.b.H. 11-7-2017 (e) verkocht aan Croatia Trading Ltd., Tanzania, in beheer bij BIA Shipping Co., Constanta en Adnan Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 30-4-2021 proefvaart na een reparatie, machine weer defect en te Tuzla om opnieuw te repareren, ook met nieuwe onderdelen kon de reparatie niet zodanig uitgevoerd worden dat de problemen waren verholpen. 20-6-2024 in beheer bij Croatia Trading Ltd., Jounieh, Libanon en Phoenicia Marine LLC, Beirut. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 24-9-2025 op Aliğa Anchorage. 15-10-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAGLAND CAPTAIN, IMO 9521356 (NB-255), 30-6-2010 (e) in aanbouw voor Flinter Groep B.V., 31-12-2010 (e) in aanbouw voor JR Project Development B.V., 2-8-2011 te water gelaten onder bouwnummer CHOWGULE 199, 2-2012 (e) in aanbouw als MARATHA CHINTAN, 25-6-2012 (BV) opgeleverd door Chowgule and Company Pvt. Limited, Goa (199) als HAGLAND CAPTAIN aan m.s. Hagland Captain Scheepvaartbedrijf N.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen en Hagland Bulk Holding B.V., Harlingen. Roepsein PBGK, 2.984 GT, 4.450 DWT, 2.690 EPK, 1.980 kW., Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-10. 11,5 kn. 24-6-2016 (v) verkocht aan Hagland Bulk Transport AS, Haugesund-Noorwegen (NIS), (LAYX7), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugusund, Noorwegen. 15-3-2019 van Karlskrona naar Skogn. 21-3-2019 van Sandane, Noorwegen. 23-3-2019 tijdens een reis Karlskrona naar Skogn op de Noorse kust bij Hustadvika in West 9 in de problemen geraakt, de machine viel uit en een deel van de deklust hout sloeg overboord, de 9 opvarenden met 2 helikopters van boord gehaald, de sleepboot BOA BALDER (IMO 9462342) stand-by. 25-3-2019 gearriveerd te Averøy met de sleepboot BOA BALDER geëscorteerd door patrouillevaartuig HARSTAD (IMO 9312107) van Norwegian Coastguard.

Aan de grond bij de Svinesundbrug

De HAGLAND CAPTAIN, onderweg van Porsgrunn naar Halden met een lading hout, 85 ton diesel en drie ton smeermiddelen aan boord, is op 16 oktober 2025, net na 1 uur 's nachts, aan de Zweedse kant van de weg gestrand in dichte mist onder de Svinesundbrug in positie 59.06 NB en 011.15 OL.



De Zweedse kustwacht werd om 01:30 uur op de hoogte gebracht. Er werd geen schade, geen vervuiling of waterinfiltratie gemeld. Een sleepboot werd door de VTS gecontacteerd en arriveerde om 03:30 uur ter plaatse, samen met de patrouilleboot KBV 310 (MMSI: 265400000) van de Zweedse kustwacht. Deze is een onderzoek gestart en heeft de bemanning ondervraagd. Er is een blaastest afgenomen bij de bemanning, maar deze heeft geen resultaat opgeleverd. De reddingsdienst in Strömstad en de Noorse autoriteiten zijn op de hoogte gebracht van het incident. Het Noorse Milieu-noodhulpteam stond klaar voor het geval er vervuilende stoffen zouden lozen. Duikers waren onderweg naar de plaats van het incident. De kustwacht heeft SSRS gevraagd te helpen bij het transport van milieureddingsmateriaal naar de plaats van het incident. Het Zweedse Transportagentschap en de reddingsdienst in de gemeente Strömstad werden op de hoogte gebracht van het incident. Na een eerste beoordeling werd besloten te wachten tot hoog water voordat geprobeerd werd het schip los te trekken, wat om 15:00 uur werd verwacht. De bergingsoperatie wordt beheerd door de Zweedse autoriteiten. De sleepboten BOB (IMO: 9875915) en BEBE (IMO: 6423890) werden ingezet om het schip los te trekken. Ze begonnen de operatie en om 14:50 uur werd het schip weer vlotgetrokken en naar Halden gesleept, waar het 's middags veilig werd afgemeerd. (Timsen, 16-10-2025. Foto: Tomas, 6-10-2024, onderweg naar Skogn, Noorwegen).

HUIBERTJE JACOBA, IMO 8411671 (NB-323), 26-9-1985 (BV) opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Foxhol (239) als HUIBERTJE JACOBA. 1987 herdoopt DEO JUVANTE. 1995 verkocht aan V.o.F. Njord, Delfzijl (D. Visser & H. Veerink), herdoopt NJORD. 17-4-2002 verkocht aan Barrack Shipping, Limassol-Cyprus, in beheer bij Fieldsea B.V., 22-4-2002 (e) herdoopt SCOTT. 30-9-2002 (e) verkocht aan Ocean Premiun Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Fieldsea B.V. 12-5-2003 (e) in beheer bij Adriana Shipping & Trading B.V., Oostvoorne. 2006 verkocht aan Coaster Trading Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda, Litouwen, 20-11-2006 (e) te Lipaja herdoopt MARE. 27-11-2014 (e) verkocht aan Mare Shipping & Trading Co. Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Fener Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 13-1-2015 tijdens een reis van Lanarka naar Bizerte, met 1.200 ton lading, bij Kolymbari, Kreta in windkracht 9 in de problemen gekomen en een noodsein uitgezonden, de bemanning bestond uit 3 Turken, 1 Georgiër en 2 man uit Azerbeidzjan, later die dag verklaarde dat alles onder controle was, aan het eind van de middag vroeg hij toch de bemanning in veiligheid te brengen, een Sikorsky helikopter van de Griekse marine haalde de bemanning van boord, het schip lag verlaten ten anker op circa 0,5 mijl van Kolymbari met 3 sleepboten in de buurt. 13-1-2015 (e) in reparatie. 16-1-2015 te Bizerte. 5-2-2016 (e) verkocht aan Efe Shipping & Trading Co. Ltd. (Efe Gemi İşletmeciliği Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul, vlag: Vanuatu, roepsein YJUA3. 27-5-2022 van Tusla Anchorage naar Almeria, Spanje, 4-6-2022 ETA te Almeria. 29-5-2022 door onbekende reden in aanvaring gekomen met m.s. AREL 4 (IMO 8202757, ex VIKING), die afgemeerd lag op Kartal Anchorage, Istanbul in positie 40.52.62 NB. en 029.17.09 OL., de schade bleef beperkt. 27-6-2022 verkocht aan GERDA SHIPPING & TRADING CO., Vanuatu, in beheer bij Efe Shipping & Trading Co. Ltd., 27-6-2022 herdoopt RUBY. 23-9-2022 verkocht aan Sea Turtle Shipping Ltd., 9-2022 vlag: Comoros (D6A304), in beheer bij Northolt Navigation Ltd. en Derin Gemi Acenteliği Ve Gemi İşletmeciliği San. Tic. Ltd. Şti., Istanbul, 9-2022 herdoopt SEA TURTLE. 22-10-2022 in beheer bij Derin Gemi Acenteliği Ve Gemi İşletmeciliği San. Tic. Ltd. Şti., Istanbul. 11-10-2024 verkocht aan onbekende koper, vlag: Iran (EPA4194), 10-2024 herdoopt BAYANDOR. 10-2025 herdoopt NASIM DARYA.



INDUSTRIAL MERCHANT, IMO 9534470 (NB-303), 4-10-2013 om 15:15 uur te water gelaten als INDUSTRIAL MERCHANT bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 906, 11-11-2013 met de sleepboten WATERSTAD en WATERLELIE vertrokken van Kampen naar IJmuiden, 14-11-2013 vertrokken van IJmuiden op proefvaart, 18-11-2013 aankomst te Harlingen na proefvaart, 19-11-2013 te Harlingen stabiliteits- en belastingsproeven met de kranen, 3-12-2013 opgeleverd aan CFL Deelnemingen I/II/Beheer, Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam en Canada Feeder Lines B.V. Roepsein PCYD, 6.525 GT, 5.435 EPK, snelheid 14 kn. 7-12-2013 vertrokken naar Bilbao, Spanje, vandaar naar Fenit, Ierland en met een containerkraan naar Manilla. 4-2015 verkocht aan CFL Deelnemingen I B.V., CFL Deelnemingen II B.V. & CFL Deelnemingen III B.V., Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 22-11-2018 oprichting van FWN Merchant B.V. te Groningen. 26-11-2018 oprichting van FWN Merchant Shipping Company C.V. te Groningen. 13-11-2018 te Ceuta. 4-12-2018 gearriveerd te Valletta, Malta. 30-12-2018 verhaald te Valletta, naar Boiler Wharf. 25-1-2019 verkocht aan FWN Merchant B.V., thuishaven Groningen, roepsein PCYD, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Groningen, 25-1-2019 te herdoopt FWN MERCHANT. 26-1-2019 van Valletta, Malta naar Varna, Bulgarije, 29-1-2019 ETA te Varna. 30-1-2019 te Varna. 21-3-2023 (vt) gearriveerd te Houston, Texas. 23-3-2023 (F) herdoopt INDUSTRIAL MERCHANT. (Foto: Marcel Coster, 13-11-2013).

Olieramp in Galveston na aanvaring

De Amerikaanse kustwacht en het Texas General Land Office reageerden op een olielek dat zich in de nacht van 28 oktober 2025 voordeed in de haven van Galveston. Rond 21:50 uur ontving de sector Houston-Galveston van de kustwacht een melding van de olie lekkage nabij Pier 32, nadat de INDUSTRIAL MERCHANT tegen de pier was gevaren. De bron van de lekkage is vastgesteld en de exacte hoeveelheid vrijgekomen olie wordt nog onderzocht. De operator van het schip, Forestwave Navigation BV, werkte samen met de federale en staatsinstanties bij de opruimwerkzaamheden. Personeel en materieel van de kustwacht, het Texas General Land Office en de verantwoordelijke partij werden ter plaatse ingezet om de impact van de lekkage te beperken. Uit voorzorg is het Galveston Ship Channel afgesloten van Gulf Copper Dry Dock en Rig Repairing tot aan de Pelican Island Bridge om verdere besmetting te voorkomen en een veilige respons te garanderen. De haven van Galveston werkte nauw samen met de autoriteiten die de respons op de lekkage in de haven van Galveston coördineerden. We werken ook rechtstreeks samen met huurders en havengebruikers die mogelijk gevolgen ondervinden.

De cruise-activiteiten zijn aangepast vanwege het incident. De REGAL PRINCESS, die oorspronkelijk op 29 oktober zou vertrekken, zou nu naar verwachting vroeg op 30 oktober vertrekken. Passagiers voor de CARNIVAL BREEZE, die op 30 oktober zou afvaren, gingen van boord en gingen aan boord bij Cruise Terminal 10 in plaats van bij Cruise Terminal 28. De haven van Galveston bood een pendeldienst aan tussen Cruise Terminal 10 en de cruise parkeerplaatsen voor klanten van de haven parkeerplaatsen, terwijl andere parkeeraanbieders hun eigen vervoer coördineerden. De vrachtactiviteiten hebben slechts beperkte gevolgen ondervonden van de olieramp. De luchtkwaliteit werd gemonitord en de autoriteiten meldde tot 29 oktober geen gewonden of schade aan wilde dieren. De kustwacht en onze partners werkten eraan om de veiligheid van de waterweg te waarborgen en de milieuschade te minimaliseren. Zeelieden en omwonenden werden dringend verzocht om eventuele waarnemingen van olievlekken of aangetaste wilde dieren te melden bij het National Response Center op 800-424-8802. De oorzaak van de impact werd nog onderzocht. (Timsen, 30-10-2025).

KOLLAND, IMO 1049223 (NB-331), General Cargo Ship, 2.911 GT, 5.100 DWT. 5-9-2025 om 11:00 uur te water gelaten te Westerbroek onder bouwnummer FERUS SMIT 486, assistentie van de WATERLELIE en GRUNO II, 24-10-2025 geplande oplevering, 13-10-2025 van de werf met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV naar Delfzijl, 14-10-2025 proefvaart, 15-10-2025 proefvaart onder Nederlandse vlag (PDZF), 17-10-2025 te Delfzijl opgeleverd als KOLLAND aan Erik Thun AB, Lidköping, Zweden, vlag: Faeröer (OZ2236). 26-10-2025 vertrokken op de eerste reiss van Delfzijl naar Antwerpen, 28-10-2025 te Antwerpen.

LADY HEDWIG, IMO 9834985 (NB-276) 4-5-2017 oprichting van B.V. Firmanten Lady Hedwig te Delfzijl, 5-5-2017 bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68690258, 7-9-2017 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-250, 9-2020 geplande oplevering, 7-12-2020 opgeleverd aan Rederij Lady Hedwig, Delfzijl, roepsein PCZH, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl en Firmanten Lady Hedwig B.V., Delfzijl, 2.995 GT, 1,531 NYT, 4.228 DWT. 97,59 (95,10) x 13,40 x 7,80 x 5,600 meter. 13 kn. 1.600 kW, M.A.K. 6M25. 10-12-2020 vertrokken van Mormugao, India naar Gibraltar. 25-12-2020 op Ashdod Anchorage. 14-10-2025 gedoopt LADY HEDWIG door mevrouw Hedwig Dragstra (echtgenote van Sieb Dragstra, manager nieuwbouw bij Wijnne & Barends).

Eindelijk gedoopt! Na vijf jaar was het moment daar: ons schip, LADY HEDWIG, oorspronkelijk in 2020 opgeleverd, is officieel gedoopt door mevrouw Hedwig Dragstra, echtgenote van onze collega Site Manager Newbuilding, Sieb Dragstra. Door corona kon de ceremonie toen niet doorgaan, maar nu hebben we alsnog op passende wijze dit schip mogen eren. Een mooie en symbolische dag! (W&B).



MICHEL, IMO 9052678 (NB-311), 26-1-1993 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (662) als MICHEL aan L. Switynk, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 24-9-2002 herdoopt SEA RHINE. 10-2005 uit charter en herdoopt MICHEL. 24-2-2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Weststrate", Wemeldinge, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Sjaak Weststrate en Bert van der Plas, Wemeldinge, herdoopt AURORA. 27-2-2006 onder de nieuwe naam gearriveerd in de Buitenhaven te IJmuiden. 2008 verkocht aan Bergen Rederi AS, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Transmar AS, Kverna, Noorwegen, 25-2-2008 (e) herdoopt SELVAAGSUND. 22-3-2016 tijdens een reis van Florø naar Rostock om 02:54 uur aan de grond gelopen bij Sumarsøyna in Ytre Solund, Noorwegen, lek geraakt, de reddingboot KRISTIAN GERHARD JEPSEN stand-by, 23-3-2016 om 10:50 uur vlot gebracht met Noorse patrouilleboot TOR (IMO 9353369) en de sleepboot SILEX (IMO 9085194), naar Florø gevaren voor inspectie. 23-3-2016 t/m 25-3-2016 in Gunnhildvågen te Florø 2.270 ton gravel gelost, daarna naar een werf te Nordmøre voor reparatie. 6-2016 de reparatie te Florø gereed, 5-6-2016 te Esbjerg. 6-6-2016 van Esbjerg naar Moerdijk, 7-6-2016 te Moerdijk. 3-2021 verkocht aan Russian Sea-Aquaculture LLC, Moskou. 3-2021 verkocht aan Inarctica North-West LLC, Moermansk, vlag: Rusland (UBMV8), 23-3-2021 (F) herdoopt ALEKSANDR GUSEV. 17-10-2023 vertrokken van Moermansk en ten noorden van Mayak Noronovskii in slecht weer gestrand in de Barentszee, de bemanning per helikopter van boord gehaald, grote schade opgelopen aan de bodem, total-loss verklaard. 25-10-2025: het vlot brengen van het vernielde casco is uitgesteld tot 1 november 2026. Aanvankelijk kreeg de reder de opdracht de tijd om over te gaan tot de verwijdering van het casco tot 1 november 2024. Later werden de voorwaarden herzien en

uitgebreid. De firma Inarctica North-West LLC, de eigenaar van het schip, kon de noodzakelijke werkzaamheden niet voltooien vanwege de moeilijke weersomstandigheden op zee. De operatie om het wrak uit ondiep water te verwijderen is daarom uitgesteld tot volgend jaar november, volgens de kapitein van de haven van Moermansk, Eduard Bezukladov. (Info: PortNews. Foto: V Kontakte/LK).

NICKERIE, IMO 8421286 (NB-173), koelschip, 1985 opgeleverd door Hayashikane Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Nagasaki (932) aan Bongo Shipping Co. Ltd., Hong Kong, in beheer bij E&F Ship Management Ltd., 4.202 BRT, 1.695 NRT, 4.278 DWT, 5.097 m³, 107,96 18,06 x 9,81 x 6,214 meter, 4.760 EPK, 7 cyl, 2 tew, B&W 7L35MC, Hitachi Zosen, Hiroshima Works, Innoshima, 16 kn., 1990 in beheer bij Wallem Shipmanagement (Isle of Man) Ltd., 1993 in beheer bij Marine Management Service Ltd., 1996 verkocht aan Nickerie Shipping Co. Ltd., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJZE, 4-1997 verkocht aan C.V. Shipping Co. Nickerie, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, roepsein PCAZ, 15-6-1998 tijdens een reis van Punta Arenas naar Vigo met bevroren vis machineproblemen opgelopen en naar Vigo gesleept, 22-6-1998 gearriveerd te Vigo, 16-7-2002 geregistreerd met als thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJJL, 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2010 verkocht aan Dalian Nongjin Shipping-Van, Panama (H3XA), herdoopt KAI DE. 2-2020 verkocht aan Orient Glory Shipping Ltd., Panama. 3-2025 verkocht aan Dalian Nongjin Shipping. Co. Ltd., Panama. 2025 verkocht voor sloop naar India. 2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4CU7) en herdoopt KAI DE STAR.



NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-332), 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.

Schip wordt winterklaar gemaakt - bouw van kabelbaan vordert

De bergingsteams van T and T Salvage, die aan het werk zijn op de MSC BALTIC III, zijn begonnen met het winterklaar maken ter voorbereiding op het barre weer. De aannemer richtte zich nu vooral op het aan de praat krijgen van een kabelbaan. De bouw van de kabelbaan naderde zijn voltooiing en zal de dagelijkse toegang tot het schip verbeteren tijdens de winterklaar maken. Vier van de zes geïdentificeerde tanks aan boord moesten worden schoongespoeld en het olie-watmengsel werd op 26 oktober naar Corner Brook getransporteerd, waarna 100 kubieke meter afval in vrachtwagens moest worden gelost. 407 containers zijn van het schip verwijderd en er stonden nog 65 containers aan boord, waarvan de meeste in contact waren geweest met water, waardoor ze te zwaar waren om met de kraan te tillen. Sommige bevatten ook voedselproducten die H₂S-gas (waterstofsulfide, een kleurloos, brandbaar en zeer giftig gas met een kenmerkende geur van rotte eieren: AI) afgaven. De luchtkwaliteit werd regelmatig gecontroleerd. Als het weer het toelaat, zou het bergingsteam een aantal van de resterende containers kunnen opensnijden. De olie bleef echter de hoogste prioriteit. Het verwijderen van de containers zou ook een binnenschip met

spatschermen vereisen om eventuele lekkage tijdens het transport te voorkomen. Om het schip winterklaar te maken, vulden de bergers ook enkele tanks met water om ballast toe te voegen. Ze wilden echter dat het schip nog steeds kon varen, anders vreesden ze dat wintergolven en stormen meer schade aan de romp zouden veroorzaken. (Timsen, 29-10-2025. Foto: Canadian Coast Guard).

RDJ DONGESTROOM, IMO 9536064 (NB-332), 14-8-2008 kiel gelegd bij Sava Brodogradiliste AD – SRB, Servië (9402), casco vertokken van de werf naar Harlingen achter de sleepboot LORE, 10-6-2009 wegens problemen met de machine moest de LORE de sleep losgooien, de LORE is door een Franse sleepboot naar een Franse haven gebracht, het casco van de BIRGIT G. is vastgemaakt door de sleepboot VLIELAND en naar Harlingen gebracht, 15-6-2009 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. te Bergum, 18-2-2010 ogeleverd als BIRGIT G. aan Gerdes Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda. 6-2016 herdoopt WILSON DALVIK. 4-2019 herdoopt BIRGIT G. 22-8-2018 verkocht aan Birgit G Gerdes Schiffahrts, Antigua and Barbuda (V2QD5), in beheer bij Gerdes Bereederungs- und Verwaltungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 2.545 GT, 1.460 NT, 3.850 DWT, 88,60 (84,99) x 12,69 x 7,00 x 5,410 meter. 1-8-2025 inschrijfdatum KvK van RDJ Dongestroom Shipping B.V. en RDJ Dongestroom C.V. (Eigenaar: De Jong Shipping Group B.V., Maassluis), 2025 verkocht aan RDJ Dongestroom Shipping B.V., Rotterdam (PCWH), in beheer bij Rederij de Jong B.V., Maassluis, 25-9-2025 bij Dockside Shipsfacilities B.V. te Ridderkerk, 15-10-2025 te Ridderkerk herdoopt RDJ DONGESTROOM. 30-10-2025 van Bolnes naar de Europoort. 31-10-2025 vertrokken naar Belfast.

SAMANYOLU, IMO 7928768 (NB-286), 29-2-1980 kiel gelegd, 9-4-1980 te water gelaten, 5-1980 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (891) als FIGAROS aan Partenreederei m.s. "Figaros", Kollmar-West Duitsland, in beheer bij Hermann Wulff. 499 BRT, 132 TEU. 3-4-1989 herdoopt UNAMAR. 14-4-1992 herdoopt FIGAROS. 2000: vlag: Isle of Man. 1-2-2002 (GL) herdoopt FAGERVIK. 27-9-2004 (e) vlag: Antigua and Barbuda. 24-1-2005 (e) verkocht aan L. Jeske, Rendsburg, vlag: Antigua and Barbuda. 2008 verkocht aan Galaxy Maritime N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Berem Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Kadıköy, Turkije (PJZY), 11-9-2008 (GL) herdoopt SAMANYOLU. 9-2013 vlag Vanuatu (YJTL9). 6-10-2013 (e) in beheer bij AKDenizcilik Uluslararası Gemi Kiralama ve Tasimacilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 10-2013 herdoopt AYSEGUL AK. 23-2-2018 (e) in beheer bij Doruk Gemicilik Ltd. Sti., Istanbul. 6-2018 verkocht aan Doruk Gemicilik Ltd. Sti., 6-2018 vlag: Turkije (TCA5039), 6-2018 herdoopt ASKALE. 15-10-2018 (e) verkocht aan Paria Shipping Co., Paros, vlag: Griekenland (SVCT9), herdoopt PAROS. 14-9-2021 verkocht aan ABS International Ltd., Grand Cayman, vlag: Togo (5VII4), herdoopt CAY TRADER II. 11-2024 (e) vlag: onbekend. 2025 vlag: Tanzania (5IM523).

SCHELDEVLIET, IMO 1066881 (NB-325), General Cargo, 2.781 GT, 3.800 DWT, 28-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS926 (HOLLAND SY I2023-0254), te China a/b gezet van casco vrachtschip TAMARACK (IMO 1037153), 8-2024 vertrokken naar Kaohsiung met de sleepboot SALVAGE CHAMPION (IMO 7530444), 12-9-2024 gearriveerd te Kaohsiung. 18-10-2024 vertrokken van Kaohsiung naar Rotterdam, 15-1-2025 ETA te Rotterdam. 4-12-2024 passage Cape Town. 23-12-2024 passage Dakar. 31-12-2024 van Las Palmas, 10-1-2025 ETA te Rotterdam niet gehaald door slecht weer. 16-1-2025 op de ankerplaats bij Hoek van Holland, 19-1-2025 te Rotterdam, assistentie van de duwboot ALBATROS, de TAMARACK afgemeerd bij Mammoet, Schiedam, 20-1-2025 te water gezet door de bokken HEBO-LIFT 9 en HEBO-LIFT 10 en naar Holland Shipyards naar Hardinxveld-Giessendam gebracht om afgebouwd te worden, 6-10-2025 na de proefvaart te Werkendam, 9-10-2025 van Werkendam naar de Parkkade te Rotterdam, 10-10-2025 aan de Parkkade gedoopt SCHELDEVLIET en opgeleverd aan Scheldevliet B.V., Rotterdam (PDOE), in beheer bij Hartel Shipping B.V. en Hudig & Veder B.V. 11-10-2025 vertrokken van Rotterdam naar Radicatel, Frankrijk, 12-10-2025 te Radicatel.

SEA NORDICA, IMO 9136230 (NB-332), aanvankelijk GAZELLE, 25-3-1997 te water gelaten, 10-5-1997 vertrokken van scheepswerf, 12/13-5-1997 proefvaart, 15-5-1997 opgeleverd als SEA NORDICA door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (269) aan Rederij Master Lemmer B.V., Lemmer, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, in charter bij Sea-Land. 17-5-1997 vertrokken op de eerste reis vanuit de Europoort naar zee. 9.191 GT, 1050 TEU, 1998 verkocht aan Madora VI B.V., Lemmer, in beheer bij Rederij Master Lemmer B.V. 19-11-2001 in beheer bij Bore Shipowners B.V. 11-2004 verkocht aan J.R. Shipping B.V., Harlingen, in gebracht bij Evidence Shipping B.V., Harlingen als EVIDENCE, tot 2008 in charter bij A.P. Møller. 11-7-2005 (e) te Bremerhaven herdoopt MAERSK RAUMA. 3-3-2009 herdoopt EVIDENCE. 14-4-2017 te Hamburg. 4-2017 verkocht aan Sofast Shipping Ltd., 5-5-2017 vlag: Panama (3EJU8), in beheer bij Qingdao Pengteng International Ship Management Co. Ltd. Shandong, China, 5-5-2017 te Hamburg herdoopt XIANG SHUN. 28-11-2021 (e) verkocht aan Sinokor Singapore Pte. Ltd., vlag: Panama (3EJU8), in beheer bij Sinokor Ship Management Co. Ltd., Busan, herdoopt NIIGATA TRADER. 24-7-2025 van Port Klang, 5-8-2025 op Pengerang Anchorage, Malaysia, 6-10-2025 ETA te Chittagong. 26-9-2025 verkocht voor sloop (480 USD/TO). 3-10-2025 van Pengerang Anchorage, Malaysia naar Chittagong, 9-10-2025 ETA te Chittagong, 9-10-2025 op Chittagong Anchorage, 20-10-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SKY, IMO 9349992 (NB-241), bulkcarrier, in aanbouw als SIDER TIDE aan Navigazione Due Golfi S.p.A., Napels-Italië, 4-6-2006 (s) herdoopt SIDER SKY, 26-9-2006 (BV) opgeleverd door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd. (XL2005-3). 2006 verkocht aan Beheer Maatschappij m.s. "Sky", Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., 8-11-2006 te Salerno overgedragen, 9-11-2006 herdoopt SKY, roepsein PHHS. 29-1-2007 gearriveerd te Delfzijl, 5-2-2007 herdoopt GEESTEDIJK, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2PK5. 25-6-2007 (e) verkocht aan Geestelijk Navigation Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. 2-10-2007 (e) verkocht aan Reederei m.s. "Global Hera" G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Global Hanseatic Shipping G.m.b.H., Hamburg, 2-10-2007 (s) herdoopt GLOBAL HERA, roepsein V2CZ8. 28-8-2011 gearriveerd te Falmouth, 31-10-2011 te Falmouth, en-bloc met GLOBAL HERMES, GLOBAL HELIOS, GLOBAL HESTIA en GLOBAL HEMERA gerechtelijk verkocht, ingebracht bij Tiverton Shipping Company Ltd., Majuro-Marshall Islands (Ems Leda Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Leer), in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 7-11-2011 (m) te Falmouth herdoopt TIVERTON, roepsein V7XK6. 12-2016 verkocht aan Dawpool Ventures Ltd., Marshall Islands (V7XK6), in beheer bij Torbulk Ltd., Grimsby, 12-2016 te Amsterdam herdoopt DAWPOOL. 3-12-2016 vertrokken van Amsterdam naar Kaliningrad. 28-11-2017 (e) verkocht aan Altay Navigation Ltd., Istanbul, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt ALTAY. 9-2025 vlag: Tuvalu (T2GN6).



TERTNES, IMO 831554 (NB-332), 28-5-1983 contract, 25-10-1983 kiel gelegd, 28-9-1984 te water gelaten, 21-1-1985 opgeleverd (NV) door Kleven M/V A/S, Ulsteinvik (92) aan K/S A/S Kr.J. Tertnes, Bergen (A/S Jebsens Ship Management). 6.259 BRT, 2.566 NRT, 8.999 DWT, 112,02 (105,01) x (20,52) x 11,61 x 8,214 meter, 4 ruimen, G 8.691 m³, 3.800 EPK, 2.795 kW, 8 cyl, 4 tew, Wärtsilä 8R32, 14,75 kn. 1988 thuishaven: Panama. 30-8-1992 gearriveerd de Kristiansand S voor reparatie. 21-10-1992 brand aan boord. 1992 verlengd tot 129,04 (121,80) m. en verbouwd tot bulkcarrier/steenstorter, 7.845 GT, 3.111 NT, 11.546 DWT, G 9.370 m³. 23-11-1992 vertrokken van Kristiansand S. 1994 verkocht aan Van Oord Marine Services B.V., thuishaven: Bergen, in beheer bij Jebsen Ship Management (Bergen) AS. 1998 bij Shipdock te Amsterdam verbouwd met o.a. positionering systeem, 6-1998 werk gereed. 1998 verkocht aan Van Oord Acz. B.V., Rotterdam, 4-8-1998 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PGAN. 2-1-2000 te Schiedam, 8-1-2000 om 19:30 uur in de Wiltonhaven te Schiedam in brand geraakt, 21:35 uur zelfde dag geblust, schade gerepareerd door Rotterdam United Shipyard, 20-1-2000 vertrokken naar Bergen. 2004 (e) verkocht aan Tertnes B.V., Rotterdam, in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en Alfa Ship & Crew Management. 17-3-2008 (e) verkocht aan Jebsens Offshore Services AS, Rotterdam, in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en Alfa Ship & Crew Management. 25-7-2011 (e) verkocht aan CSL Offshore Services Ltd., in beheer bij Van Oord Acz. B.V., Rotterdam en V Ships (UK) Ltd. 5-2013 verkocht aan CSL Pacific Shipping Ltd., Rotterdam, in beheer bij CSL Australia Pty. Ltd., Sydney NSW en Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 2014 na beëindiging contract met Van Oord is te Stettin de zelflosinstallatie van boord gehaald, in de vaart als bulkcarrier. 2015 vlag: Bahamas, roepsein C6AS8, 29-1-2015 in beheer

bij CSL Norway AS, Bergen en V Ships UK Ltd., Glasgow. 27-1-2016 (e) verkocht aan Hull 2227 Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij CSL Norway AS, Bergen en V Ships UK Ltd., Glasgow. 24-2-2021 onderweg van Gülen naar Dover, ten noordwesten van Stavanger om medische hulp gevraagd, Een helikopter bracht twee medici aan boord om de patiënt, de kapitein van het schip, te helpen, maar hij overleed. Het schip werd begeleid naar Stavanger, waar het op 25 februari arriveerde. Het lichaam van de kapitein werd post mortem positief getest op het coronavirus. Alle 18 Filippijnse bemanningsleden werden sinds aankomst twee keer getest, en zeven van hen testten ook positief en vertoonden geen symptomen. De bemanning werd aan boord geïsoleerd en in quarantaine geplaatst. De medici die aan boord van het schip waren, werden ook in quarantaine geplaatst. Loodsen die de laatste zes keer aan boord waren gegaan, werden ook in quarantaine geplaatst. Het schip lag tot 27 februari nog steeds stil in Mekjarvik. 13-12-2021 (GL) in beheer bij CSL Norway AS, Bergen en SMT Shipping Poland Sp. z o.o., Sopot, Polen, 15-12-2021 (F) te Gdynia, Polen herdoopt IMPALA. 9-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India. 4-9-2025 van Walvis Bay, 20-10-2025 ETA te Alang. 23-10-2025 op Bhavnagar Anchorage, 28-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 22-12-2008).

THAMESBORG, IMO 9546459 (NB-332), 22-8-2012 (e) kiel gelegd, 15-11-2012 gedoopt THAMESBORG door mevr. Huang Shan en te water gelaten voor rekening van Koninklijke Wagenborg bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai onder bouwnummer H1595A, 31-1-2013 opgeleverd aan Thamesborg Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 14.695 GT, 7.626 NT, 12.359 DWT, lengte 172,28 (161,65) meter, breedte 21,49 meter, holte 12,31 meter. 4 kranen van 60 ton SWL, 7.500 kW, Wärtsilä 6L46F. 4-2-2013 vertrokken op de eerste reis naar Thailand, vandaar naar Singapore, Brazilië en Argentinië. 13-3-2013 (e) in reparatie. 9-7-2013 vanaf Batam gearriveerd bij Sembawang shipyard te Singapore achter de sleepboot SALVERITAS. 18-9-2013 na de krukas gewisseld te hebben vertrokken van de ankerplaats bij Singapore naar Durban, 2-10-2013 ETA te Durban. 13-12-2019 tijdens een reis van Baie Comeau naar Baltimore in aanvaring gekomen met de sluismuur van het Canso-kanaal in Nova Scotia, terwijl het de sluis vanuit het noorden binnenvoer op positie 45.39,00 NB en 061.25. 00 WL, om 16.00 uur, 17-12-2019 reis vervolgd. 18-8-2025 van Lianyungang, China, 7-9-2025 onderweg van Lianyungang naar Baie Comeau, Quebec Straat Franklin aan de grond gelopen. 9-10-2025 vlot gebracht met hulp van ijsbreker BOTNICA en de Canadese sleepboot BEVERLY M I. 24-10-2025 te Baie Comeau, Canada.



Ijsbreker bereikt de THAMESBORG

Op 3 oktober arriveerde de 'Botnica' bij de omhoog gelopen 'Thamesborg' na een stop te Nuuk, Groenland, na een reis van bijna drie weken. Het schip was het vierde dat werd ingezet om te helpen bij de berging. De kustsleper 'Beverly M I' arriveerde op 22 september ter plaatse, samen met het vrachtschip 'Silver Copenhagen'. Sindsdien is 4000 ton van de lading van de 'Thamesborg', bestaande uit koolstofblokken, overgeladen naar de 'Silver Copenhagen' en de 'Nunaliq', die vorige week op de plaats van het incident aanmerden. Indien nodig kan er nog meer lading worden afgevoerd.

Met het lichter maken werd de eerste fase van de bergingsoperatie voltooid. Met de aankomst van de 'Botnica' zou deze week de tweede fase van start gaan. Deze fase is gericht op het verminderen van de hoeveelheid ballastwater in de beschadigde tanks en de daaropvolgende poging om het schip weer vlot te trekken.

Meerdere ballasttanks zijn bij de gronding gescheurd. Deze tanks waren leeg vóór de gronding en zijn nu gevuld met zeewater. Het plan is om de hoeveelheid ballastwater in de beschadigde tanks te verminderen. De 'Botnica' biedt de operator cruciale flexibiliteit nu het zee-ijs zich begint terug te trekken in de Noordwestelijke Doorvaart. Zee-ijs begint zich op te hopen in de Barrow Strait, ten noorden van de plaats van het ongeval. Met een trekkracht van 117 ton had het schip aanzienlijk meer vermogen dan de 'Beverly MI', die echter paraat bleef in het gebied. De ijsbreker biedt hulpverleners ook meer mogelijkheden om de 'Thamesborg' uit het gebied te halen, mochten ze tijdens de aanstaande sleepoperatie zee-ijs tegenkomen. De operator van het schip, Wagenborg Shipping, streeft ernaar het schip de komende week weer vlot te trekken, mits de weersomstandigheden het toelaten.

Nu de Barrow Strait mogelijk onbereikbaar is tegen de tijd dat het schip weer vlotgetrokken is, zou een andere optie in oostelijke richting een doortocht via de Fury en Hecla Strait kunnen zijn, die naar Fox Basin ten noorden van de Hudsonbaai leidt. Hoewel er zich volgens de laatste ijskaarten ook in deze zeestraat zee-ijs begint op te bouwen, bleef er een ijsvrije route in westelijke richting via de Amundsen Golf richting Alaska en de Beaufortzee.

Het huidige plan was dat het schip na een inspectie op eigen kracht de Arctische wateren zou verlaten, waarbij de 'Botnica' paraat stond om het schip te begeleiden of te slepen. Het schip heeft een ijsklasse van 1A, geschikt voor navigatie in ijzige omstandigheden. De firma Wagenborg was bezig met het vaststellen van de beoogde vluchthaven. Ondertussen begon zich ten zuiden, noorden en westen van de incidentlocatie wat zee-ijs te vormen, maar dit vormde op dit moment geen gevaar voor de bergingsoperatie. Enkele ijsbergen dreven ten zuiden van de positie van het schip, ongeveer 100 zeemijl zuidelijker. Het dichtstbijzijnde zee-ijs bevond zich in het McClintock-kanaal, ongeveer 80 tot 90 zeemijl westelijker. (Timsen, 8-10-2025. Foto: Wagenborg/GCaptain).

THAMESBORG weer vlotgetrokken en onderweg

33 dagen nadat het schip in de Noordwestelijke Doorvaart voor Prince of Wales Island, ten noorden van Taloyoak, had rondgevaren, is de 'THAMESBORG' op 9 oktober succesvol vlotgetrokken en rond 14.00 uur UTC vlot gebracht. Om 06:15 uur is het schip weer in beweging gekomen. In de vroege ochtend van 8 oktober navigeerden de ijsbreker 'BOTNICA', de Canadese sleepboot 'BEVERLY M I' en het vrachtschip 'SILVER COPENHAGEN' allemaal tot dicht bij de 'THAMESBORG'. De Canadese kustwacht-ijsbreker 'DES GROSEILLIERS' stond ook paraat in de buurt.

Aanvankelijk is de 'THAMESBORG' 90° gedraaid. De 'SILVER COPENHAGEN' liep vervolgens weer langs, nadat de lading was overgeladen op de NUNALIK (IMO 9466996, ex HEMGRACHT). De 'BOTNICA' meerde af aan de achtersteven van het slachtoffer.

Het schip werd eerst driekwart zeemijl verhaald in nauwe samenwerking met de reddingsvloot. Het schip werd zonder verdere schade vlotgetrokken en er waren nog steeds geen tekenen van vervuiling. De vijftienkoppige bemanning en een ijsadviseur die aan boord was om tijdens de reis te adviseren, zijn aan boord gebleven. Nadat toestemming was verkregen om verder te varen, zette het schip koers naar Baie Comeau aan de St. Lawrence, met een verwachte aankomsttijd van 24 oktober. Op 11 oktober voer het konvooi door de smalle Ballot Strait.

De exacte oorzaak van de gronding wordt nog steeds onderzocht, in volledige samenwerking met de Canadese autoriteiten, waaronder de Transportation Safety Board of Canada. (Timsen, 11-10-2025).

Konvooi heeft de Noordwestelijke Doorvaart verlaten

Ongeveer zes weken na de stranding hebben de 'THAMESBORG', de ijsbreker- en sleepbootescorte de wateren van de Noordwestelijke Doorvaart verlaten. Het konvooi voer zuidwaarts in de Baffinbaai richting de Straat Davis. In plaats van door de Straat Barrow ten westen van Baffineiland te varen, passeerde het konvooi de zelden gebruikte Straat Bellot, een smal kanaal van 21,6 zeemijl dat de Golf van Boothia en de Brentfordbaai met elkaar verbindt. De zeestraat is slechts 1,8 zeemijl breed met steile wanden tot wel 760 meter aan weerszijden. Deze route werd gekozen om vroege ijsvorming verder naar het noorden te voorkomen. Het konvooi zal de komende dagen de Arctische wateren verlaten.

De succesvolle berging werd mogelijk gemaakt door het lichter maken van 5.000 ton lading en het leegmaken van de ondergelopen ballasttanks met technische apparatuur, aangevoerd door de ijsbreker 'BOTNICA'. Het schip en de begeleiding vertrokken vervolgens eerst naar beschutte wateren in de nabijgelegen Wrottesley Inlet voor een grondige inspectie, alvorens aan hun weeklange reis naar het Noordpoolgebied te beginnen. De 'THAMESBORG' zou nu op 24 oktober zijn oorspronkelijke bestemming Baie-Comeau bereiken. (Timsen, 15-10-2025).





THUN GREENWICH, IMO 9388479 (NB-295), 30-9-2007 in aanbouw als MARSEL voor Marsel Denizcilik Sanayi, Turkije, 26-11-2007 opgeleverd door Yildirim Gemi Insaat San. A.S (109) als TRINE THERESA aan Trine Theresa K/S, Malta, in beheer bij Bernhard Schulte Cyprus en Bernhard Schulte Singapore Pte. Ltd. voor Schulte Group. 5.289 GT, 2.415 NT, 7.915 DWT. 115,31 x 17,20 x . x 6,850 meter. 13 ladingtanks, 8.567,16 m³. 14 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, Mak Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 14-12-2007 te Damietta op de eerste reis. 30-8-2013 (e) verkocht aan Harbour Shipowning A.p.S., Malta, in beheer bij Nordic Tankers Trading A/S voor Nordic Tankers A/S, herdoopt NORDIC TRINE. 12-2015 verkocht aan Thun Tankers B.V., Gothenborg, in beheer bij Thun Tankers AB, Gothenborg en MF Shipping Group Farmsum voor Erik Thun AB (Thunship Management Holland), Gothenborg, 12-2015 gearriveerd bij Falkvarv Shipyard, Falkenberg, 8-1-2016 bij Falkvarv Shipyard, Falkenberg onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PDDY, 1-2016 herdoopt THUN GREENWICH. 29-12-2021 verkocht aan Prax Shipping I B.V., Brasschaat, thuishaven en vlag: Londen-U.K., roepsein MKPR8, in beheer bij Prax Shipping I B.V., Brasschaat en V Ships UK Ltd., Glasgow, 12-2021 herdoopt FORTUNA I. 4-1-2022 vertrokken van Sunderland naar Immingham. 7-5-2022 vlag: thuishaven en Zeebrugge-België (ONLG). 23-10-2025 verkocht aan Niva Denizcilik Nakliyat Sanayi Ticaret Limited Sirketi, Istanbul, 10-2025 vlag: Tuvalu (T2HI6), in beheer bij Chemtankers Shipping S.A., Istanbul, 10-2025 herdoopt FURTUNA. (Foto: Pieter Inpijn, 12-7-2025, Rozenburg).

THUN RENEW, IMO 9988530, Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT, 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 469, vlag: Nederland (PECJ), 30-1-2025 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, 17-10-2025 gedoopt THUN RENEW door mevrouw Marga de Mol (partner van kapitein Frank van der Elsen) en te water gelaten bij Shipyards Ferus Smit, assistentie van de sleepboten GRUNO IV en WATERPOORT, 10 ladingtanks, 9.700 m³, 115,00 x 15,90 x . x 6,950 meter, 1.950 kW.

TUVANA, IMO 7222982 (NB-270), 23-6-1972 te water gelaten als TUVANA, 20-9-1972 opgeleverd door Scheepswerf "Hoogezand" Jac. Bodewes, Bergum (164) aan N.V. Mij. Vrachtvaart, Rotterdam, in beheer bij V.S.B. 1.419 BRT, 847 NRT, 2.315 DWT. 78,01 (71,53) x 11,97 x 5,90 x 4,922 meter. 2 ruimen, G 3.020 m³, B 2.868 m³. 1.920 EPK, 1.432 kW, 8 cyl, 2 tew, 300 x 550, Smit-Bolnes type 308HD, N.V. Smit & Bolnes, Zierikzee. 1975 verkocht aan Verenigd Scheepvaart Bedrijf V.S.B., Rotterdam. 1983 verkocht aan Coast Line Ltd., George Town-Cayman Islands. 2-1984 herdoopt TUVINA. 1985 verkocht aan Compania Naviera Tecnica S.A., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij A/B Broderna Hoglund, herdoopt TUVANA. 1987 verkocht aan Lennox Investments B.V., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Alnautic N.V., Kalmthout, België, herdoopt LEVANTE. 1989 verkocht aan Lion Ltd., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Pangoa S.A., Brussel. 1991 verkocht aan M.V. "Tuvana", Puerto Cortes-Honduras, in beheer bij Varm-Dal Invest A/B, Karlstad, Zweden, herdoopt TUVANA. 5-4-1995 verkocht aan Parks Webber Nederland B.V. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Arko Shipping Ltd., Karlstad, Zweden voor Varm-Dal Marine AB, Karlstad, herdoopt VERONA. 29-7-1999 gearriveerd te Hamburg, 8-1999 aan de ketting gelegd, er stond nog iets open aan achterstallig loon van de bemanning, 11-1999 bemanning van boord en het schip door de vakbonden I.T.F. en O.T.V. in de gaten gehouden, 2000 openbaar verkocht aan de Griekse reder Georgios Ventouris, de opbrengst (DM 345.000, € 176.395) was voldoende om de openstaande rekeningen te voldoen. 17-10-2000 (e) verkocht aan Brighton Properties, Monrovia, vlag: Georgië, herdoopt GOOD WARRIOR, 19-10-2000 vertrokken van Rotterdam naar Palermo. 23-1-2001 vlag: Georgië. 25-7-2001 (e) herdoopt CAP. DIMITRIS B. 17-9-2001 (e) herdoopt

CAPTAIN. 17-9-2001 thuishaven: Nukualofa, vlag: Tonga. 19-9-2001 geïnspecteerd te Barcelona: 19 gebreken geconstateerd, 26-9-2001 vertrokken van Casablanca, 29-9-2001 passage Tarifa. 10-6-2002 vlag: onbekend. 6-9-2004 verkocht door Brighton Properties naar Noord Korea, 6-9-2004 (e) herdoopt NELLY. 2006 verkocht aan F. Kaidaban & A. Fahl, Tartous, Syrië, vlag: Sierra Leone (9LYB73), in beheer bij ISM Group Ltd., Tartous, 14-8-2006 (e) herdoopt DALAL K. 7-2009 (e) verkocht aan A. Fahl, vlag: Sierra Leone, in beheer bij ISM Group Ltd., Tartous. 12-2012 (e) vlag: Tanzania (5IM255). 1-2013 verkocht aan Dalal Shipping Co. S.A., Belize City, vlag: Tanzania. 26-8-2015 in beheer bij Dalal Shipping Co. S.A., Belize en Mina Group Shipping Ltd., Tripoli. 6-2020 herdoopt MARIONA STAR. 9-12-2021 verkocht aan Mina Group Shipping Ltd., Tripoli, vlag: Tanzania (5IM255). 10-2025 vlag: Guinea-Bissau (J5AXI).



VERONICA DP, IMO 9304318 (NB-298), Chemical/Oil Products Tanker, 18-4-2006 contract, 21-4-2004 kiel gelegd, 29-9-2004 (RI) opgeleverd als SICHEM PALACE aan Marina Bay Maritime Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Team Tankers Management A/S. 5.451 GT, 8.807 DWT. 105,32 x 19,00 meter. 3.900 kW. 24-5-2005 in beheer bij Team Tankers Management A/S en Selandia Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 19-4-2007 verkocht aan Team Tankers Regional Ltd., Singapore, in beheer bij Team Tankers Management A/S en Selandia Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 25-3-2010 in beheer bij Team Tankers Management A/S en Thome Ship Management Pte. Ltd. 2015 vlag: Malta (9HA3856). 15-4-2016 in beheer bij Team Tankers Management A/S en V Ships France SAS. 4-10-2021 verkocht aan Regional Shipping B.V., Malta, in beheer bij De Poli Tankers B.V., Barendrecht. 16-12-2021 verkocht aan FCL De Poli Veronica LLC, in beheer bij De Poli Tankers B.V., Barendrecht, 10-2021 herdoopt VERONICA DP. 14-6-2022 in beheer bij Navquim B.V. en Navquim Ship Management, Barendrecht. 11-2023 herdoopt NQ ROSA. 1-7-2024 verkocht aan Rosa Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Malta (HA3856), in beheer bij Maritime Performances B.V., Rotterdam en Christiania Ship Management B.V., Rotterdam. (Foto SICHEM PALACE: Frits Olinga, 1-3-2017, Delfzijl).

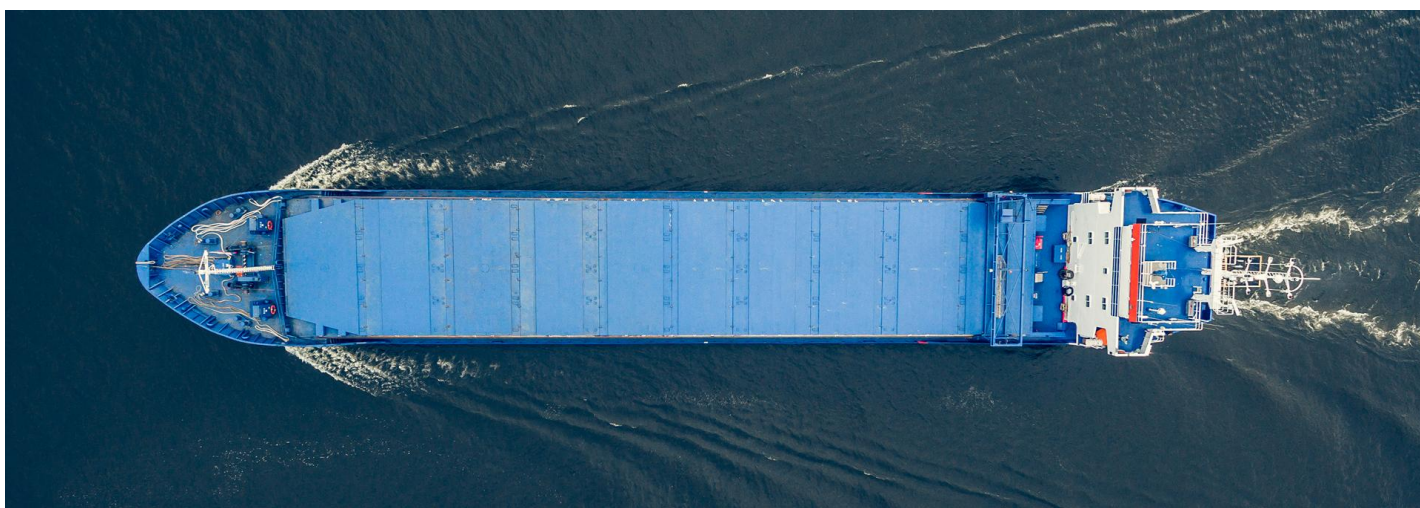
Lekkage van zuur uit een gescheurde slang

Tijdens het lossen van de lading van de 'NQ Rosa' in de haven van Saint-Malo werd op 20 oktober 2025 om 5.30 uur een lekkage van 2.000 liter fosforzuur vastgesteld. 24 brandweerlieden werden naar de haven gemobiliseerd. De brandweereinheid, gespecialiseerd in chemische risico's, rukte uit naar het incident aan de Jacques Cartierkade. De lekkage werd veroorzaakt door een gescheurde slang van de tanker. Het zuur stroomde in een opvangtank en spetterde op de kade en in het bassin. Een bewaker, die op ronde was, werd naar de spoedeisende hulp gebracht nadat hij in contact was gekomen met het fosforzuur. De interventie werd om 13.00 uur afgerond en de veiligheidsperimeters werden toen opgeheven. De lading zuur was bestemd voor Phosphea, een dochteronderneming van de Roullier Group. Het bedrijf bevestigde dat er geen verontreiniging van het havenwater was en dat de kade nog steeds werd schoongemaakt. De tanker vertrok dezelfde dag op weg naar Runcorn met een verwachte aankomsttijd van 22 oktober. (Timsen, 22-10-2025).



WATUM, IMO 8411669 (NB-292), 29-4-1985 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (238) als WATUM aan C. Veninga & Zn. C.V., Delfzijl. 998 BRT. 10-1-1995 verkocht aan Scheepswerf Ferus Smit, Foxhol. 20-1-1995 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Diamant", Delfzijl, in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor K. van Donderen & A.C.T. v.d. Molen, herdoopt DIAMANT. 28-6-2002 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 15-4-2005 via Anglo Dutch verkocht aan UAB Baltnauticas, Klaipeda, vlag: Litouwen, roepsein LYRO, 12-4-2005 te Klaipeda overgedragen. 3-6-2005 verkocht aan Tielmast B.V., vlag: Litouwen, in beheer bij UAB Baltnauticas, Klaipeda. 21-7-2018 (e) verkocht aan B&B Shipping Trading Inc., Istanbul, 8-2018 (vt) thuishaven en vlag: Port Vila-Vanuatu, roepsein YJWM3, in beheer bij B&B Shipping Trading Inc., Istanbul en Efe Gemi Isletmeciligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 4-2019 vlag: Moldavië, roepsein ER2739. 2021 vlag: Comoros, roepsein D6A2681. 7-12-2021 in beheer bij B&B Shipping Trading Inc., Istanbul. 21-4-2022 (mt) aankomst op het ankergebied bij Tuzla, Turkije, 23-4-2022 (F) herdoopt LHOTSE C. 5-2022 verkocht aan Nanda Shipping Co., Comoros. 9-2024 vlag: onbekend. 1-2025 vlag: Iran (EPA4326) en herdoopt AMIRAN DARYA. (Foto: Ruud Coster, 27-06-2018, IJmuiden).

NEDERLANDS NIEUWS



ForestWave neemt Noordriver Shipping over

Per 30 september 2024 trad ForestWave toe tot de Spliethoff Group, met deze overname had de Spliethoff Groep een vloot van meer dan 140 schepen. ForestWave bleef ongewijzigd doorgaan met de naam, werk en operationele onafhankelijkheid.

Na een periode van samenwerking nam ForestWave per 1 oktober 2025 alle activiteiten en het personeel van Noordriver Shipping B.V. te Alblasserdam over.

Noordriver Shipping (inschrijfdatum 13 juni 2008) biedt concurrerende makelaars- en charterdiensten met de nadruk op droge bulk, projecten en heavy lift lading.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Gouwe Ouwe



AVEDRECHT, IMO 5423348, 1963-1976, tankschip, PCWM / PJOT

Gebouwd 1963, N.V. Dok & Werf Mij. "Wilton-Fijenoord", Schiedam (775).

31.214,23 BRT, 18.611,42 NRT, 54.399 DWT. 227,77 (215,50) x 31,42 x 16,01 x 12,402 meter.

Turbinetanker, 27 ladingtanks, 61.337 m³, 3 ladingpompen, totaal 6.000 ton/uur, 4.089 ton bunkers, verbruik 94,5 ton/dag, 15,25 kn.

2 waterpijpketels, v.o. 2.040,3 m², 51,4 atm.

17.600 APK, 13.130 kW, 2 S Turbines, Pametrada, vertraagd naar 1 schroef, 108,5 omw/min., de werf.

Historie:

5-1960 besteld, 3-5-1962 kiel gelegd, 21-2-1963 de oorspronkelijk vastgestelde datum voor de stapelloop, ging niet door want er waren vertragingen wegens het slechte weer (zeer koude winter), 6-3-1963 gedoopt AVEDRECHT door mevr. G. de Pous-van Itterzon (echtgenoot van minister van Binnenlandse Zaken) en te water gelaten, 4 en 5-6-1963 technische proefvaart op de Noordzee, 11-6-1963 opgeleverd (LR) aan N.V. Mij. Zeeschip "Avedrecht", Rotterdam aan de afbouwkade van de werf te Schiedam, voor van Ommeren aanvaard door J. Hudig, ook de oplevering liep 11 dagen uit door het weer. Tot die tijd het grootste schip dat gebouwd is bij Wilton-Fijenoord. Genoemd naar een historische plaats in de provincie Zeeland op Zuid Beveland tussen Kapelle en Arnemuiden. 11-6-1963 in een 2 jarig charter bij Shell vertrokken naar de Perzische Golf om aardolie te laden voor Rotterdam.

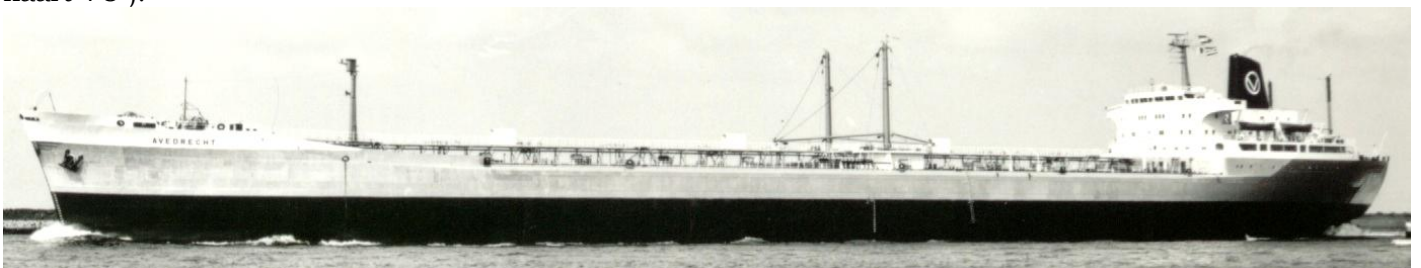
10-6-1970 als AVEDRECHT verkocht aan Scheepvaart Mij. "Avedrecht" N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJOT, in beheer bij Drechtships N.V., Willemstad.

9-2-1975 opgelegd in de Eemshaven bij Delfzijl.

13-4-1976 verkocht aan Transoceanica Armadora S.A., Piraeus-Griekenland, p/a "Olistim" Navigation Co., Piraeus, herdoopt SOUTHERN CROSS. 1976 weer in de vaart gebracht, 16-6-1976 opgelegd te Piraeus, 1979 weer in de vaart.

1981 gekocht door Bonaire Cross Shipping N.V., Monrovia-Liberia, agent: Phs. van Ommeren (Nederland) B.V., herdoopt BONAIRE CROSS.

1982 verkocht voor sloop naar Zuid-Korea, 2-10-1982 gearriveerd te Inchon, Zuid-Korea, gesloopt door Ssang Yong Corp., Inchon. (Foto: AVEDRECHT: Airfoto Malacca/ Teun van der Zee, 1969. Foto onder: kaart VO).





Boskalis' BOKA Vanguard vervoert droogdok naar scheepswerf Grand Bahamas

Vorig jaar maakte Boskalis bekend dat de BOKA Vanguard, het grootste halfafzinkbare zwaartransportschip ter wereld, met 10,3 meter is verbreed voor toekomstige zware transporten. Die baanbrekende verbreding heeft opnieuw zijn waarde bewezen.

In september heeft het projectteam van Boskalis in Qingdao, China, het drijvende droogdok 'East End' voor Grand Bahamas Shipyard op de BOKA Vanguard geladen.

Met een lengte van 335 meter strekt de lading zich 44 meter uit voorbij de achtersteven en 17,5 meter voorbij de boeg van het machtige zware transportschip. En met een breedte van 75 meter past het massieve droogdok perfect tussen de behuizingen, die nu 80 meter uit elkaar liggen als gevolg van de verbreding van het schip in 2024. Opnieuw verlegt de BOKA Vanguard de grenzen van het zware zeetransport.

Boskalis dankt Grand Bahama Shipyard en Seabridge Marine voor het vertrouwen en wenst de bemanning van de BOKA Vanguard (IMO 9618783) een goede en succesvolle reis naar de Bahama's. (Bron en foto persbericht: Boskalis, 9-10-2025). 22-9-2025 vertrokken van Qingdao, China naar Freeport, 20-11-2025 ETA te Freeport.

Jr Shipping



Op zaterdag 11 oktober zijn bij Astander Shipyards de werkzaamheden gestart ter verduurzaming aan de ENFORCER. De bulbsteven en de schroefbladen zullen worden vervangen. Door de upgrade zal 25 % CO₂ uitstoot worden verminderd. De komende maanden tot eind 2025 zullen ook bij de zusterschepen

ENERGIZER, ENERGY, ENCOUNTER en ENSEMBLE deze werkzaamheden plaats vinden bij Astilleros de Santander Shipyards in Spanje en Bredo Dry Dock Shipyards in Duitsland. (Foto: Marcel Coster).



Zuid-Holland kiest voor nieuw veer tussen Maassluis en Rozenburg

De provincie Zuid-Holland kiest voor een nieuw autoveer tussen Maassluis en Rozenburg. De elektrische veerboot vaart in 2029.

Het gaat om een veerpont met ruimte voor maximaal 20 voetgangers, 50 fietsers en 10 personenauto's. Er kunnen ook zware voertuigen, zoals landbouwvoertuigen, mee. "Met trots presenteren we dit voorstel. Daarmee sluiten we zo goed mogelijk aan bij de wensen van de gebruikers van het veer", zegt provinciebestuurder Frederik Zevenbergen (mobiliteit). "Hiermee gaat de veerdienst Maassluis-Rozenburg een zonnige toekomst tegemoet."

Sinds de opening van de tunnel van de Blankenburgverbinding (eind 2024) is het flink rustiger op de veerpont. Er varen nu zo'n 85 % minder auto's mee. Maar de tunnel is niet toegankelijk voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en landbouwvoertuigen. Daarom is eerder al afgesproken dat de veerverbinding in stand blijft.

Onderzoek in nauw overleg

De provincie heeft verschillende opties onderzocht voor de toekomst van de veerdienst Maassluis-Rozenburg: een fiets-voetveer en een autoveer in verschillende formaten. In het onderzoek is het aantal gebruikers sinds voorjaar 2024 bestudeerd en zijn enquêtes gehouden onder de reizigers. Het onderzoek gebeurde in nauw overleg met de betrokken partijen. Dat zijn onder meer de Dorpsraad Rozenburg, de gemeenten Maassluis en Rotterdam en belangenorganisaties LTO-Noord en Cumela.

"Een autoveer dat blijft varen tussen Maassluis en Rozenburg is een fantastische uitkomst", reageert Rob Oosterlee enthousiast, die namens de Dorpsraad Rozenburg jarenlang betrokken was bij de veerdienst Maassluis-Rozenburg. "Hier ben ik echt blij mee, en velen zijn dat met mij."

Bewezen techniek

In het plan, dat Provinciale Staten binnenkort bespreken, investeert de provincie in een nieuwe elektrisch aangedreven veerpont. Soortgelijke elektrische veerponten varen al op veel andere plekken in Europa. Op de nieuwe boot is plaats voor auto's, voetgangers, fietsers, bromfietsen, scooters, scootmobielen, brommobielen en landbouwvoertuigen.

Volgens het plan wordt de provincie eigenaar van de veerpont. Hiervoor wordt zo'n € 6 miljoen begroot. Een rederij, die het vervoer verzorgt, huurt de pont. Het streven is dat de nieuwe rederij vaart vanaf 10 juli 2027, eerst nog met het bestaande autoveer Blankenburg. De nieuwe veerpont kan in 2029 varen. Verder neemt de provincie de kades over van Rijkswaterstaat, knapt ze op en legt oplaadapparatuur aan. Dit kost zo'n € 5 miljoen.

De provincie Zuid-Holland is sinds 1893 verantwoordelijk voor de veerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. Momenteel vaart hier het autoveer Blankenburg (tot 19 uur) en het fiets-voetveer Jorina (vanaf 19.30 uur). (Bron: Provincie Zuid-Holland, 15 oktober 2025. Foto Teun van der Zee, 7-9-2025).

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



Wat in de vorige Zeebrief stond over de RIGEL kwam van de website van ZKK Maassluis. Daarin stond over het korpsschip, de voormalige loodsbboot, RIGEL: “Na haar kiellegging als Groenlandtrawler is zij in 1942 door de Duitse bezetter gevorderd om dienst te doen luchtafweerschip”. Dat moet zijn: In begin jaren ‘40 in opdracht van de Duitse bezetter gebouwd bij Haarlemsche Scheepsbouw om te gaan dienen als MFL (MarineFischLogger). (Foto: Teun van der Zee, 17-5-2014, Maassluis).



Overslag Rotterdamse haven in eerste negen maanden 2025 licht gedaald

De totale overslag in de haven van Rotterdam is in het derde kwartaal van 2025 licht gedaald met 2,6% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. In de eerste negen maanden van dit jaar bedroeg de overslag 320,2 miljoen ton tegenover 328,9 miljoen ton in de eerste negen maanden van 2024. De daling komt voornamelijk door minder overslag van ijzererts en minerale olieproducten. De overslag van agribulk, ruwe olie, LNG en containers (in TEU) nam toe.

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: “Hoewel de totale overslag in de eerste negen maanden van dit jaar een lichte daling laat zien, bevestigen de ontwikkelingen in onder meer de containeroverslag en de overslag van hernieuwbare brandstoffen de veerkracht en strategische waarde van de Rotterdamse haven. Tegelijkertijd staat de Europese industrie nog steeds onder enorme druk, wat de noodzaak onderstreept om gezamenlijk te blijven investeren in innovatie, verduurzaming en logistieke efficiëntie.”

Droog massagoed

De overslag van droog massagoed daalde met 5,6% in vergelijking tot dezelfde periode vorig jaar. De belangrijkste reden voor de daling is de sterke afname van de overslag van ijzererts en schroot met 12,7% en 2,9 miljoen ton. Ook in het derde kwartaal zette de daling van de Duitse staalproductie door, onder druk van aanhoudende economische onzekerheid en handelsbelemmeringen. De elektrostaalproductie daalde eveneens, zij het in mindere mate, waardoor de export van schroot iets hoger uitviel.

De overslag van kolen daalde met 5,3% ten opzichte van 2024, voornamelijk door de afgenomen vraag naar cokeskolen in de staalindustrie. De inzet van energiekolen in Nederland en Duitsland steeg daarentegen, door een hogere energievraag die niet volledig kon worden opgevangen door extra zon- en windenergie, met name in het eerste kwartaal van 2025. De groei van de import van agribulk zette ook in het derde kwartaal verder door. Hierdoor nam de overslag in dit segment toe met 16,8% ten opzichte van vorig jaar. Deze toename hangt vooral samen met de ingebruikname van een nieuwe droge bulkterminal in Rotterdam. Als gevolg van de achterblijvende industriële productie in Duitsland is de vraag naar grondstoffen beperkt. De overslag van overig droog massagoed laat daarom in de eerste negen maanden van 2025 een daling van 7,2% zien.



Nat massagoed

De overslag van natte bulk nam in het derde kwartaal af met 3,4% tot 146,4 miljoen ton. Deze daling van 5 miljoen ton werd voornamelijk veroorzaakt door 7,3 miljoen ton (-17,2%) minder overslag van minerale olieproducten. De lagere overslag van minerale olieproducten is een gevolg van 'backwardation' in de markt, wat opslag niet lucratief maakt. Doordat de chemische industrie in Europa nog geen tekenen van herstel toont daalde het segment overig nat massagoed met 1,1 miljoen ton (-4,1%). Binnen dit segment nam de overslag van hernieuwbare brandstoffen wel toe, door meer overslag van ethanol en SAF. De overslag van ruwe olie en LNG namen toe. De raffinagemarges zijn in het derde kwartaal verbeterd, onder andere door de aanvallen op Russische raffinaderijen. Hierdoor neemt het aanbod van diesel voor de wereldmarkt af. Gecombineerd met een laag voorraadniveau van diesel in Noordwest-Europa leidt dit tot hogere marges. De overslag van LNG nam toe met 14,9%, omdat de gasvoorraden in Europa verder aangevuld werden.

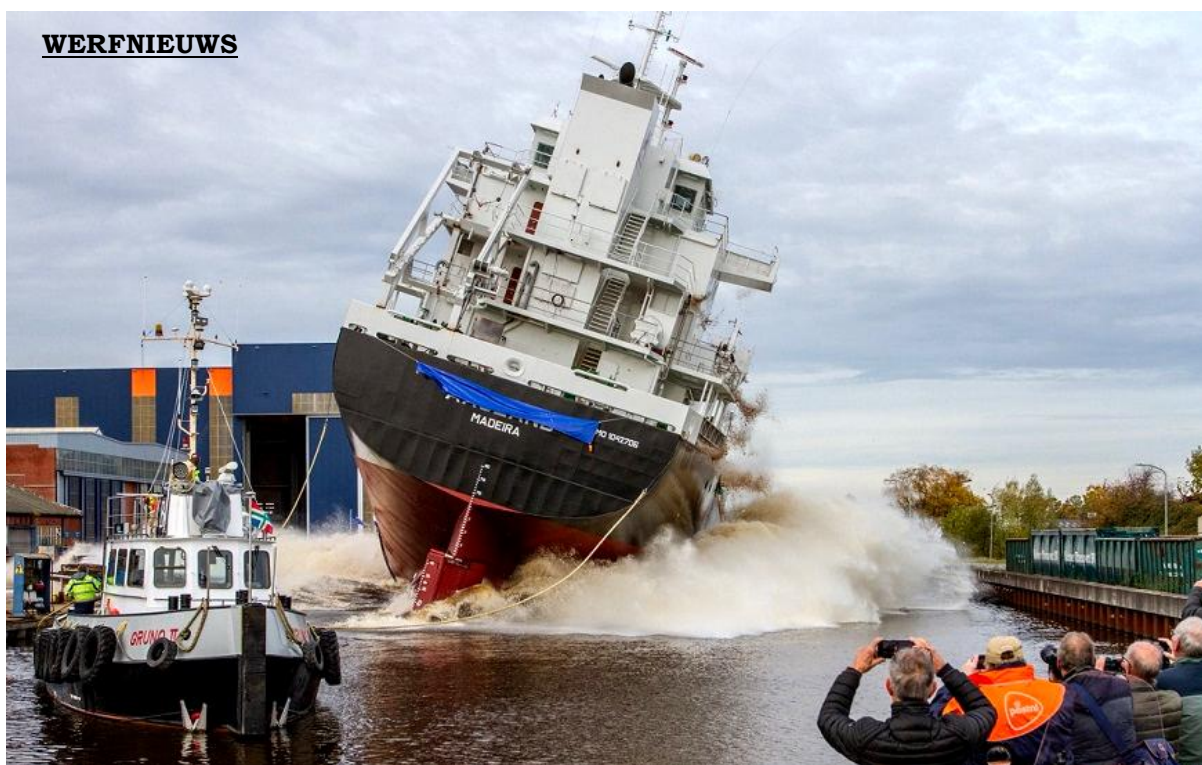


Containers en breakbulk

De overslag in het containersegment is in aantallen TEU's (de standaardmaat voor containers) in de eerste negen maanden toegenomen met 3,0% naar 10,7 miljoen TEU. In tonnage laat de overslag een daling zien van 0,6% in vergelijking tot dezelfde periode vorig jaar. De lichte daling in tonnage is het gevolg van de disbalans tussen import en export, waardoor er meer lege containers overgeslagen worden. De export vanuit Europa heeft nog steeds te lijden onder de onder druk staande Europese concurrentiepositie. Dit is vooral merkbaar in de automotive industrie en de chemische sector. Door de sterke importvraag met name uit Azië laten de laatste drie maanden van 2025 een stijging in de overslag van containers in TEU's zien van 3,8% t.o.v. 3,0% over het gehele jaar tot nu toe. De totale overslag op het vaargebied Azië – Europa nam met 8,8% toe in de laatste negen maanden. De overslag op de Trans-Atlantische route nam in de eerste negen maanden toe met 14,6% ten opzichte van vorig jaar. De nieuwe vaarschema's die begin dit jaar geïntroduceerd zijn bevatten meer diensten vanuit Rotterdam op dit vaargebied.



De totale overslag van het marktsegment breakbulk (Roll-on/Roll-off en overig stukgoed) steeg met 0,2% naar 24,0 miljoen ton. De RoRo-overslag nam af met 0,1%. De volumes van en naar het Verenigd Koninkrijk zijn nog niet hersteld. De laatste zes maanden laten wel voorzichtige tekenen van herstel zien. Overig stukgoed steeg met 1,1% tot 4,6 miljoen ton. Deze toename kwam onder andere door de uitlevering van monopiles (offshore wind fundaties), stalen leidingbuizen voor het Porthos-project en een toename van de overslag van staalplaten ten behoeve van de offshore-industrie. (Bron: Port of Rotterdam, 28 oktober 2025. Foto's MARSEILLE MÆRSK, NORDIC BREEZE en CMA CGM MARLIN: Teun van der Zee 2-7-2025. Foto Rgenus Deepsea Terminal: MartensMultimedia / Port of Rotterdam).



WERFNIEUWS

AASLAND, IMO 1042706, Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 3-2025 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 777, 31-10-2025 om 10:00 uur te water gelaten, 4-2026 geplande oplevering als AASLAND aan Aasen Bulk, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn, Noor-wegen. (Foto: Jeroen Houtman / Bootjeskiekn).

AASVÆR, IMO 1042691 (NB-330), Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 776, 27-6-2025 om 10:00 uur te water gelaten bij Royal Bodewes B.V., Hoogezand, assistentie van de sleepboten FERRY-JO en GRUNO III, 30-9-2025 geplande oplevering, 8-10-2025 vertrokken naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 9-10-2025 te Delfzijl, 10-10-2025 proefvaart, 11-10-2025 proefvaart, 16-10-2025 opgeleverd als AASVÆR aan Aasen Bulk AS, Mosterhamn, Noorwegen, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn. 119,95 (118.00) x 15,85 x . x 7,500 meter, 12 kn., 2.250 kW, Wärtsilä 8L25. 16-10-2025 vertrokken naar Oslo.

EASY MAX 7, IMO 1121681, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 871, 28-2-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipowners 11 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg CCS B.V., Delfzijl.

EASY MAX 8, IMO 1144786, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 872, 4-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 9, IMO 1144798, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 873, 6-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 10, IMO 1144803, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 874, 8-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 11, IMO 1144815, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 875, 10-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 12, IMO 1144827, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 876, 12-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

HAGLAND POLARIS, IMO 1094149 (NB-330), General Cargo Ship, 3.901 GT, 4.835 DWT, 12-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 850, 16-1-2026 gepande oplevering als HAGLAND POLARIS aan Hagland Bulk Transport KS, Noorwegen (NIS) (LAYY8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund. Vrijdag 14-11-2025 geplande tewaterlating van de HAGLAND POLARIS om 10:00 uur bij Bodewes Foxhol.

MOLVIK, IMO 9966453 (NB-330), Cement Carrier, 2.627 GT, 4.250 DWT, 20-6-2025 gedoopt MOLVIK en om 10:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Foxhol onder bouwnummer BODEWES FOXHOL 714, assistentie van de sleepboten GRUNO 3 en GRUNO 4, 30-9-2025 geplande oplevering, 20-10-2025 met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV van de werf naar Delfzijl en aansluitend in dok bij K.N.S., 21-10-2025 proefvaart, 31-10-2025 opgeleverd aan Solvik Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd., Limassol (Joint Venture van CSL Group uit Canada en het Nederlands-Cypriotische SMT). 31-10-2025 van de Eemshaven naar Augusta, 12-11-2025 ETA te Augusta.



Rijkswaterstaat selecteert drie consortia voor vervolg aanbesteding Power2Tow

Rijkswaterstaat heeft drie consortia geselecteerd die voldoen aan de gestelde eisen voor deelname aan de volgende fase van de aanbesteding Power2Tow. Deze partijen worden uitgenodigd om een eerste inschrijving in te dienen.

Met deze stap zetten we een belangrijke ontwikkeling in gang: de realisatie van drie vrijwel emissieloze Emergency Response Towing Vessels (ERTV's) voor de Noordzee. Dit is inclusief bijbehorende

laadinfrastructuur op land en zee en een 25-jarige dienstverlening gericht op het verhogen van de veiligheid op de Noordzee.



Duurzame noodhulpsleepboten

Een ERTV is een noodhulpsleper die langs de Nederlandse kust wordt ingezet om schepen in nood, bijvoorbeeld bij storm of technische problemen, naar een veilige locatie te slepen of op hun positie te houden. De nieuwe generatie ERTV's levert een belangrijke bijdrage aan het verkleinen van de ecologische voetafdruk van de scheepvaart.

Ze varen grotendeels elektrisch, wat de CO₂-uitstoot aanzienlijk vermindert. Tijdens noodhulpsleepoperaties schakelen de schepen over van elektrische aandrijving naar groene methanol, zodat ze met meer vermogen kunnen slepen. Groene methanol is een duurzame brandstof die wordt geproduceerd uit onder meer biomassa of uit afgevangen CO₂ in combinatie met groene waterstof.

Pionier in de maritieme wereld

Met Power2Tow hebben we een uniek project opgezet binnen de maritieme wereld, waarin innovatie en samenwerking een cruciale rol spelen. Met name op het gebied van de ontwikkeling van laadinfrastructuur op de Noordzee en aan de wal om de schepen elektrisch te kunnen laten varen.

Deze laadinfrastructuur is momenteel nog niet kant-en-klaar beschikbaar op de markt voor de Noordzee. Power2Tow moet daar verandering in brengen.

Christa Kempenaar, directeur programma Vlootvernieuwing bij Rijkswaterstaat: 'Om Power2Tow te laten slagen, is het van groot belang dat we de samenwerking opzoeken met werven, havenbedrijven, windparken en andere marktpartijen zoals technische ontwikkelaars en zakelijke dienstverleners. We hebben elkaars kennis en innovatievermogen hard nodig om de verduurzaming van de scheepvaart te versnellen.'

Volgende stappen aanbesteding

De aanbesteding verloopt via een innovatiepartnerschap. Dat zorgt voor een snellere doorloop van het traject. Bij een succesvol ontwikkeltraject kunnen we namelijk direct overgaan tot opdrachtverlening voor bouw en exploitatie, zonder een nieuwe aanbestedingsprocedure te doorlopen. De gekozen partijen zijn:

- * Kustkracht: Kotug International B.V. IHC Defence B.V. en Bluewater Energy Services B.V.
- * Multiraship Ocean Towage B.V., Damen Shipbuilding & Cooperation B.V. en Stillstrom A/S
- * Smit Terminals Europe B.V. & Smit Salvage B.V.

De geselecteerde consortia krijgen de komende maanden de tijd om twee keer een voorstel in te dienen voor de realisatie en de bijbehorende dienstverlening. Elk consortium bestaat uit een samenwerkingsverband van verschillende bedrijven en/of organisaties met elk hun eigen expertise. De volgende stap in de aanbesteding volgt halverwege 2026. Dan kiezen we de consortia die worden toegelaten tot de onderzoeks- en ontwikkelfase.

Programma Vlootvernieuwing

Power2Tow wordt uitgevoerd door de programmadirectie Vlootvernieuwing van Rijkswaterstaat. Het programma richt zich op het versneld realiseren van duurzame schepen voor de Rijksrederij, eveneens onderdeel van Rijkswaterstaat.

Maar het gaat verder dan alleen de productie van nieuwe schepen. Om echt te kunnen versnellen, kijkt Power2Tow naar vernieuwende manieren van samenwerken binnen de hele keten. Innovatieve en duurzame oplossingen spelen daarbij een sleutelrol.

Power2Tow is een gezamenlijk initiatief van Rijkswaterstaat, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM), het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) en de Kustwacht.

Het project wordt mede mogelijk gemaakt door een substantiële bijdrage uit het Europese Herstel- en Veerkrachtplan (HVP) en sluit aan bij de maatregelen die het kabinet samen met de sector uitvoert binnen de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, in het strategisch belang van Nederland.

(Persbericht Rijkswaterstaat/MK, 13 oktober 2025. Foto GUARDIAN: Teun van der Zee, 7-9-2025, Rotterdam en kopfoto MULTRASHIP COMMANDER: Peter Andriessen, 15-5-2025).



Subscribe for free
on tugezine.com

Free membership entitles
you to copies of the TugZine,
TugNewsletter & exclusive
content on tugezine.com.



OFFSHORE



SHOFT SHIPYARD

30 T BOLLARD PULL SRP TUGS

Argo Coral Maritime Ltd. te Capelle a/d IJssel bestelde twee sleepboten bij Shoft Shipyard Pte. Ltd. te India. Van beide schepen is de kiel gelegd op 14 december 2024 onder resp. bouwnummers SHOFT 318 (IMO 1117238) en SHOFT 319 (IMO 1117240), de geplande oplevering onder de vlag van Cyprus staat op 15 oktober 2025. Ontwerp Robert Allan (RAscal1800), 148 GT, 18,00 x 9,60 x 3,30 x 3.800 mter. 11 knots, trekkacht 30 ton, 2 x 1.200 EPK, 800 rpm., Caterpillar C-32, Azimuth Thruster: 2 x ZF SRP Thruster.



SLEEP & DUWVAART

AQUA POLLUX, IMO 9985150 (NB-325), Tug, RSD 253 E, 353 GT, 282 NT, 68 DWT, 30-9-2024 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (514003) als AQUA POLLUX aan Damen Green Towage Charter 2 B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6562), in beheer bij Damen Marine Services B.V. (Damen Trading & Chartering B.V.), Gorinchem, herdoopt AQUA POLLUX, 28-11-2024 a/b m.s. JUMBO KINETIC gearriveerd te Antwerpen. 11-2024 verkocht aan Damen Green Towage Charter 1 B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines, Damen Trading & Chartering B.V. 24,73 (22,51) x 12,53 x 4,97 x 3,650 meter, elektrisch, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 12.7 kn. 7-1-2025 proefvaart, 14-1-2025 proefvaart, te Rotterdam gedoopt AQUA POLLUX en terug naar Schiedam. 27-1-2025 proefvaart. 14-10-2025 van Rotterdam naar de Maasvlakte voor trekproeven. 6-11-2025 proefvaart. (Foto: Teun van der Zee).



ARGO, IMO 1045069 (NB-322), ASD 2111, 12-5-2025 opgeleverd door Damen Shipyards Changde Co. Ltd. (510408) als ARGO aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6731). 198 GT, 158 NT, 93 DWT. 3.750 EPK, 2.760 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.600 rpm., Caterpillar 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., 2 Azimuth Thruster Solid (oil -closed), 273 rpm. 19-9-2025 aan boord AAL HAMBURG 9958767 gearriveerd in de Wiltonhaven, Schiedam. 25-9-2025 bij De Haas Shipyards op de Heyplaat onder Poolse vlag gebracht, roepsein SQMD, 7-10-2010 op de Waalhaven, 14-10-2010 proefvaart in de Europoort, 23-10-2025 overgedragen aan "WUŻ" Port and Maritime Services Ltd. Sp. z o.o., Gdańsk. 30-10-2025 vertrokken naar Gdansk, 3-11-2025 ETA te Gdańsk. (Foto: Teun van der Zee, 2-10-2025, De Haas Rotterdam N.V. met DMS 50, veerboot STAELDIEP, EXPERIENCE, ARGO en SAGA op de wal).



BOKA CONSTRUCTOR, MMSI 209150000, ponton/kabellegger, 11-6-2015 kiel gelegd, 14-7-2016 opgeleverd door Poltramp Yard Sp. z.o.o. (22) als BODO CONSTRUCTOR aan Bodo Constructor AS, Duitsland (DCOX), in beheer bij Bohlen & Doyen GmbH. 8.129 GT, 2.438 NT, 10.200 DWT. 125,92 (120,00) x 32,00 x 6,60 x 3,500 meter. 2008 verkocht aan Offshore Equipment B.V., Cyprus (5BFH6), in beheer bij Baggermaatschappij Boskalis B.V., herdoopt BOKA CONSTRUCTOR. 2023 opgelegd in de Waalhaven. 2025 verkocht aan de Deense

fabrikant en installatiebedrijf NKT, 25-9-2025 herdoopt CONSTRUCTOR. 7-10-2025 met de duwsleepboten BRABO en SOMBRA naar Damen Verolme voor verkoopdokking. 10-10-2025 op de Waalhaven.

10-2025 ingebracht bij NKT HV Cables AB, Limassol-Cyprus (5BFH6), in beheer bij Augustea Maritime Transportation Ltd. en NKT, Kopenhagen, 10-2025 herdoopt NKT ISABELLA. NKT heeft het plan om de NKT ISABELLA te moderniseren en aan te passen voor het leggen en begraven van kabels bij de kust, naar verwachting is het vaartuig in 2027 volledig operationeel. (Afbeelding: NKT).



CARLO MAGNO, IMO 9341251, Offshore Tug/Supply Ship, 1.658 GT, 1.907 DWT, 18-3-2006 opgeleverd Rosetti Marino S.p.A. (78) als CARLO MAGNO aan Augustea Imprese Marittime, Italië. 2-1-2014 verkocht aan Augustea Ship Management S.r.l., Italië. 18-9-2025 verkocht aan BT Luxembourg II SARL, Luxemburg, vlag: Malta (9HA6407), herdoopt VB CARLO MAGNO. 10.870 EPK, 8.000 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 320 x 400, 750 rpm., vertraagd naar 152 rpm., Wärtsilä Finland Oy, Turku, 2 x 2 Screw Propeller Controllable pitch LB. 18-9-2025 verkocht aan BT Luxembourg II S.a.r.l., Luxemburg, vlag: Malta (9HA6407), herdoopt VB CARLO MAGNO. (Foto: Teun van der Zee, 17-5-2014).

EN AVANT 19, IMO 1082043 (NB-321), sleepboot, type Damen ASD 2811, 306 GT, 7-2024 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513243, 24-10-2025 geplande oplevering, 25-8-2025 te water gelaten, 9-10-2025 technische proefvaart vanaf Cam Pha, Vietnam, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6818), 8-10-2025 proefvaart, gebouwd voor Rederij T Muller B.V., Dordrecht.



ESVAGT CHARLIE, IMO 7432226, Stand-by vessel, 319 GT, 414 DWT, 4-3-1976 opgeleverd door Orskovs Staalskibsværft I/S (0088) als RUTANE. 900 EPK, 662 kW, 9 cyl, 2 tew, 260 x 400, 400 rpm., B & W-Alpha, Frederikshavn NE-75. 1991 verkocht aan Esvagt Vagtskibsselskab A/S, Hirtshals-Denemarken (OUYV2), 1991 verbouwd van trawler tot Stand-by vessel, 1991 herdoopt ESVAGT CHARLIE. 2024 verkocht aan Seaowl, Duinkerken-Frankrijk (FMYP), 6-2024 herdoopt RIDENS.

De overdracht van ESVAGT CHARLIE aan SeaOwl op 3 oktober markeerde niet alleen het einde van de dienst van een schip, maar ook het afscheid van een hele serie schepen uit de geschiedenis van ESVAGT. Met deze verkoop neemt ESVAGT afscheid van het laatste van haar iconische Groep 3-schepen.

Door de jaren heen hebben Groep 3-schepen de ruggengraat gevormd van de standby-operaties van ESVAGT en een onschatbare bijdrage geleverd aan de offshoreveiligheid in de Noordzee. Met een gemiddelde levensduur van 53 jaar en in totaal 36 geredde levens hebben deze schepen een blijvende stempel gedrukt op zowel de veiligheid als de ESVAGT-cultuur – en een belangrijke rol gespeeld in de groei en ontwikkeling van ESVAGT.

ESVAGT CHARLIE heeft de afgelopen 2,5 jaar een bareboat charter bij SeaOwl gehad en bereikt nu haar volgende bestemming – dit keer als permanent onderdeel van de SeaOwl-vloot. Het schip is een essentiële hulpbron geweest voor de offshore-gereedheid en een platform voor professioneel zeemanschap en een unieke veiligheidscultuur.

Sinds de verkoop van het eerste Groep 3-schip in 2016 is de vloot geleidelijk geëvolueerd. Met het vertrek van ESVAGT CHARLIE is een tijdperk definitief ten einde. Toch leeft de erfenis voort – in de veiligheidscultuur, in de vele zeevarenden die hun vakmanschap aan boord hebben geleerd en in de waarden die deze schepen mede hebben gevormd. (Bron en foto: Esvagt, 7-10-2025).

GLOMAR VENTURE, IMO 8822648 (NB-328), Standby-Safety Vessel, 1987 casco gebouwd door Komuny 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 gevaren, 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.

Onjuiste beslissingen van de stuurman

Een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid stelde dat de aanvaring van de GLOMAR VENTURE met de basis van Vattenfalls windmolenpark Hollandse Kust Zuid, ongeveer 24 kilometer ten westen van Callantsoog, op 20 april het gevolg was van verschillende onjuiste beslissingen van de wachtofficier. Zo gebruikte het schip een verouderde digitale kaart waarop minder windturbines stonden dan op de papieren kaart die voornamelijk voor navigatie werd gebruikt. De digitale kaart gaf het windmolenpark niet volledig weer, terwijl op de papieren kaart meer turbines stonden. Bovendien was er geen uitkijk en was het wachtalarm uitgeschakeld. Het schip was onderweg van een werkgebied in de Noordzee, waar het vier weken lang assistentie had verleend, naar de haven van Den Helder. Tijdens de wisseling van de wacht werd de koers verlegd naar de rand van het windmolenpark, waarna een hoekpaal werd geramd. De stuurman erkende volledig dat de aanvaring in wezen het gevolg was van een reeks fouten van zijn kant. Hij had de koers verlegd omdat hij veel scheepvaartverkeer op de oorspronkelijke koers zag. Hij deed dit op basis van de digitale kaart, die minder compleet was dan de papieren kaart. Hij dacht vervolgens dat hij het wel zonder uitkijk kon stellen en liet het wachtalarm uitstaan, omdat de kapitein, die op de brug lag te slapen, wakker zou worden als het alarm afging. De stuurman maakte zijn eerste reis op de GLOMAR VENTURE, maar had twintig jaar ervaring als kapitein op andere schepen. Na het incident voerde de rederij een grondig intern onderzoek uit in nauwe samenwerking met de relevante overheidsinstanties. Daaruit bleek dat het incident het gevolg was van een menselijke fout.

Het betreffende schip was volledig uitgerust met alle benodigde navigatiehulpmiddelen en de bevoegde autoriteiten zagen na beoordeling geen reden om verder onderzoek te starten. Op basis van de bevindingen zijn diverse corrigerende en preventieve maatregelen genomen om het risico op soortgelijke incidenten in de toekomst te minimaliseren. (Timsen, 15-10-2025).



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel

Van der Takstraat 218, 3071LM Rotterdam

KÄTHE WESSELS, sleepboot, 1956 opgeleverd door Schulte & Bruns Abt. Werft und Dockbetrieb, Emden (184) als KÄTHE WESSELS aan Friesland Schifffahrt, Emden (DCCZ) (Emder Bugsier- und Bergungsgeschäft P.W. Wessels Wwe, Emden). 88,5 BRT, 0 NRT, 22,66 (25,31) x 6,33 x 3,13 x 3,800 meter. 11,5 kn. 750 EPK, 552kW, 6 cyl, 4 tew, MWM THR348SU. 1991 verkocht aan Joh. Boele, Krimpen a/d IJssel, herdoopt KÄTHE. 1991 verkocht aan Westhinder B.V., Koudekerke, herdoopt SCALDIS. 1997 verkocht aan Joh. Boele B.V., Krimpen a/d Lek. 1999 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van Berchum & Veka Handelsonderneming B.V., Werkendam, herdoopt KÄTHE WESSELS. 2002 verkocht aan J, Berghuis, Soest. Ingericht als woonboot. 2007 verkocht aan Holmen, Kopenhagen. 2021 geen toestemming gekregen om naar Kopenhagen te gaan, ten anker gegaan buiten Kopenhagen. 2023 tijdens slecht weer op Amager Strand en weer vlot gebracht. 10-2025 half gezonken. (Foto: Bent Mikkelsen).



KERGROISE, IMO 1050246, 241 GT, 8-9-2025 (BV), 10-9-2025 (e) opgeleverd Damen Song Cam Shipyard (513646) als KERGROISE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6781). 22,81 (20,18) x 11,40 x 4,40 x . meter. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 Azimuth Thruster Solid Inox.



MAASBANK (2), IMO 8519590 (NB-332), 12-11-1985 besteld, 24-12-1986 te water gelaten, 14-5-1987 gedoopt MAASBANK door mevr. J.M. Vervat-Stolk (echtgenote van hoofd personeelszaken) en in de Scheurhaven opgeleverd aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam. 609 BRT. 5.300 EPK, 3.900 kW, 2 x V 12 cyl, 4 tew, 220 x 240, Wärtsilä 12V-22MD, 1.000 omw/min., Oy Wärtsilä Ab. 13-4-1988 over naar Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 6-2000 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, roepsein C6NQ2. 2004 verkocht aan Sercios de Transporte Marítimo A.S., Madeira-Portugal, 9-2004 te Las Palmas overgedragen, 10-2004 overgedragen aan Barry-Towage & Offshore-Servico, Funchal, Portugal, vlag: Madeira, in beheer bij Interconsult S.A.S., herdoopt WARLOCK. 2-2007 in beheer bij Nuova Naviservice S.R.L. 4-9-2014 (e) verkocht aan REYLA Remolques Portuarios, Océánicos y de Salvamento S.A., Montevideo, vlag: International Shipping Register of Madeira (MAR) (CQRT), in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L., Madrid. 2015 herdoopt VB GLADIADOR. 2016 vlag: Uruguay, roepsein CXZU9.

19-6-2022 Pablo Velázquez, werkzaam bij het bedrijf Reyla S.A., viel onopgemerkt in het water van de haven van Montevideo terwijl hij aan boord ging van de VB GLADIADOR. De Nationale Marine startte een zoekactie. Duikers van de prefectuur zijn ook naar hem op zoek. De vader van vier kinderen werkt al jaren voor het bedrijf. Hij had zijn werkdag op 18 juni afgerond en op 19 juni om 00.00 uur zijn dienst beëindigd. Hij verliet zijn werkplek zoals gewoonlijk. 's Middags belde de havendirecteur hem op zijn mobiele telefoon om te vragen of hij op die dagen taken kon uitvoeren, maar hij kreeg geen antwoord. Pas op 22 juni 's middags overlegde de familie over zijn afwezigheid en begon te vermoeden dat er iets was gebeurd. Op 23 juni werden video's van de beveiligingscamera's van het bedrijf bekeken en na een grondige zoektocht werd op 24 juni 's nachts een beeld gevonden dat het exacte moment van zijn val in het water laat zien. Hij gleed uit toen hij probeerde aan boord te gaan van de sleepboot, die op dat moment, buiten werktijd, zonder activiteit in de haven lag, een schijnbaar volledig onbedoelde actie. De video "werd onmiddellijk naar de prefectuur gestuurd en ter beschikking gesteld aan de familie en de vakbonden." (Timsen, 29-6-2022). 5-8-2024 verkocht aan BG Mission Shipping Ltd., 8-2024 vlag: Belize (V3QR7), in beheer bij BG Maritime Ltd., Hong Kong, China, 8-2024 herdoopt BG MISSION. 4-2025 (e) vlag: Guyana (). (Foto: Teun van der Zee, 23-4-1987, doopplechtigheid in de cheurhaven).



MARIA-G, MO 9480875 (NB-291) Offshore and Support Vessel, i.a. als SEALINK CASSANDRA 4, 29-6-2009 opgeleverd door Sealink Engineering & Slipway Sendirian Berhad, Miri als MARIA G aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, vlag: Panama, roepsein 3FMM5. 1.081 GT, 324 NT, 53,80 x 13,80 meter, 1.193 kW, 2 x Cummins KTA50-M2. 5-2021 in beheer bij SCF Management Services (St. Petersburg) Ltd., St. Petersburg. 8-6-2021 vlag: Rusland (UBAW7). 11-2021 vlag: Panama (3FMMS), 22-11-2021 in beheer bij Rederij Groen B.V. 16-7-2025 verkocht aan RT Marine Ltd., Cebu, vlag: Panama (3FMM5), in beheer bij EGS Marine Corp., Cebu, Philippines, 7-2025 herdoopt EGS SURVEYOR II. (Foto: Kees Bustraant†, 23-7-2010, Willemstad, N.A.).

MARIANNE-G, IMO 9520144 (NB-151), bevoorradingsschip, 2-7-2008 (BV) opgeleverd als YAN LAO TUO 9 aan China Yantai Salvage, Yantai-China. 1.428 GT, 1.999 EPK, 1.471 kW, Yanmar. 2008 verkocht aan Opstad Offshore Invest AS, Bahamas, 18-8-2008 (e) herdoopt BRAVO EMERALD, 2008 verkocht aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, 12-2008 te Singapore herdoopt MARIANNE-G. 10-10-2025 verkocht aan Environmental Protection SRVS, Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama (3FTA9), in beheer bij Molise Navigation Ltd., Piraeus, herdoopt MARIANNE. 17-10-2025 vertrokken van Stellendam met bestemming Piraeus. 19-10-2025 t/m 25-10-2025 te Saint Brieuc, Frankrijk, 6-11-2025 te Piraeus.

N35, IMO 8119637 (NB-330), Offshore Supply Vessel, 17-6-1983 opgeleverd door Ulstein Verft AS als SOUND TRUCK. 23-6-2003 verkocht aan Tidewater Rederi AS, 2003 herdoopt NORDY TRUCK. 3-2012 vlag: U.K., 19-3-2012 in beheer bij Tidewater Marine UK Ltd. 2013 herdoopt NORTH TRUCK. 5-1-2015 verkocht aan Blue Star Line A/S, Fåborg, 2015 vlag: Denemarken (DIS), 5-2015 herdoopt BLUE BETRIA. 12-8-2019 Blue Star Line A/S failliet en opgelegd te Fåborg. 14-7-2020 verkocht aan Fredrik de Rhodes,

Sofia, Bulgarije. 7-2020 herdoopt N35. 2.597 GT, 2.490 DWT. 18-6-2021 verkocht aan Seatec N.V., Schilde, België, vlag: Panama (3EXY8). 6-2-2023 in beheer bij Manteniship XXI SL. 1-2024 in beheer bij Promaship B.V., Assen (kapitein de Rhooes). 13-6-2025 aangehouden door de marine van Bolivariaanse Nationale Strijdkrachten (BNAF) in Venezolaanse wateren.

Nederlandse kapitein Pim de Rhooes, zijn vrouw en de gehele bemanning van de 'N 35' zonder aanklacht gevangen gehouden

De Nederlandse kapitein Pim de Rhooes, zijn vrouw en de volledige bemanning van de 'N 35' worden zonder aanklacht vastgehouden in een Venezolaanse gevangenis. Hun schip werd in juni door de Venezolaanse marine in beslag genomen. De bemanning wordt verdacht van spionage, terrorisme en het aanzetten tot rellen, maar officiële aanklachten zijn nog niet in behandeling. De bemanning wordt vastgehouden in twee gevangnissen. De zeven mannen worden vastgehouden in het El Rodeo-complex aan de rand van Caracas en de twee vrouwen in een vrouwengevangenis in La Guaira, ongeveer 30 kilometer ten noorden van de Venezolaanse hoofdstad. Consulair bezoek Kapitein Pim de Rhooes en zijn vrouw, eveneens Nederlandse, hebben sindsdien bezoek ontvangen van een consulaire ambtenaar van de ambassade in Caracas. Het ging naar omstandigheden goed met hen. Vijf andere bemanningsleden kregen ook consulaire bezoek. Onder hen bevinden zich een Spaanse en een Hongaarse matroos, evenals drie Hondurese bemanningsleden. De ambassadeur van hun land bezocht laatstgenoemde nadat de familie van het drietal twee keer naar Tegucigalpa was gereisd met het verzoek actie te ondernemen.

Volgens de Nederlandse scheepsbeheerder van de 'N 35' belooft de Maritieme Autoriteit van de vlaggenstaat Panama al drie maanden iemand te sturen om de bemanning consulaire bijstand te verlenen. De bemanning krijgt momenteel geen rechtsbijstand. De Venezolaanse marine weigerde een door kapitein De Rhooes ingehuurd advocaat aan boord te laten gaan van het voormalige offshore bevoorradingschip. Het schip werd op 13 juni onderschept tijdens een zoektocht naar een scheepswrak uit de Tweede Wereldoorlog en vastgehouden in de haven van Guamache op Isla Margarita. De overige twee bemanningsleden, een Panamese olieman en een Indonesische kok, hebben nog geen consulaire bezoek ontvangen.

De 'N 35' wordt geëxploiteerd door Seatec NV, het in België geregistreerde zoek- en bergingsbedrijf opgericht door Pim de Rhooes. De Panamese Maritieme Autoriteit (AMP) meldde op 8 juli dat de Republiek Panama, als vlaggenstaat van het schip, zich ertoe verbindt de nationale en internationale regelgeving na te leven ter bescherming van de arbeids- en sociale rechten van alle zeevarenden aan boord van de 'N 35'. (Timsen, 29-9-2025).

Schip en bemanning al 125 dagen vastgehouden zonder contact

Drie Hondurese matrozen zaten samen met andere bemanningsleden van de 'N 35' nog steeds vast in Venezuela. De Venezolaanse marine zag het schatzoekschip aan voor een oorlogsschip en arresteerde de bemanning wegens vermeende schending van de maritieme ruimte van de Bolivariaanse Republiek. Ze werden beschuldigd van spionage. 125 dagen later is er nog steeds geen contact geweest met de drie Hondurezen; hun families klaagden over het gebrek aan informatie over de zaak. De matrozen wachtten nog steeds op de datum van de rechtszaak. (Timsen, 15-10-2025).



SEAFORCE, IMO 6912499, Standby-Safety Vessel, 193 GT, 39 DWT, 5-1969 opgeleverd door Georg Eides Sønner A/S, Høylandsbygd (85) als SIRAFJORD aan Johannes Klovning, Haugesund-Noorwegen (LGRU). 200 PK, 147 kW, Wichmann Motorfabrikk A/S, Rubbestadneset. 3-1978 verbouwd bij Haugesunds Slip a/s, Haugesund. 9-1980 verbouwd tot Standby-Safety Vessel. 1985 verkocht aan P/R Sture Gøran v/ Stein Karlsen, Brasøy-Noorwegen, 3-1985 herdoopt STURE-GORAN. 1986 verbouwd. 1994 verkocht aan Skipsrederiet Sture Gøran A/S, Brasøy-Noorwegen. 1997 motor 1 x Caterpillar 3508. 7-11-2005 verkocht aan Team Atlantic A/S, 11-2005 vlag: Noorwegen, in beheer bij Hoyland AS, herdoopt SOTRA. 11-2008 verkocht aan Fonnes Offshore AS, Noorwegen, in beheer bij Fonnes Shipping AS, 11-2008 herdoopt FRAMFJORD. 17-11-2010 verkocht aan Northsea Offshore Services B.V., 15-11-2010 vlag: Panama (HP3778), in beheer bij Glomar Holding B.V., herdoopt SEAFORCE GUARD. 17-2-2012 herdoopt SEAFORCE. 2013 in beheer bij Glomar Shipmanagement B.V. (Foto: Ruud & Marcel Coster, IJmuiden 27-01-2019).

Bewakingsschip dreigde te zinken voor de Zuiderhaaks

De SEAFORCE raakte in de ochtend van 26 oktober 2025 in de problemen op de Noordzee. De KNRM en de Kustwacht werden rond 05:45 uur gealarmeerd nadat het schip bij Zuiderhaaks water maakte in de machinekamer. De bemanning had dringend hulp nodig, reddingsboten en een helikopter werden ter plaatse gemobiliseerd.

De reddingsboot IRENE & HENK werd vanaf het strand bij Bergen aan Zee te water gelaten omdat de harde westenwind de zee hoog tegen de duinen had gestuwd. In golven van vijf tot acht meter wist de reddingsboot koers te houden richting de SEAFORCE, die door de barre omstandigheden naar het zuiden dreef. Een helikopter van de Kustwacht evacueerde vijf van de zes opvarenden. De schipper bleef aan boord. De sleepboot HUNTER van Terschelling sleepte het schip vervolgens naar Oudeschild, begeleid door de KNRM Den Helder. De bemanning van Egmond wachtte vervolgens een moeizame terugreis over de woelige Noordzee. Uiteindelijk bereikte de IRENE & HENK veilig het strand, waar de walbemanning al stond te wachten. (Timsen, 27-10-2025).

Het in nood verkerende bewakingsvaartuig werd omstreeks 11.30 uur met slagzij over stuurboord de haven van Oudeschild binnengetrokken en veilig afgemeerd, geholpen door de 'HURRICANE' (MMSI: 355519000).

SVITZER INGRID, MO 1037311 (NB-332), Sleepboot, 382 GT, 115 NT, 87 DWT, in aanbouw als ELECTRA 2502 SX, 2-9-2024 eerste staal gesneden, 26-9-2024 kiel gelegd bij Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (335), afgebouwd als DINAMO III, 15-3-2025 te water gelaten, 11-7-2025 opgeleverd aan Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S, Turkije (TCA8535), overgedragen aan EM.Z. Svitzer A/S, Marstal-Denemarken (DIS) (OURP2), in beheer bij Svitzer Sverige AB, Västra Frölunda. 9-9-2025 gedoopt SVITZER INGRID door Deense Koningin Mary (Mary Donaldson).

Sleepboot beschadigd tijdens het assisteren van cruiseschip in stormachtig weer

Tijdens het afmeren van het cruiseschip MSC POESIA (IMO: 9387073) te Kopenhagen op de avond van 3 oktober 2025 verloor de nieuwe elektrische sleepboot 'SVITZER INGRID', die assisteerde, de controle over het schip, wat resulteerde in een aanvaring tussen beide schepen. De MSC POESIA liep lichte schade op, zoals schaafplekken aan de stuurboordzijde van de boeg boven de waterlijn. De afmeer-manoeuvre werd echter afgebroken en de MSC POESIA meerde pas 20 uur later aan, op 4 oktober rond 17.00 uur UTC. In plaats van naar de haven van Warnemünde te varen, waar de cruise zou eindigen, week het schip uit naar Kiel, dat veiliger werd geacht. Het meerde op 6 september rond 5.00 uur 's ochtends aan bij de Ostseekade en verliet de haven om 22.00 uur weer op weg naar Sandnes, met een verwachte aankomsttijd op 8 oktober. De sleepboot moest uit de vaart worden genomen en meerde op 6 oktober af voor reparaties bij de Vigeroe-werf in Odense, waar het tot 19 oktober lag. Vervolgens voer het naar Halmstad en op 20 oktober door naar Helsingborg. (Timsen, 29-10-2025).

VB BRANDY, IMO 1070935, Tug, 16-10-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513357) als VB BRANDY aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6803). 389 GT, 116 NT, 27,59 (24,67) x 12,30 x 5,20 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 4 cyl, 170 x 215, 1.800 rpm, vertraagd naar 218 rpm., Caterpillar Inc. 08938/F1 BV, Tianjin, 2 x Azimuth Thruster Solid Inox. 24-10-2025 van Singapore naar Reunion.

VERDI, IMO 9773662, Offshore Supply Ship, type FCS2610, 18-3-2016 opgeleverd door Damen Shipyard B.V. (538738) als VERDI aan Globe Ship Leasing 31 B.V., vlag: Duitsland (DKHY), 174 GT, 50 NRT, 25 DWT. 25,75 (23,73) x 10,06 x 3,50 x 1,800 meter. 26 kn. 2.432 EPK, 1.790 kW, 2 x 4 cyl, 4 tew, 145 x 162, 2.000 rpm., Caterpillar Inc., Lafayette, Indiana. 30-4-2019 in beheer bij Opus Marine G.m.b.H. 11-2021 verkocht aan Opus Marine G.m.b.H., Duitsland. 10-2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, Marseilles, vlag: Duitsland, 10-2025 herdoopt JIF PROTIS.

VICTORY-G, IMO 9318838 (NB-127), bevoorradingschip, 28-12-2002 kiel gelegd, 16-2-2004 te water gelaten, 22-6-2004 (AB) opgeleverd door Sealink Shipyard Sendirian Berhad, Miri (SSS112) als SEALINK VICTORIA 3 aan Sealink Shipyard Sendirian Berhad, Miri-Maleisie, 1.058 BRT, 1.125 DWT, 49,30 x 13,80

x 4,50 x ., 2 x 1.175 kW, Caterpillar 3512B-DITA, 2006 verkocht aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, 29-7-2006 overgedragen, 5-8-2006 (AB) vlag: Panama, 21-8-2006 (e) herdoopt VICTORY-G. 7-2025 verkocht aan Deepwater Engineering Ltd., Lagos-Nigeria (5NA2021), herdoopt OCEANIC FRONTIER.

VOS PROVIDER, IMO 9193070 (NB-332), 30-7-1998 kiel gelegd, 5-3-1999 te water gelaten, 3-5-1999 opgeleverd door Husumer Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G. (1525) als VIKING PROVIDER aan Viking Supply Ships Rederi AS, Montrose-U.K. (MYGV8), in beheer bij Viking Standby Ltd. 2.102 GT, 6.526 EPK, 4.800 kW, 2 x M.a.K. 8M25. 2003 in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd. 2008 verkocht aan Vroon Offshore Services Ltd., U.K. 25-5-2009 herdoopt VOS PROVIDER. 2-4-2013 verkocht aan Offshore Support Vessels V, U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 24-3-2022 verkocht aan Offshore Support Vessels VI, U.K., in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 22-9-2025 vanaf Leith naar de Cruisekade, IJmuiden. 2-10-2025 naar Damen Oranjewerf voor de overdracht. 17-10-2025 verkocht aan Verbeek Maritime Services B.V. (Inschrijfdatum: 13 oktober 2025), Vlissingen, in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen, 10-2025 herdoopt TYR PROVIDER.



WATERSTAD, IMO 8985969, ENI 2607382 (NB-148), 8-11-2004 opgeleverd als ALEMDAR M op de werf van Medmarine te Dilovasi aan de Zwarte Zee op ongeveer 240 km van Istanbul (Yilmaz Gemi Tersanesi, Karadeniz, Eregli onder bouwnummer 25), 7-2-2005 te Istanbul aan dek gezet van het m.s. AMBASSADEUR, 84,21 GT, 39,58 NT, lengte 18,28 (17,37) meter, breedte 6,70 meter, holte 2,87 meter, diepgang 2,910 meter, 2.228 EPK, 1.640 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 170 x 190, 1.800 rpm., Caterpillar 3508BDITA, Caterpillar Inc., Lafayette. Gekocht voor havensleepwerk te Delfzijl en de Eemshaven, 21-2-2005 gearriveerd te Delfzijl, 22-2-2005 door de drijvende bok TRITON van Wagenborg dochter Hanzestad gelost, 2-2005 in dienst bij Wagenborg Sleepdienst B.V., Delfzijl (PHCT), 25-2-2005 eerste werk was het assisteren van het onder Cypriotische vlag varende m.s. TURKUS, 9-2008 herdoopt WATERSTAD. 10-2025 verkocht aan NH Towage A/S, Svendborg, 21-10-2025 vlag: Denemarken (DIS) (OVUW2), herdoopt NH WORKER. (Info: Bent Mikkelsen. Foto: R.P. van de Wetering. 21-07-2012, Delfzijl).

WORLD TUG 1, IMO 7000724 (NB-330), 1970 opgeleverd door Astilleros Ardeag SL, Erandi-Bilbao (049) als IÑIGO LOPEZ TAPIA aan Naveira Letasa S.A., Bilboa-Spanje. 1.800 EPK, Deutz, 11,8 kn. 1975 verkocht aan Remolques, Aguadas y Salvamentos S.A., Aviles-Spanje. 1978 herdoopt RAICES. 1991 verkocht aan Remolcadores de Vizcaya S.A., Spanje. 26-11-2003 (e) in beheer bij Remolcadores de Aviles. 2005 verkocht aan Remolques y Servicios Maritimos SL, Spanje. 2010 (e) herdoopt EDURNE. 7-2011 verkocht aan Mendexa Maritima S.A, Bilbao-Spanje, 7-2011 herdoopt MENDEXA. 19-6-2012 (e) verkocht aan World Towage & Salvage, vlag: Panama (HP7306), in beheer bij Hakvoort Sea Transport B.V., Urk, 6-2012 herdoopt WORLD TUG 1, 12-7-2012 gearriveerd te Harlingen. 7-6-2020 van Urk naar 's-Gravendeel, 10-6-2020 te 's-Gravendeel en opgelegd. 25-7-2022 geveild door BVA Auctions, het winnende bod bedroeg € 92.000,00. 2022 opgelegd te Slikkerveer bij de opleghaven van Van der Kamp Shipsales. 7-2023 in dok bij Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d Lek. 28-7-2023 terug te Slikkerveer, opgelegd als WORLD. 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. 4-2025 verkocht aan Zodiacofuscante LDA, Lissabon, vlag: Belize (V3QF2). 7-

2025 vlag: Panama (HP7306), herdoopt WORLD TUG 1. 10-7-2025 als WORLD van 's-Gravendeel naar Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d IJssel. 2025 vlag: Belize (V3QF2), 10-2025 herdoopt WORLD TRADER. 230-10-2025 vertrokken, terug gekeerd en naar Dockside Shiplfacilities B.V., Bolnes. 29-10-2025 vertrokken naar Casablanca, 9-11-2025 ETA te Casablanca. 31-10-2025 te Ramsgate, 1-11-2025 de reis vervolgd en gearriveerd te Calais.

INTERNATIONAAL NIEUWS



TEMSE, IMO 9014432, LPG Tanker, 5-11-1993 te water, 29-3-1994 opgeleverd door Kawasaki H.I. Ltd., Kobe (1434) als HELGA aan Cabral A/S, Oslo-Noorwegen. 22.521 GT, 25.926 DWT. 1995 verkocht aan Havtor A/S, Oslo-Noorwegen. 1996 verkocht aan Bergesen d.y. ASA, Oslo-Noorwegen. 1998 verkocht aan Bergesen d.y. Shipping AS, Oslo-Noorwegen. 19-9-2001 in beheer bij BW Gas AS. 2005 verkocht aan Edda Gas KS, Oslo-Noorwegen. 15-2-2006 in beheer bij BW Fleet Management AS. 4-2009 herdoopt BW HELGA. 19-1-2009 in beheer bij BW Fleet Management AS, 9-2011 herdoopt TEMSE. 10-2009 in beheer bij BW Gas AS. 20-9-2011 verkocht aan Exmar Shipping B.V., 9-2011 vlag: België, in beheer bij Exmar Marine S.A. en Exmar Shipmanagement B.V. 15-3-2014 verkocht aan Green Spanker Shipping S.A., vlag: Panama, in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd., 3-2014 herdoopt SABARIMALA GAS. 6-4-2014 verkocht aan Global United Shipping India Pvt. Ltd., vlag: India, in beheer bij Synergy Oceanic Services India Pvt. Ltd. 2019 verkocht aan Weston Shipping Co. Inc., 9-2019 vlag: Liberia, 26-9-2019 in beheer bij Nan Lian Ship Management LLC, 9-2019 herdoopt CUMULUS GAS. 23-12-2021 verkocht aan Darya International Shipping, 12-2021 vlag: Panama, in beheer bij Tanker Expert Ship Management, 12-2021 herdoopt FALCON. 15-2-2022 verkocht aan Delta Overseas Shipping Corp., 109-2022 vlag: Kameroen (TJM0061), in beheer bij Delta Overseas Shipping LLC. 21-6-2023 in beheer bij Tanker Expert Ship Management Pvt. Ltd., India. 25-1-2024 verkocht aan Deep Blue Temujin Ltd., vlag: Kameroen (TJM0061), in beheer bij Tanker Expert Ship Management Pvt. Ltd. en Delta Overseas Shipping LLC. 8-2024 vlag: onbekend (andere bronnen: vlag: Kameroen). 9-1-2025 geïnspecteerd te Istanbul door Mediterranean MoU, 13 gebreken geconstateerd, 6 dagen vast gehouden. (Foto: Indian Navy/LK).

Tanker in brand en verlaten na explosie en brand bij Aden

Varend langs de kust van Jemen, op 110 mijl ten zuidoosten van Aden, zond de FALCON in de ochtend van 18 oktober 2025 een noodoproep uit na een explosie en brand, waarvan de oorzaak onduidelijk was.

Ongeveer 15% van het schip stond in brand en het schip werd verlaten door de 26 bemanningsleden, bestaande uit de Oekraïense kapitein en 25 Indiërs, en raakte stuurloos. De Britse maritieme handelsorganisatie UKMTO (UK Maritime Trade Operations), die de regio in de gaten houdt, meldde dat het van de veiligheidsfunctionaris van de rederij informatie had ontvangen dat het schip door een projectiel was geraakt, maar verklaarde later dat het de bron van de explosie niet kon bevestigen.

Het Griekse fregat HS 'Spetsai' werd ingezet en lanceerde samen met een Frans luchtschip van het Franse commando in de Indische Oceaan een reddingsoperatie. Twee passerende schepen, de 'Meda' en de 'AK Carl', hebben 24 bemanningsleden aan boord genomen.

De 'Meda' bleek een andere LPG-tanker van de schaduwvloot te zijn die voor de Iraniërs opereerde, waarschijnlijk onder valse vlag. Andere gegevensbronnen identificeerden het schip als 'Aira' (IMO: 8818219). Twee bemanningsleden werden als vermist opgegeven. De geredde bemanningsleden werden naar Djibouti overgebracht.

Het schip had in het verleden Iraanse producten vervoerd en was volgens AIS-gegevens onderweg van Khor Al Zubair naar Djibouti. Op 20 oktober brandde het schip nog steeds en de brand woedde verder. Er was ook explosiegevaar omdat het volgeladen was met LPG. ASPIDES heeft alle autoriteiten geadviseerd om op veilige afstand van de 'Falcon' te blijven. Alle passerende schepen in de buurt moesten voorzichtig te werk gaan. Een particulier bedrijf heeft de berging van de 'Falcon' op zich genomen.

De tanker heeft een gebrekkige inspectiegeschiedenis met 13 tekortkomingen die in januari 2025 werden gemeld tijdens een havenstaatsinspectie in Turkije. Het schip werd aangehouden vanwege een gat in de romp en gecorrodeerde ventilatiepijpen, en er werden boetes uitgeschreven voor veiligheids- en welzijnsproblemen. De Indiase autoriteiten gaven het schip in augustus 2023 een boete voor 17 tekortkomingen, waaronder veiligheids-, vrachtafhandelings- en corrosieproblemen.

De positie van het schip in de Golf van Aden wekte onmiddellijk het vermoeden van een aanval door de Houthis-militanten, maar Ambrey meldde dat het schip geen bekende banden met Israël heeft. De Houthis ontkenden in een verklaring elke betrokkenheid bij de explosie op de LPG-tanker.

Het schip, dat deel uitmaakt van de LPG-schaduwvloot, hield zich bezig met misleidende scheepvaartpraktijken en heeft een geschiedenis van AIS-manipulatie in zowel het Midden-Oosten als de Golf en de Baltische staten. (Timsen, 21-10-2025).

Brandblusschip naast brandende tanker

Op 20 oktober kwam een sleepboot van een brandbestrijdingsschip langs de 'Falcon', die twee dagen na de explosie nog steeds brandde en ronddobberde in de Golf van Aden. Een bedrijf, dat aanvankelijk was belast met de bergingsoperatie, trok zich terug vanwege het risico op sancties. Een ander bedrijf nam zijn plaats in. De oorzaak van de explosie was nog steeds onduidelijk, maar eerste aanwijzingen wezen erop dat het om een ongeval met lading ging, aldus de Aspides-missie van de Europese Unie. Het schip, waarvan wordt vermoed dat het eind september in Assaluyeh geladen LPG vervoerde, terwijl het zijn AIS-gegevens manipuleerde, voer westwaarts richting Djibouti toen het een explosie met daaropvolgende brand kreeg. Het stopte met het uitzenden van AIS-gegevens op 18 oktober om 06.46 uur. De twee vermiste bemanningsleden, beiden met de Indiase nationaliteit, zijn gelokaliseerd en op 20 oktober overleden teruggevonden. De berging van de tanker werd voortgezet. Aspides heeft schepen die in het gebied varen geadviseerd uiterst voorzichtig te zijn vanwege de verlaten en volgeladen tanker, die een gevaar voor de scheepvaart vormde. (Timsen, 21-10-2025).

Indiase marine heeft lichamen van overleden bemanningsleden geborgen

Op 22 oktober coördineerde de INS 'Trikanth' van de Indiase marine met succes brandbestrijdingsoperaties en SAR-inspanningen voor de 'Falcon' tijdens operaties in de Golf van Aden voor de kust van Djibouti, ongeveer 116 zeemijl ten oosten van Aden. De 'Trikanth' ondernam brandbestrijdingsoperaties in samenwerking met een door de rederij ingehuurd bergingssleepboot en bracht de brand succesvol onder controle. Een gespecialiseerd team van brandbestrijdings- en medisch personeel van het oorlogsschip ging vervolgens aan boord van de 'Falcon' en vond de stoffelijke resten van de twee vermiste bemanningsleden, ondanks de intense hitte, beschadigde structuren en giftige dampen. De stoffelijke resten werden vervolgens overgedragen aan de ambassade van India in Djibouti. De United Kingdom Maritime Trade Operations meldde aanvankelijk dat het schip was geraakt door wat werd omschreven als een onbekend projectiel, maar verklaarde later dat ze de bron van de explosie nog steeds niet konden bevestigen en een ongeval aan boord niet konden uitsluiten. Het alarm is inmiddels geherclassificeerd als een waarschuwing en er lopen nog steeds onderzoeken.

EUNAVFOR ASPIDES had de eerste SAR-operatie gecoördineerd, waarbij 24 bemanningsleden werden gered door de passerende gastanker 'Meda'. Het Griekse fregat HS 'Spetsai' escorteerde de 'Meda' naar de haven van Djibouti, waar de geredde zeelieden werden overgedragen aan de Djiboutiaanse kustwacht. Maritieme veiligheidsanalisten hebben vragen gesteld over de operaties van de 'Falcon'. Een analyse van de EOS Risk Group gaf aan dat de 'Falcon' illegale maritieme handel met Iran drijft. Op 25 september was het schip geladen met Iraanse LPG in Assaluyeh en hoogstwaarschijnlijk op weg naar Ras Isa, Jemen, om de Houthis te bevoorraden. De tanker, in Indiaas bezit en varende onder Kameroense vlag, werd in januari 2025 in Istanbul aangehouden met 13 tekortkomingen en heeft geen bekende verzekeraar. (Timsen, 24-10-2025).

GNV-VIRGO, IMO 9980057, Diesel/LNG, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 52.907 GT, 8.074 DWT, 1.785 passagiers, 24-11-2021 contract, 3-7-2024 kiel gelegd, 15-10-2025 opgeleverd als GNV-VIRGO aan Compania Naviera Presto S.A. Italië (IBNP), in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua. 25-10-2025 vertrokken van Nansha naar Hambantota, Sri Lanka, 1-11-2025 ETA te Hambantota.

MAERSK FLENSBURG, IMO 9252773 (NB-329), type Sietas 186A, 1300 TEU. 5-1999 contract, 17-4-2001 kiel gelegd, 7-9-2002 te water gelaten, 29-11-2002 opgeleverd als PIONEER OCEAN door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft GmbH & Co. (1208) aan Quadrant Bereederungs, Hamburg, thuishaven: Londen-U.K., in charter bij A.P. Møller als MAERSK FLENSBURG. 8-2013 verkocht aan Wanda Shipping Co. Ltd., Cyprus (5BSX3), 8-2013 in beheer bij Marlow Ship Management Deutschland GmbH & Co. K.G. Schiffahrts geschäfte, Hamburg. 8-2013 verkocht aan Elbloader GmbH & Co. K.G., Cyprus (5BSX3), 8-2013 in beheer bij Elbowner Verwaltungs GmbH & Co. K.G., 8-2019 herdoopt FLENSBURG. 14-10-2022 in beheer bij



Elbowner Verwaltungs GmbH, Drochtersen en USC Barnkrug GmbH & Co. K.G., 10-2022 herdoopt NCL SALTEN. 17-1-2025 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., Cyprus (5BSX3), in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Limited. 22-5-2025 met 16 bemanningsleden aan boord, raakte van koers en liep aan de grond in de Trondheimsfjord bij Lauset in positie 63.24 NB en 010.04 OL. en kwam vast te zitten op slechts een paar meter van huizen aan de kust. 27-5-2025 vlot gebracht door bergingsbedrijf Boa Offshore en naar Orkanger gesleept om de resterende containers te lossen. (Foto NCL SALTEN: Norwegian Maritime Authority).

NCL SALTEN verhaald naar Fosen Yards te Kvithylla

De 'NCL Salten' werd op 30 mei om 8.00 uur naar de Fosen-scheepswerf in Kvithylla in Fosen gesleept. Omdat het schip door de bodemschade niet zeewaardig was, waren twee sleepboten nodig. Bovendien zat een van de scheepsschroeven vol met klei door de gronding. De overtocht over de fjord van Orkanger naar Fosen zou naar verwachting ongeveer een uur duren. Het was niet duidelijk hoe lang het schip op de werf zal blijven. Onderzoek van de Noorse Maritieme Autoriteit heeft uitgewezen dat het wachtsysteem op de brug was uitgeschakeld toen het schip bij Byneset aan de grond liep. (Timsen, 30-5-2025).

Aardverschuiving

Terwijl de NCL SALTEN tot 20 juni droogdok lag in de Fosen-werf in Rissa, stelde een geotechnisch rapport dat de gronding van het schip de oorzaak was van de aardverschuiving in de wijk Byneset in Trondheim in de nacht van 22 mei. De gemeente Trondheim vreesde zware en kostbare beveiligingswerkzaamheden en vond dat de rederij de rekening moest betalen. Het rapport stelde dat de druk van het schip op de zachte kleiformaties in de strandzone direct leidde tot een breuk die een aardverschuiving van 250-300 meter lang veroorzaakte. Studies toonden aan dat de ondergrond extreem kleiachtig is, wat het risico op aardverschuivingen vergroot. De gemeente is nu bezig het gebied te beveiligen tegen verdere erosie. Zowel technisch manager Tomas Eidsmo van de gemeente Trondheim als burgemeester Kent Ranum van Trondheim hebben de rederij aangewezen als financieel verantwoordelijk voor de schade. De advocaat van de rederij heeft zijn medeleven betuigd aan de getroffen en stelt dat de dialoog met zowel de gemeente als de grondeigenaren gaande is. De geregistreerde eigenaar van de NCL SALTEN is Waterway Shipping Ltd. Het schip wordt geëxploiteerd door Baltnautic Shipmanagement UAB en gecharterd door North Sea Container Line. (Timsen, 20-6-2025).

Beveiligingswerkzaamheden te Byneset gestart

De familie Jørgensen, die vijf maanden geëvacueerd is nadat de NCL SALTEN bij Byneset buiten Trondheim aan de grond liep vanwege een modderstroom en het risico op meer aardverschuivingen in het gebied, is mogelijk met Kerstmis weer thuis. De veiligheidswerkzaamheden zijn nu aan de gang en omvatten het vervangen van instabiele massa's door stabiele massa's, wat ongeveer een maand in beslag zal nemen. De werkzaamheden kosten 13 miljoen kronen, waarbij de staat en de gemeente de rekening delen, maar er wordt geprobeerd ervoor te zorgen dat de verantwoordelijken de kosten dragen. De klei wordt uitgegraven en op een binnenschip geladen. Vervolgens wordt de ruimte opgevuld met stabiele massa's, eerst een fijne laag grind en vervolgens een grove laag erbovenop. Voor de veiligheidswerkzaamheden wordt 20.000 ton gesteente gebruikt. Het gesteente wordt per binnenschip vanuit Ottersbo in Ørlandet vervoerd. (Timsen, 24-10-2025).



Maersk vlagt schepen uit naar India

Maersk registreert schepen onder Indiase vlag en volgt daarmee concurrenten CMA, CGM en MSC in hun pogingen om voet aan de grond te krijgen op de dichtstbevolkte markt ter wereld.

Als eerste gingen in oktober 2025 over aan Maersk Bharat Ifsc Pvt. Ltd. te Gandhinagar Gujarat, India de MAERSK VIGO (ATFJ2), IMO 9401697, 2010, 18.326 GT en MAERSK VILNIUS (ATFO2), IMO 9408956, 2010, 20.927 GT. (Foto: Hannes van Rijn, 28-5-2022, Maasmond).

Het Franse CMA CGM bracht eerder dit jaar schepen onder de Indiase vlag in de vaart bij CMA CGM Shipping Assets India Ifsc Private Limited, de CMA CGM DIAMOND, IMO 9405033, 2008, 36.007 GT, CMA CGM MANAUS, IMO 9434917, 2009, 26.836 GT en CMA CGM VITORIA, IMO 9434905, 2008, 26.836 GT.

In oktober 2025 bestelde CMA CGM zes op LNG varende schepen van 1700 TEU bij Cochin Shipyard Ltd. die onder de vlag van India in de vaart komen.

OLAU BRITANNIA, IMO 8020642 (NB-327), 3-6-1981 kiel gelegd, 5-12-1981 te water, 5-5-1982 opgeleverd door Weser Snowdon. 8-5-1982 in dienst bij Olau Line (Vlissingen-Sheerness). 14.981 BRT, 8,986 NRT, 2.880 DWT, 153,40 x 28,20 x 8,01 x 5,820 meter. 754 passagiers. 21 kn. 20.800 EPK, 4 x 8 cyl, Pielstick 8PC2-5L-400. 1990 verkocht aan F. Olsen & Co., Noorwegen, herdoopt BAYARD. 1991 verkocht aan Color Line A/S-Noorwegen, herdoopt CHRISTIAN IV. 2008 herdoopt JULIA. 2012 verkocht aan C-Bed III B.V., Bermuda, herdoopt WIND PERFECTION. 2015 verkocht aan Moby S.p.A., Italië (IBLY), herdoopt MOBY ZAZA. 2015 verbouwd van Accommodation Ship naar Passenger/Vehicle Ship (Ferry). 12-5-2025 verkocht aan Dragon 1 Pte. Ltd., San Marino (T7CH6), in beheer bij Venture Ship Management Europe S.r.l., Genua, herdoopt ZAZA. 10-2025 vlag: Liberia (5LYM8), herdoopt WORLD LEGACY.

Voormalige veerboot dient als drijvend hotel

De voormalige MOBY ZAZA is verkocht, maar zal niet worden gesloopt. Het schip is namelijk bestemd om te dienen als drijvend hotel in een grote haven in het Verre Oosten.

Eind maart kondigde de havenautoriteit van Livorno in een openbare mededeling aan dat het schip de vloot van de familie Onorato zou verlaten. Het schip vaart nu niet langer onder Italiaanse vlag, maar is geregistreerd in San Marino, krijgt de naam ZAZA en is eigendom geworden van Dragon 1 Pte Ltd. Het technisch beheer is toevertrouwd aan het Genuese bedrijf Venture Ship Management Europe S.r.l., het voormalige Crystal Pool dat begin 2024 werd verkocht en nu onder controle staat van de Wah Kwong-groep uit Hongkong.

De MOBY ZAZA was tien jaar geleden aan de Moby-vloot toegevoegd en had de afgelopen maanden dienst gedaan tussen Corsica (Porto Vecchio) en Sardinië (Golfo Aranci) als vervanger van de GIRAGLIA, die pech had. Op 18 december 2024 werd het schip getroffen door een stroomstoring aan boord, waardoor de bemanning de tussenkomst van sleepboten vroeg om het terug te brengen naar de haven van Olbia. Naast dit schip zou ook de MOBY DREA binnenkort de vloot van Onorato moeten verlaten. (Timsen, 13-5-2025).

Voormalige veerboot aangemeerd op offshorebasis in Singapore

De voormalige MOBY ZAZA heet nu WORLD LEGACY, maar staat nog steeds geregistreerd als ZAZA en wordt geëxploiteerd door World Cruises. Het schip verliet Sembawang op 7 oktober, waar het sinds 16 augustus aangemeerd lag, voer naar de Loyang Offshore Resupply Base in Singapore, waar het tot 17 oktober stil ligt. (Timsen, 17-10-2025).



PRINCESS OF SCANDINAVIA, IMO 7361324 (NB-128), 4-11-1975 te water, 12-4-1976 opgeleverd door Flender Werft, Lübeck (608) als TOR SCANDINAVIA aan A/B Tor Line, Zweden (Sven Salen). 15.673 BRT. 182,26 x 23,62 x . x 6,200 meter. 1981 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken. 1982 herdoopt WORLD WIDE EXPO. 1983 herdoopt TOR SCANDINAVIA. 1983 verkocht aan K/S Difko XXXIII, Denemarken, in bareboat charter bij DFDS. 1991 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, herdoopt PRINCESS OF SCANDINAVIA. 1998 verbouwd en verbreed, 22.528 GT, 184,55 x 26,90 x . x 6,200 meter. 33.540 kW, 27,2 knopen, 1.507 passagiers. 2000 verkocht aan DFDS Seaways A/S, Denemarken. 2005 verkocht aan Moby S.p.A., Italië, herdoopt MOBY OTTA. 30-9-2025 verkocht aan Hoiyu International Group Ltd., St. Kitts and Nevis (V4CF7), herdoopt ELPIS. (Foto: Pieter Inpijn, 1-4-1991).

Med Fuel geen kandidaat voor overname MOBY OTTA

De 'Moby Otta', een zusterschip van de omstreden 'Moby Drea', zou binnenkort door Moby verkocht kunnen worden, gevolgd door een refit en charter aan een exploitant die het schip tussen de havens van Brindisi en Durrës zou exploiteren. Het management van Med Fuel, als eigenaar van de 'Moby Drea', heeft echter afgezien van deze transactie. Het schip is onderhandeld op de scheepsmakelaardijmarkt, maar niet met het in Messina gevestigde bedrijf Med Fuel, omdat de vraagprijs als te hoog werd beschouwd. Mocht het schip tegen een betaalbare prijs worden aangeboden, dan zou Med Fuel een taxatie kunnen doen, maar tot nu toe is het schip niet op de markt. (Timsen, 8-10-2025).

Veerboot verkocht, herdoopt en van vlag veranderd

De MOBY OTTA is verkocht aan Hoyu International Group Ltd., gevestigd in China, omgedoopt tot 'Elpis' en geregistreerd in Saint Kitts en Nevis. Op 1 oktober vertrok de veerboot van Genua naar Livorno, waar het schip tot 16 oktober stilligt in afwachting van zijn vertrek naar het Verre Oosten voor verdere activiteiten. De verkoop van de voormalige 'MOBY OTTA' volgde op die van haar zusterschip 'MOBY DREA', dat in april werd verkocht aan het Italiaanse bedrijf MedFuel Srl. Later werd het schip tevergeefs naar Turkije gestuurd voor de sloop. De importvergunning werd ingetrokken nadat duidelijk werd dat het schip een hogere hoeveelheid asbesthoudend materiaal bevatte dan de Turkse regelgeving toestaat voor de import van schepen voor de sloop.

In plaats daarvan werd het schip naar Split gesleept, waar de Brodosplit-scheepswerf asbest zou verwijderen. Ook dit werd echter verhinderd door de Kroatische autoriteiten na lokale protesten. Hierdoor moest de veerboot, gesleept door de Griekse sleepboot 'PROTUG 75', op 6 september terugkeren naar Crotone. Beide schepen werden geëxploiteerd door het Zweedse bedrijf Salenrederierna AB en haar Tor Line-dienst tussen Gothenborg, Felixstowe en Amsterdam. (Timsen, 16-10-2025).

PONIENTE JET, IMO 9200225, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 5.528 GT, 1.687 NT, 838 DWT, 22-2-1999 opgeleverd door Incat Australia Pty. Ltd., Hobart (051) als BONANZA EXPRESS aan Canaria de Buques Rapidos S.A., Santa Cruz de Tenerife-Spanje (EHYT), in beheer bij Lineas Fred Olsen S.A. 755 passagiers, 230 auto's, 28.230 kW, 4 x Ruston 20RK270, 37,5 kn. 14-12-2020 verkocht aan Ponte Ferries Ltd., Malta, 12-2020 herdoopt HSC ARTEMIS. 16-6-2023 verkocht aan Armus Ltd., Cyprus (5BFY6), in beheer bij DFDS Iberia SL, Tarifa (Cadiz), Spanje, 6-2023 herdoopt PONIENTE JET. 21-6-2024 met 48 passagiers en 15 bemanningsleden aan boord, liep het rond 15.00 uur tegen de kade aan tijdens het aanmeren in de haven van Ceuta, nadat het om 13.30 uur Algeciras had verlaten. De schade aan de boeg en de havenfaciliteiten bleef beperkt; er werden geen gewonden gemeld. Het schip bereikte uiteindelijk zijn

gebruikelijke ligplaats met behulp van een sleepboot, havenloodsen en een schip van de Guardia Civil, dat de veerboot dicht bij de kade bracht. Het schip zou rond 15.30 uur weer vertrekken naar Algeciras, maar de vaart werd uiteindelijk geannuleerd. Het schip vaart al enkele weken op de route Algeciras-Ceuta, ter vervanging van de LEVANTE JET, die vanwege een technische stop uit de vaart werd genomen. 28-11-2024 in beheer bij FRS Shipmanagement Ltd.

De PONIENTE JET, die sinds 4 juli 2025 in de haven van Motril ligt, is verkocht aan Seajets, de grootste snelle veerbootmaatschappij van Griekenland, en omgedoopt tot GIGA JET. Dit schip, dat op Cyprus vaart, is de voormalige BONANZA EXPRESS, waarmee Fred. Olsen Express in 1999 zijn hogesnelheidsdienst op de route Santa Cruz de Tenerife-Agaete lanceerde.



STENA CONNECTA, IMO 1033133 (NB-332), Ro-Ro Cargo Ship, 21.500 GT, 2.800 meter rijstroken, 10-5-2023 besteld onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL WEIHAI W0321, 1-11-2024 kiel gelegd, 24-2-2025 te water, 30-1-2026 geplande oplevering als STENA CONNECTA aan Xiang 131 International Ship Lease Company Limited, Limassol-Cyprus (5BPS6), in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead, 15 t/m 20-9-2025 proefvaart en terug te Weihai, 16-10-2025 op de CMI-scheepswerf in Weihai gedoopt STENA CONNECTA. (Foto: Stena).

STENA IMMACULATE, IMO 9693018 (NB-332), Chemical/Oil Products Tanker, 29.854 GT, 14.202 NT, 49.729 DWT, 3-1-2013 contract, 31-12-2015 kiel gelegd, 23-6-2016 te water, 18-1-2017 (GL), 20-1-2017 (e) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Company Limited (12130009) als STENA IMMACULATE aan Stena Bulk IMOIMAX IX Ltd., Bermuda, in beheer bij Stena Bulk A/S, Stena Bulk Cyprus Ltd. en Northern Marine Management Ltd. 183,169 (178,598) x 32,19 x 18,20 x 12,900 meter. 6S50ME-B, stroke 2214, MAN Energy Solutions, branch of MAN Energy Solutions SE, Duitsland. 21-7-2023 verkocht aan Stena Bulk Marine Services LLC, United States of America (WSIJ), in beheer bij Stena Bulk A/S, Hellerup, Denemarken en Crowley Government Services Inc., Jacksonville FL. In charter bij Military Sealift Command. 27-2-2025 van Agio Theodoroi, Griekenland naar Killingholme. 10-3-2025 ten anker liggend in positie 53.44 NB en 000.24 OL in aanvaring gekomen met m.s. SOLONG, op beide schepen brak brand uit, 32 bemanningsleden zijn aan wal gezet te Grimsby. 10-4-2025 de kustwacht verklaarde dat de STENA IMMACULATE succesvol was gelost. 11-4-2025 de haven van Great Yarmouth binnen gebracht 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). 9-2025 vlag: Malta. 25-9-2025 vertrokken van Great Yarmouth met de sleepboten SEA SERAYA en CRAIGLEITH, assistentie van de sleepboten BALMERINO en CORRINGHAM, naar Valletta om te repareren, 13-10-2025 ETA te Valletta, Malta. 30-9-2025 na Het Kanaal de sleepboot CRAIGLEITH los gegooit en die vertrok naar Falmouth. 26-10-2025 gearriveerd Grand Harbour, Malta om te repareren.

TYRFING, IMO 9994369, Ferry (Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 4.318 GT, 1.882 NT, 729 DWT, 20-10-2024 te water gelaten bij Cemre Marin Endustri A.S. onder bouwnummer CEMRE ALTINOVA 1099, 21-10-2025 opgeleverd als TYRFING aan Molslinjen AS, Ballen-Denemarken (OZJV2). 17,5 kn. 4.836 EPK, 3.560 kW, Scania Electrical, Scania CV AB, 4 x Azimuth Thruster Solid (oil). 23-10-2025 vertrokken van Yalova, 3-11-2025 ETA te Vigo. 30-10-2025 te Escombreras, Spanje. 1-12-2025 geplande inzet op de Samsø-route.



TYRFING, foto: Molslinjen

VEZHEN, IMO 9937270 (NB-325), Bulk Carrier, 20.848 GT, 11.046 NT, 32.196 DWT, 28-1-2021 contract, 22-11-2021 kiel gelegd, 22-3-2022 te water, 30-6-2022 opgeleverd door Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2021-1338) als VEZHEN aan Hai Kuo Shipping 2015B Ltd., Malta (9HA5550), in beheer bij Navigation Maritime Bulgare JSC, Varna. 24-1-2025 van Ust-Luga, Rusland, 26-1-2025 van Karlskrona Anchorage, 28-1-2025 te Skaw, Denemarken.

VEZHEN zou ook verantwoordelijk zijn voor een onlangs ontdekte kabelbreuk

Nadat er schade werd geconstateerd aan de datakabel C-Lion1, die Finland en Duitsland met elkaar verbindt, onderzochten de autoriteiten het incident nog steeds. Ze vermoeden nu dat de schade is veroorzaakt door de 'Vezhen' op 26 januari, wat pas nu bekend is geworden. De autoriteiten werken aan de theorie dat het anker van de Chinese tanker de nu waargenomen schade heeft veroorzaakt. De C-Lion1-kabel raakte ook beschadigd in november en opnieuw in december 2024.

Nadat op 19 februari in de Zweedse economische zone voor de kust van Gotland een vermoedelijke kabelbreuk werd ontdekt, is door de politie, met assistentie van de kustwacht, een vooronderzoek gestart. Op 21 februari is een schip ter plaatse gestuurd. In eerste instantie werd een vooronderzoek naar sabotage gestart, zodat de politie over de benodigde middelen kon beschikken om opheldering te krijgen over de gebeurtenissen. Het onderzoek begon op 20 februari.

Het bedrijf Cinia is eigenaar van de kabel. Het bedrijf bevestigde een kleine schade, die geen gevolgen had voor de communicatieverbindingen.

De grootste eigenaar van Cinia is de Finse staat. Deze is verantwoordelijk voor het versterken van de digitale connectiviteit en cyberveiligheid van Finland.

Eind januari bestormde de Nationale Task Force de 'Vezhen' op verdenking van ernstige sabotage na een kabelbreuk in de Oostzee tussen Gotland en Letland. Iets meer dan een week later stelde het Zweedse onderzoek vast dat er geen sprake was van sabotage. In Letland is het onderzoek echter nog in volle gang en wordt nog steeds onderzocht of de kabel opzettelijk is beschadigd. (Timsen, 22-2-2025).

Kabelincident was o.a. te wijten aan slecht weer

Het Openbaar Ministerie heeft besloten het vooronderzoek naar de 'Vezhen', die verdacht werd van betrokkenheid bij een ernstige sabotage van een communicatiekabel tussen Gotland en Ventspils op 26 januari, te sluiten. De 'Vezhen' werd in beslag genomen voor de kust van Aspö, buiten Karlskrona. De inbeslagname werd in februari opgeheven. Het algemene beeld was nu dat er geen sprake was van opzettelijke sabotage; er zou geen haalbaar crimineel plan zijn geweest om de kabelbreuk op de manier uit te voeren die plaatsvond, aldus officier van justitie Mats Ljungqvist van de Nationale Eenheid voor Veiligheidszaken. Op de betreffende dag was er zeer slecht weer langs de Vezhen-route in de Oostzee en het Openbaar Ministerie was van mening dat de kabelbreuk werd veroorzaakt door verschillende kapotte veiligheidsvoorzieningen op het anker. Een sterke golf veroorzaakte het breken van de sluis. Het onderzoek toonde duidelijk aan dat de kabelbreuk werd veroorzaakt door een combinatie van zwaar weer, technische tekortkomingen en vermoedelijk slecht zeemanschap op het schip. Omdat het ging om een geval van nalatigheid in de zeevaart, was het Openbaar Ministerie niet bevoegd op de plaats waar de breuk

plaatsvond. Tijdens het onderzoek heeft Zweden samengewerkt met de Letse autoriteiten. Zij hebben nu verzocht om overhandiging van het bewijsmateriaal en zijn formeel nog steeds bezig met een onderzoek. Het incident was een van de vele opvallende gevallen waarbij kabels tussen november 2023 en januari 2025 onder onduidelijke omstandigheden werden beschadigd. (Timsen, 13-10-2025).



Een ONE feeder

Grootschalige containerschepen doen alleen de belangrijkste havens aan. Distributie naar en aanvoer van kleinere havens gebeurt met zogeheten feeders, kleinere tot middelgrote containerschepen, waarvan er dagelijks vele Rotterdam aanlopen. De CAPE FERROL van 170 bij 25 meter, met een capaciteit voor 1440 TEU, is zo'n feeder en van middelgrote omvang. Het is duidelijk te zien dat ze voor ONE (Ocean Netwerk Express) vaart, een rederij die in 2018 werd gevormd door de drie grootste Japanse rederijen NYK, MOL en de "K" Line. Het vanuit Singapore opererende bedrijf staat met ruim 2 miljoen TEU mondiaal op de zesde plaats.

In de schoorsteen staat CSM, beginletters van Columbia Ship Management, eigendom van Schoeller Holdings Ltd. van Heinrich Schoeller. Het wereldwijd opererende bedrijf heeft meer dan 400 schepen in management, waarvan 66 in eigendom. Het betreft 27 zware- en projektlading schepen van AAL, 19 containerschepen, 12 tankers, 4 bulkcarriers en 4 offshore eenheden. Het hoofdkantoor is gevestigd in Limassol, met daarnaast kantoren in Hamburg, Singapore, Al Khobar, Genua, Monaco, Sjanghai, Tokio, Busan, Athene, Dubai en St. Petersburg. In totaal zijn er ruim 20.000 werknemers in dienst.

De onder de vlag van de Marshall Eilanden varende CAPE FERROL werd in Duitsland gebouwd door P+S Werften Wolgast en kwam 2008 in de vaart. Ze komt regelmatig in Rotterdam en is momenteel ingezet op Scandinavische havens als Aarhus, Kopenhagen, Gotenburg en Helsingborg. Ook wordt Antwerpen aangedaan. Vorig jaar voer het schip op Spanje en Portugal. (Tekst: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch. Fotografie: Arjan Elmendorp).



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

AGENDA

- 25 november 2025, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen
- 6 december 2025, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Haven-museum
- 13 december 2025, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 3 januari 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Haven-museum

10 januari 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
17 januari 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst
7 februari 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Haven-museum
14 februari 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
7 maart 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Haven-museum
14 maart 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
21 maart 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst



Celebrity Cruises verwelkomt CELEBRITY XCEL in haar vloot

Donderdag heeft Celebrity Cruises op de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire haar nieuwste schip – Celebrity Xcel – in ontvangst genomen.

“Celebrity Xcel vertegenwoordigt de volgende gedurfde stap in onze reis om de manier waarop de wereld premium reizen ervaart te transformeren”, aldus Jason Liberty, president en CEO van Royal Caribbean Group. “Elk schip in de Edge Series heeft de mogelijkheden op zee opnieuw vormgegeven door middel van een verfijnd design en ervaringen die de verbinding met de bezochte bestemmingen versterken”.

“De Celebrity Xcel is ontworpen met onze gasten als onze poolster. We hebben hen zelfs betrokken bij het ontwerpproces via het Xcel Dream Makers-programma, dus we weten dat het een gelukkige plek zal zijn voor vakantiegangers wereldwijd”, vervolgde Laura Hodges Bethge, president van Celebrity Cruises. “We zijn verheugd om volgende maand gasten aan boord te mogen verwelkomen”.

“De Celebrity Xcel en de volledige Edge-serie zijn het resultaat van nauwe samenwerking tussen onze teams”, aldus Laurent Castaing, algemeen directeur van Chantiers de l'Atlantique. “Onze voortdurende samenwerking met Royal Caribbean Group weerspiegelt een gedeelde toewijding aan uitmuntendheid en innovatie.”

Directeuren van Royal Caribbean Group en de bemanning van Celebrity Cruises kwamen bijeen om de overdracht van de Celebrity Xcel van Chantiers de l'Atlantique te vieren. De nieuwste aanwinst voor de vloot van Celebrity Cruises werd verwelkomd door Liberty, Hodges Bethge, Castaing en Kyriakos Matragkas, kapitein van de Celebrity Xcel. De directie werd bij de viering vergezeld door meer dan 1600 bemanningsleden van de Celebrity Xcel. Deze mijlpaal werd gevierd met aloude maritieme tradities, waaronder een formele ondertekeningsceremonie, de symbolische vlaggenwisseling aan boord van het schip en een feestelijke toast op het spectaculaire drie verdiepingen tellende Grand Plaza.

Vanaf november vaart de Celebrity Xcel haar eerste seizoen vanuit Fort Lauderdale, met afwisselende routes van zeven nachten naar de Bahama's, Mexico, de Kaaimaneilanden, Puerto Plata, St. Thomas en St. Maarten. In de zomer van 2026 vaart de Celebrity Xcel haar eerste Europese seizoen, reizen van zeven tot

elf nachten in de Middellandse Zee vanuit Barcelona en Athene, inclusief gloednieuwe overnachtingen op Madeira, Portugal. (Bron en foto: Cruisereiziger, 23 oktober 2025).

CELEBRITY XCEL, IMO 9884136 (NB-332), passagiersschip, 2.900 passagiers, 141.262 GT, 15-4-2019 contract onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS N34 met 9-2024 geplande oplevering, 13-6-2024 kiel gelegd, 17-1-2025 te water, 13-9-2025 tot 13-9-2025 proefvaart, 23-10-2025 opgeleverd aan CCL Ships LLC, vlag: Frankrijk (RIF) (FNAX), in beheer bij Celebrity Cruises Inc., Miami FL. 24-10-2025 vertrokken van St. Nazaire. 16-11-2025 doop te Fort Lauderdale door de Braziliaanse chef-kok Janaina Torres.



Crystal Cruises kondigt bouwdata aan voor eerste nieuwbouwschip in 25 jaar

Crystal Cruises heeft belangrijke mijlpalen bekendgemaakt voor de bouw van het eerste nieuwe schip van de rederij in een kwart eeuw. Het schip, dat in mei 2028 wordt opgeleverd, markeert het begin van een nieuw tijdperk voor het luxe cruisemerk onder de vleugels van de Abercrombie & Kent Travel Group.

De eerste bouwfase begint in mei 2026 met het snijden van het staal, gevolgd door de kiellegging in december van datzelfde jaar. Daarmee start officieel de constructie van het eerste nieuwbouwproject sinds de herlancering van Crystal.

“Onze teams werken achter de schermen intensief aan elk detail van dit uitzonderlijke project – van design en vakmanschap tot technische innovatie,” zegt Cristina Levis, CEO van A&K Travel Group. “Deze mijlpalen staan niet alleen voor bouwvoortgang, maar ook voor onze gezamenlijke toewijding met Fincantieri om het meest uitzonderlijke schip op zee te realiseren.”

De naam van het nieuwe schip wordt binnenkort onthuld. Volgens de rederij volgen later dit jaar meer details over de inaugurale reizen en nieuwe suitecategorieën. De verkoop van de eerste afvaarten van het schip start in het voorjaar van 2026, met een wachtlijst die eerder zal openen. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 13 oktober 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 niet gehaald, 19-4-2025 te water gelaten, 3-2026 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.

Disney Cruise Line neemt in Eemshaven nieuw schip DISNEY DESTINY in ontvangst

Disney Cruise Line heeft woensdag officieel de DISNEY DESTINY aan haar vloot toegevoegd tijdens een traditionele overdrachtsceremonie in Eemshaven. Met deze ceremonie, waarbij het eigendom van de scheepsbouwer Meyer Werft wordt overgedragen aan de rederij, is de bouw van het nieuwste Disney-schip formeel afgerond.

Namens Disney Cruise Line namen Joe Schott, president van Disney Signature Experiences, en Sharon Siskie, senior vice president en general manager van Disney Cruise Line, het schip in ontvangst. Ook Captain Andy McDonald, die de Disney Destiny binnenkort naar haar toekomstige thuishaven in Fort Lauderdale, Florida zal brengen, was bij de ceremonie aanwezig – samen met de iconische Mickey en Minnie Mouse.

Vroegere oplevering en innovatieve voorzieningen



Volgens scheepsbouwer Meyer Werft is de DISNEY DESTINY twee weken eerder dan gepland opgeleverd. Het schip beschikt over enkele van de meest geavanceerde entertainmentvoorzieningen binnen de cruise-industrie. De eerste passagiers worden eind november aan boord verwacht.

“Wij zijn zeer verheugd de DISNEY DESTINY vandaag aan Disney Cruise Line te kunnen overdragen,” aldus Bernd Eikens, CEO van Meyer Werft. “Dit project is opnieuw een bewijs van de sterke en langdurige samenwerking tussen onze bedrijven. Het team heeft met veel passie en vakmanschap aan dit schip gewerkt.”

De DISNEY DESTINY is het vijfde schip dat Meyer Werft voor Disney Cruise Line heeft gebouwd, na de DISNEY DREAM (2010), DISNEY FANTASY (2012), DISNEY WISH (2022) en DISNEY TREASURE (2024). Een zesde (zuster)schip (nb: DISNEY ADVENTURE, IMO 9808986, NB-323) wordt in de herfst van 2027 verwacht.

Thema: helden en schurken

Aan boord worden cruisereizigers ondergedompeld in een wereld vol avonturen, geïnspireerd door de helden en schurken uit Disney-, Pixar- en Marvel-verhalen. Een hoogtepunt wordt de exclusieve theatershow Disney Hercules, waarin muziek, humor en grootschalige decors samenkomen.

Ook het bovendek biedt volop vermaak met tien zwembaden en waterzones, terwijl verschillende themarestaurants zorgen voor entertainment tijdens het diner. In het restaurant Pride Lands wordt bijvoorbeeld een muzikale vertelling van The Lion King opgevoerd door zangers en dansers. (Bron: Cruisereiziger, 15 oktober 2025. Foto: Disney Cruise Line).

DISNEY DESTINY, IMO 9834741 (NB-332), Wish Class Passenger (Cruise) Ship, 144.256 GT, 1.1250 passagiers, 20-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 706, 24-3-2025 opgedreven in Hall 6, 19-9-2025 van de werf met de sleepboten GRUNO IV en GRUNO V, 20-9-2025 op de Eemshaven, 24-9-2025 op proefvaart, 30-9-2026 terug op de Eemshaven, 15-10-2025 opgeleverd als DISNEY DESTINY aan Disney Magic Corp., Bahamas, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd., Bahamas (C6HQ9) (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 29-10-2025 vertrokken naar Funchal. 25-10-2025 van Funchal naar Cape Canareval. 20-11-2025 afvaart op de eerste cruise van Port Everglades in Fort Lauderdale.



Royal Caribbean onthult nieuwe LEGEND OF THE SEAS

Royal Caribbean International heeft haar nieuwste schip aangekondigd: LEGEND OF THE SEAS, het volgende lid van de Icon-klasse. Het schip gaat in juli 2026 in Europa debuten en later dat jaar vanuit Fort Lauderdale in de Caraïben varen. Volgens Royal Caribbean wordt LEGEND OF THE SEAS het meest complete familiecruseconcept tot nu toe, met acht thematische buurten, 28 eetgelegenheden – het hoogste aantal op zee – en tal van nieuwe entertainment- en ontspanningsmogelijkheden.

Culinaire wereldreis op zee

Aan boord vinden passagiers een breed culinair aanbod, waaronder Royal Railway – Legend Station, een dinerervaring die passagiers meeneemt langs de oude Zijderoutes met gerechten uit China, India en Italië. Ook nieuw is het Hollywoodland Supper Club, geïnspireerd op de glamour van het klassieke Hollywood, met livemuziek, gastronomische gerechten en cocktails. Daarnaast keert de populaire AquaDome Market terug met een vernieuwd aanbod van wereldkeukens en een nieuwe juice- en smoothiebar. Favorieten zoals Chops Grille, Izumi en Hooked Seafood blijven behouden. (Bron: Cruisereiziger, 6 oktober 2025).

LEGEND OF THE SEAS, IMO 9888560 (NB-331), 3e schip Icon klasse, LNG, 230.000 GT, 21.513 DWT, 2-7-2019 besteld, 29-9-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1402, 29-8-2025 te water gelaten, 12-2026 geplande oplevering aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Bahamas.



MSC WORLD ASIA, IMO 9901556 (NB-328), passagiersschip, 205.700 GT, 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. (Afbeelding: MSC Cruises).



STAR PRINCESS bezig aan haar maiden voyage vanuit Barcelona

Princess Cruises heeft vorig weekend haar nieuwste schip, de Star Princess, feestelijk in de vaart genomen. Het gloednieuwe vlaggenschip van de rederij vertrok uit Barcelona voor een 11-daagse inaugurele Middellandse Zee-cruise, waarmee het tweede schip uit de moderne Sphere-klasse officieel zijn eerste passagiers verwelkomt.

Met een tonnage van 177.800 en plaats voor 4.300 passagiers is de Star Princess een van de grootste en meest luxueuze schepen in de vloot van Princess Cruises. Het schip telt maar liefst 30 eet- en drinkgelegenheden, innovatieve entertainmentconcepten en accommodaties.

“Star Princess schittert als een van de meest spectaculaire schepen die we ooit hebben gebouwd,” zegt Gus Antorcha, president van Princess Cruises. “We wensen haar kapitein, officieren en bemanning veel succes – moge haar reizen veilig zijn, haar zonsondergangen onvergetelijk, en moge ze stralen zoals haar naam belooft.”

Inaugurele seizoen en doopceremonie

De eerste reis van de Star Princess voert van Barcelona naar Marseille, Rome (Civitavecchia), Napels, Sicilië, Cartagena (Spanje) en Gibraltar, om daarna terug te keren naar Barcelona. Na deze 11-daagse reis volgt een kortere Middellandse Zee-cruise, waarna het schip een trans-Atlantische overtocht maakt richting Fort Lauderdale voor het Caribische seizoen en de officiële naamceremonie op 6 november 2025.

In de winter van 2025-2026 vaart de Star Princess routes door het Caribisch gebied, gevolgd door een spectaculaire tocht door het Panamakanaal naar Seattle, waar het schip in de zomer van 2026 zal debuten met 7-daagse Alaska Inside Passage-cruises – als het nieuwste en meest moderne schip dat dit vaargebied aandoet.

Kapitein Gennaro Arma, die ook betrokken was bij de bouw in de werf van Monfalcone, noemt het een eer om de Star Princess te mogen leiden: “Het is een bijzonder moment om onze eerste gasten te verwelkomen en het resultaat te zien van de inzet van een fantastische bemanning.” (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 11 oktober 2025).



STAR SEEKER, IMO 9904819, Passenger (Cruise) Ship, 9.934 GT, 22-11-2024 te water gelaten onder bouwnummer WEST SEA C020, 23-10-2025 van Viana do Castelo op de proefvaart, 26-10-2025 te Viana do Castelo. 28-11-2025 geplande oplevering door West Sea Shipyard, Viana do Castelo, Portugal als STAR SEEKER aan Mystic Cruises S.A., Funchal-Portugal (Madeira) (CQAL9). (Afbeelding: Captain Cruise).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Weak	410 / LDT	430 / LDT	440 / LDT
2	Pakistan	Weak	400 / LDT	420 / LDT	430 / LDT
3	India	Weak	380 / LDT	400 / LDT	410 / LDT
4	Turkey	Steady	260 / LDT	270 / LDT	280 / LDT

Slooprijzen GMS, 1-11-2025



Te weinig slopen bedreigt evenwicht in containermarkt

Dit jaar zijn slechts 10 containerschepen gesloopt, terwijl 1,8 miljoen TEU (tenminste 500 containerschepen) nog steeds op sloop wacht volgens de International Shipowners' Organization. Dit blijkt uit een nieuw onderzoek van de containervloot door de internationale scheepvaartorganisatie Bimco. Volgens gCaptain geeft de analyse aan dat de gemiddelde leeftijd van 's werelds containerschepen de hoogste is in decennia, terwijl de sloopactiviteit historisch laag is. Sinds 2021 worden er een klein dozijn containerschepen per jaar ontmanteld. Tegelijkertijd is het aandeel containerschepen ouder dan 20 jaar gestegen tot bijna een kwart van de wereldvloot. "De toekomstige sloop is moeilijk precies in te schatten, maar onze schattingen wijzen op een achterstand van maximaal 10 procent van de schepen die nog in bedrijf zijn", zegt hoofdanalist Niels Rasmussen van Bimco aan gCaptain. Bimco schat dat milieueisen, routewijzigingen door het Suezkanaal en toenemende efficiëntie de recyclingpercentages de komende jaren kunnen verhogen. (Info: Søfart, gCaptain, Bimco, e.a., 28 oktober 2025. Foto: Teun van der Zee, 12-5-2025).

ADALYNN, IMO 9231767, Crude Oil Tanker, 84.598 GT, 164.551 DWT, 2002 opgeleverd als UNICORN. 11-2007 herdoopt HEYDAR ALIYEV. 10-2018 herdoopt SUPREME. 6-2021 herdoopt CLARA. 9-2022 herdoopt LARA I. 1-2024 herdoopt CAMELIA. 9-11-2024 verkocht aan Global Shipping Holding Ltd., Navi Mumbai, vlag: Antigua and Barbuda (V2YR6), in beheer bij Oceanpack Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 11-2024 herdoopt ADALYNN. 16-6-2025 bij de ankerplaats van Khor Fakkan in aanvaring gekomen met de tanker FRONT EAGLE, aan boord brak brand uit. 2025 verkocht voor sloop. 12-10-2025 op Gadani Anchorage. 10-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

Tankers in aanvaring bij Khor Fakkan

De ADALYNN kwam op 16 juni 2025 om 21:14 uur UTC in botsing met de tanker FRONT EAGLE nabij de ankerplaats Khor Fakkan. De FRONT EAGLE was geladen en onderweg naar Zhoushan. De ADALYNN, die niet was geladen, had net de ankerplaats verlaten.

De FRONT EAGLE, met 22 bemanningsleden uit Oost-Europa en Azië aan boord, voer zuidwaarts met een snelheid van 13,1 knopen en maakte een stuurboordbocht, waarbij het schip de achterste bakboordzijde van de ADALYNN raakte, die met een snelheid van 4,8 knopen zuidoostwaarts richting het Suezkanaal voer. De aanvaring resulteerde in een breuk in de romp en een enorme brand op de ADALYNN. De brand verspreidde zich snel en verwoestte de bovenbouw van de tanker. De brand verspreidde zich ook naar het

dek van de FRONT EAGLE. De bemanning van de FRONT EAGLE kon het snel blussen en er waren geen meldingen van gewonden. Op 17 juni om 01.51 uur UTC veranderde de status van de FRONT EAGLE naar 'Niet onder bevel'.

De kustwacht van de Nationale Garde van de VAE heeft de 24 bemanningsleden van de ADALYNN geëvacueerd met behulp van reddingsboten. De oorzaak van het incident was niet veiligheidsgerelateerd, maar vermoedelijk een navigatiefout. Door het vervalsen van GPS-signalen is het gebied de laatste tijd echter gevoeliger voor ongelukken.

De Oekraïense overheid beschuldigt ADALYNN ervan betrokken te zijn bij de export van Russische olie/olieproducten vanuit de Oostzeehaven Oest-Loega. Ook zou het bedrijf misleidende praktijken hebben toegepast, zoals het uitschakelen van het AIS en het uitvoeren van duistere activiteiten in het Kola-baaigebied in 2023 en 2024.

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

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

De FRONT EAGLE heeft een beschermings- en schadeverzekering bij Steamship Mutual. De ADALYNN heeft geen dekking bij een van de twaalf clubs die deel uitmaken van de International Group of P&I Clubs. Het gebied waar de aanvaring plaatsvond, is aangemerkt als een gebied met een hoog risico. Reders hebben daarom aanvullende dekking nodig van gespecialiseerde oorlogsverzekeraars, die de verantwoordelijkheid voor casco- en P&I-claims op zich nemen. (Timsen, 19-6-2025).

Olieramp breidt zich uit door vermoedelijk geloste schaduwtanker

Een olievlek van ongeveer 15 vierkante kilometer heeft zich gevormd in de Golf van Oman, voor de kust van Iran en de VAE, na de botsing tussen de ADALYNN en de FRONT EAGLE. De olievlek, die op 17 juni een oppervlakte van 3,7 vierkante kilometer besloeg, was binnen 24 uur verviervoudigd in omvang, wat een potentiële milieuramp in de regio zou kunnen veroorzaken. De ADALYNN maakt deel uit van de Russische schaduwvloot en heeft eerder Russische olie vervoerd vanuit de Russische haven Oest-Loega, in strijd met de G7-prijslimiet, door tactieken zoals het uitschakelen van het AIS te gebruiken om detectie te voorkomen. Hoewel officieel werd gemeld dat het geen lading aan boord had, suggereerde de diepgang van het schip van 9,3 meter dat het mogelijk tot 70.000 ton ruwe olie vervoerde. De herkomst van de lading op deze reis blijft onbevestigd. Deze is echter hoogstwaarschijnlijk overgeladen vanaf een ander schip. Tussen 1 mei en het moment van de aanvaring cirkelde de ADALYNN in hetzelfde gebied in de Golf van Oman, wat wijst op mogelijke overslag van ruwe olie van schip naar schip. Daarvoor lag de tanker aangemeerd in de haven van Duqm en maakte periodieke tochten naar de Golf van Oman. De laatste bevestigde directe lading vond plaats in de haven van Ust-Luga in september 2024, waarna het schip terugkeerde naar Duqm en verschillende andere havens in de regio aandeed.

De eigenaar van de ADALYNN is Global Shipping Holding Ltd., gevestigd in Antigua-Barbuda, met een postadres in een oud kantorencomplex in Navi Mumbai. Het complex huisvest meerdere bedrijven in logistiek, zeevaartopleidingen en scheepsmanagement. Er is echter geen openbare register waarin kan worden bevestigd of de exploitant van de ADALYNN huurder is. Het Indiase bedrijf exploiteert twee oudere tankers, naast de ADALYNN, de CARCHARODON (IMO: 9258882), die eveneens door het Verenigd Koninkrijk is gesanctioneerd voor het vervoer van Russische olie. Beide tankers zijn door de Oekraïense overheid gesanctioneerd vanwege hun betrokkenheid bij de schimmige Russische oliehandel. Er zijn geen gegevens van Global Shipping Holding Ltd. beschikbaar in OpenCorporates, 's werelds grootste open database van rechtspersonen. Gegevens over de scheepsvolging gaven ook aan dat de ADALYNN mogelijk geen P&I-verzekering (Protection and Indemnity) heeft, zonder welke de aansprakelijkheid voor milieu- of andere schade uitsluitend bij de eigenaar van het schip zou liggen. Na de aanvaring probeerde de operator van de FRONT EAGLE, Frontline, contact op te nemen met de eigenaren van de ADALYNN, maar kon niemand vinden om mee te praten. Frontline moest via een lokale agent – niet de eigenaar van het schip – achterhalen dat de bemanning van de ADALYNN veilig aan land was gekomen en in een hotel was ondergebracht. De FRONT EAGLE lag op 19 juni nog steeds voor anker in positie 25.14 NB en 056.34 OL. (Timsen, 19-6-2025).

AE GAS, IMO 9113939, LPG Tanker, 3.565 GT, 2.601 DWT, 1995 opgeleverd als TAURUS GAS. 9-1998 herdoopt DEAUVILLE. 1-2010 herdoopt AE GAS. 17-9-2025 verkocht aan Jahaj Solutions FZE, St. Kitts and Nevis (V4BP7), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 5-10-2025 verkocht voor sloop naar India. 7-10-2025 op Alang Anchorage, 12-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AL SAMA, IMO 9161687, Bulk Carrier, 38.364 GT, 73.762 DWT, 11-12-1996 kiel gelegd, 10-7-1997 te water, 7-8-1997 opgeleverd als CORONA CHALLENGE. 3-2002 herdoopt ANDHIKA LORETO. 9-2003 verkocht aan Laeisz Schifffahrtsges.m.b.H. & Co., Bremen. 11-2003 herdoopt PILSUM. 6-2006 herdoopt KALYPSO. 3-2014 herdoopt UNICO STELLA. 11-2020 herdoopt KC HADONG. 2023 verkocht aan Bao Feng Investment Co. Ltd., Panama, 11-2023 herdoopt BAO TENG. 2024 verkocht aan Searak Marine S.A., Panama (3E5386), 5-2024 herdoopt CY OCEAN. 28-10-2024 verkocht aan Jebel Sharm Marine S.A., Panama (3E5386), in beheer bij Sea Horse Middle East Marine Services LLC, Abu Dhabi, 10-2024

herdoopt AL SAMA. 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 12-10-2025 op Gadani Anchorage, 22-10-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANG HO, IMO 9132765, Pusher Tug, 465 GT, 19-6-1995 opgeleverd door Matsuura Iron Shipbuilding, Osakikamijima, Japan als KOSHO MARU NO. 3. 2003 herdoopt KINEI MARU NO. 28. 10-2008 herdoopt SOOYANG. 26-9-2025 verkocht aan Future Projects Inc., St. Kitts & Nevis (V4CC7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2025 herdoopt ANG HO. 18-10-2025 van Singapore, 28-10-2025 op Chittagong Anchorage.



ARATERE, IMO 9174828, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 17.816 GT, 5.464 DWT, 11-11-1997 kiel gelegd, 15-12-1998 opgeleverd door Hijos de J. Barreras S.A. (1570) als ARATERE. 17-10-2003 verkocht aan KiwiRail Ltd., New Zealand (ZMII). 15-3-2011 in beheer bij Interislander (Division of KiwiRail Ltd.). 21-6-2024 bij vertrek uit Picton, Nieuw Zeeland op reis naar Wellington uit het roer en aan de grond gelopen. De acht passagiers en 39 bemanningsleden liepen geen gevaar, de volgende avond is het schip vlot gebracht. Dat zou zijn veroorzaakt doordat de stuurautomaat een halfuur te vroeg was geactiveerd, waardoor het schip een mijl te vroeg naar een nieuwe koers draaide. Hoewel de bemanning de fout bemerkte, kon niet op tijd worden ingegrepen om stranding te voorkomen. 10-10-2025 verkocht voor sloop naar India. 10-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4CV7), 10-2025 herdoopt VEGA. (Foto: Chris Howell, 31-12-2018, Picton).

Laatste afvaart van de ARATERE vanuit Picton

De ARATERE zal op 18 augustus om 11.00 uur haar laatste afvaart maken vanuit Picton, na 26 jaar dienst. Grote infrastructuurwerkzaamheden in Picton zullen dan beginnen ter voorbereiding op de komst van nieuwe veerboten met spoorverbinding in 2029. De KAIĀRAHI keert terug uit het droogdok in Singapore om de ARATERE te vervangen na voltooiing van het geplande onderhoud. Er zijn geen boekingswijzigingen nodig voor vrachtklanten of passagiers, aangezien er al een nieuwe dienstregeling met twee schepen is. De overstap van drie schepen naar twee schepen, de KAITAKI en de KAIĀRAHI, zal een grote impact hebben op personeel, passagiers en vracht. De capaciteit van de twee nieuwe veerboten zal groter zijn dan de huidige vloot van drie schepen als een noodzakelijke stap naar een efficiëntere en duurzamere toekomst. De bemanning van de ARATERE zal het schip begin september tijdens een privé-evenement uitzwaaien. (Timsen, 7-8-2025).

ARATERE wordt in India gesloopt

KiwiRail heeft ermee ingestemd de 'Aratere' te verkopen aan een koper, die hem zal afleveren bij een gespecialiseerde recyclingwerf in India. De veerboot werd in augustus buiten dienst gesteld om plaats te maken voor de haveninfrastructuur die nodig is voor de komst van twee nieuwe veerboten met spooraansluiting, die in 2029 geleverd moeten worden. Omdat de 'Aratere' vanwege zijn leeftijd niet geschikt werd geacht voor de meeste veerbootmaatschappijen en aanzienlijke aanpassingen of gespecialiseerde haveninfrastructuur zou vereisen, heeft KiwiRail een veilige, efficiënte en milieuverantwoorde recyclingoptie nagestreefd. Interislander heeft gedurende het hele proces nauw samengewerkt met de Environmental Protection Authority. In april kondigde spoorwegminister Winston Peters aan dat de veerboot buiten dienst zou worden gesteld omdat het de enige veerboot was waar spoorvracht op en af kon rijden, wat betekende dat hij niet gebruikt kon worden bij een andere kade in

Picton terwijl daar en in Wellington havenupgrades gaande zijn voor de nieuwe veerboten. Het zou \$ 120 miljoen hebben gekost om de 'Aratere' in dienst te houden. Zodra de koper eigenaar wordt van de veerboot, is deze verantwoordelijk voor de bemanning van de reis naar het recyclingterrein, onder voorbehoud van goedkeuring door de EPA. KiwiRail heeft apparaten, meubels en andere items van de 'Aratere' hergebruikt in haar vloot en activiteiten, en sommige items zijn gedoneerd. Het schip ligt sinds 18 augustus aangemeerd in Wellington. (Timsen, 10-10-2025).



ARK, IMO 8504260, General Cargo Ship, 2.564 GT, 3.050 DWT, 1985 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg (981) als HEIKE LEHMANN aan Reederei Hans Lehmann OHG, B.R.D. 9-2013 verkocht aan Uniluck Management Ltd, Belize (V3NL9), in beheer bij Norfes-Marine Service Co. Ltd., herdoopt ARK. 7-5-2024 in beheer bij Eastern Marine Agency LLC, Vladivostok. 2025 verkocht voor sloop naar India. 1-11-2025 op Bhavnagar Anchorage. (Foto: Ruud Zegwaard, 24-7-2010, N.O.K.).

ASIAN ENTERPRISE, IMO 9074822 (NB-332), Bulk Carrier, 25,676 GT, 1995 opgeleverd als SANKO RANGER. 3-6-2004 in beheer bij Thoresen & Co Bangkok Ltd., 2004 herdoopt THOR ENTERPRISE. 11-11-2011 verkocht aan Thoresen Shipping Singapore Pte. Ltd., Singapore. 27-6-2018 verkocht aan J International Shipping Inc, Panama, in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., herdoopt ASIAN ENTERPRISE. 26-1-2025 op 2,7 mijl west van Pulau Cula, op de oostelijke strook van het verkeersscheidingsstelsel (TSS) van de Straat Singapore (SS), om 02:15 uur geënterd door twee daders, bewapend met voorwerpen die op een pistool leken, de overvallers stalen motoronderdelen en sloegen op de vlucht. 9-2025 verkocht aan slopers te Chittagong. 9-10-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASMAA Z, IMO 9162966, Bulk Carrier, 25.977 GT, 47.240 DWT, 2-12-1997 opgeleverd als HARMONIC HALO. 3-2006 herdoopt HALO FRIENDS. 5-2007 herdoopt JAG RIDDHI. 3-2009 herdoopt TONG XIANG. 4-2018 herdoopt WAN TONG STAR. 9-2020 herdoopt PHOEBE. 6-2022 herdoopt JIE SHUN DA. 6-6-2023 verkocht aan Asmaa Shipping Co. Ltd., Sierra Leone (9LU2560), in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., Jounieh, Libanon, 6-2023 herdoopt ASMAA Z. 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 25-10-2025 op Gadani Anchorage

ATLANTIC PROVIDER, IMO 9144471 (NB-277), Ro-Ro Cargo Ship, 5.752 GT, 1997 opgeleverd als SCAN PARTNER. 17-12-2001 herdoopt PALAWAN. 24-10-2002 herdoopt FRET MEUSE. 22-12-2003 herdoopt PALAWAN. 3-2008 herdoopt OXL LOTUS. 19-8-2014 herdoopt JEDEN LOTUS. 2016 verkocht aan Ocean Star Shipping Ltd., Trinidad & Tobago, vlag: St. Vincent and Grenadines, 11-2-2016 herdoopt ATLANTIC PROVIDER. 2018 opgelegd te Port of Spain. 2-2-2021 opgelegd te Port of Spain te koop aangeboden om gesloopt te worden. 22-11-2021 verkocht aan Milwall Maritime Inc., 11-2021 vlag: St. Kitts and Nevis (V4OG4), herdoopt GABRI S. 18-5-2022 verkocht aan NMS Management Co. S.A., St. Kitts and Nevis, in beheer bij One Nile Management S.A., herdoopt ELMES. 7-2022 in beheer bij Ali Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti. 4-2-2025 verkocht aan Als Shipping Co. S.A., St. Kitts and Nevis. 28-7-2025 gearriveerd bij een scheepswerf te Tuzla. 4-8-2025 verkocht aan Sla Marine Co. S.A., St. Kitts and Nevis, 8-2025 herdoopt MEROE.

Oekraïense arbeider overleden, meer gewonden toen schip kapseisde in Tuzla

Eén werfmedewerker kwam om het leven en minstens vier anderen raakten gewond toen de "ELMES", die reparaties en onderhoud onderging op de Tuzla-scheepswerf, op 9 oktober 2025 rond 14.30 uur plotseling naar bakboord kantelde op de Yıldız-scheepswerf. Het schip, dat reparaties en onderhoud onderging, raakte om nog onbekende redenen overstag. Enkele arbeiders aan boord vielen in zee, terwijl een luikdeksel en diverse andere voorwerpen van het dek van het schip begonnen te glijden. Het luikdeksel viel op enkele arbeiders op de kade.



Na de melding werden talloze hulpverleners, de brandweer, de kustwacht en de politie naar de plaats van het ongeval gestuurd en startten reddingsoperaties. Vlasyuk Yevgen, een 46-jarige Oekraïense arbeider, overleed toen het luik van de evacuatiehelling op hem viel. Na onderzoek werd het lichaam van de overleden arbeider overgebracht naar het Forensisch Medisch Instituut. De bevoegde autoriteiten hebben een onderzoek naar het incident ingesteld. Ook het Openbaar Ministerie is een onderzoek gestart en veiligheidsexperts blijven het gebied inspecteren. Sinds augustus 2025 staat het schip geregistreerd voor het in de Marshalleilanden gevestigde bedrijf SLA Marine Co. en ligt het sinds 28 juli aangemeerd op de scheepswerf. (Timsen, 13-10-2025. Foto OXL LOTUS: Frits Olinga, 1-8-2012, vertrek van de Eemshaven naar Aberdeen).

BOCEANICA, IMO 9267132, Oil Products Tanker, 42.058 GT, 71.864 DWT, 2004 opgeleverd door STX Shipbuilding Co. Ltd., Seoul als FOTINI LADY. 5-2021 herdoopt BOCEANICA. 9-6-2021 verkocht aan Vista Oceanica Shipping Corp., Palau. 12-8-2021 verkocht aan Concord Tankers Inc., Palau, in beheer bij Monumont Ship Management Ltd. 28-10-2021 in beheer bij Harbour Ship Management Ltd., Barcelona. 10-7-2022 verkocht aan Vista Oceanica Shipping Corp., Djibouti, in beheer bij Harbour Ship Management Ltd., Barcelona. 11-2022 vlag: onbekend. 8-8-2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 14-10-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

BOW CEDAR, IMO 9087013 (NB-332), Chemical/Oil Products Tanker, 23.220 GT, 37.455 DWT, 4-7-1995 kiel gelegd, 25-4-1996 opgeleverd door Kværner Florø AS (132) als BOW CEDAR aan Odfjell Chemical Tankers AS, Noorwegen. 10-2008 in beheer bij Odfjell Management AS. 25-5-2015 in beheer bij Odfjell Asia II Pte. Ltd. 18-10-2016 in beheer bij Odfjell Management AS. 11-2021 vlag: Marshall Islands (V7A5043). 9-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 9-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



COLLARROY, IMO 8618281, Passenger Ship, 1.184 GT, 16-4-1988 te water, 8-1988 opgeleverd door Carrington, Newcastle NSW (198) als COLLARROY aan Government of New South Wales, Australië (VKN6270) (Sydney Ferries). 7-2012 in beheer bij Harbour City Ferries Pty. Ltd., Sydney NSW. 28-9-2023 opgelegd. 10-2025 verkocht voor sloop. (Foto: Arjan Elmendorp, 6-10-2025, Sydney).

CS DISCOVERY, IMO 9219355 (NB-327), Container Ship, 35.824 GT, 42.089 DWT, 3091 TEU. Te water gelaten als KATJANA. 12-2001 opgeleverd als APL MEXICO. 2001 herdoopt KATJANA. 4-12-2004 herdoopt NORASIA TAURUS. 11-8-2005 herdoopt NORASIA BALKANS. 12-2-2010 herdoopt CS DISCOVERY. 2016 door MS 'Loretta' Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Liberia (A8QR) (Peter Döhle Schiffahrts-K.G.) verkocht voor sloop (330 USD/TO), verkocht aan Madhav Industrial Corp., India, 3-1-2017 op Gotnath Anchorage, 6-1-2017 op Bhavnagar Anchorage, 11-1-2017 te Alang (Plot 34) op het strand gezet om gesloopt te worden, 12-1-2017 aanvang sloop.

Twee scheepseigenaren beschuldigd van illegale afvaltransporten

Vanaf maart 2025 moeten twee scheepseigenaren voor de rechtbank in Rendsburg verschijnen voor illegale afvaltransporten. De maximumstraf is vijf jaar gevangenisstraf. De opening van de procedure zal waarschijnlijk een precedent scheppen voor de behandeling van soortgelijke zaken, waarvan de data nog niet bekend zijn. Het proces gaat terug op een aanklacht die in 2022 door het Openbaar Ministerie van Kiel werd ingediend. De opening van de procedure is herhaaldelijk uitgesteld. De scheepseigenaren worden ervan beschuldigd de WESTERHAMM in 2016 naar Alang te hebben gestuurd voor sloop. Het afvoeren van schepen voor sloop buiten de reikwijdte van de Europese wetgeving kan illegaal zijn als het bepaalde voorschriften schendt; dit betreft met name het zogenaamde Verdrag van Bazel en de EU-verordening inzake de overbrenging van afvalstoffen, die de export van gevaarlijk afval naar niet-OESO-landen zoals India verbiedt.

In 2023 klaagde het Openbaar Ministerie van Hamburg drie vertegenwoordigers van de rederij Peter Döhle bij de regionale rechtbank van Hamburg aan wegens illegale scheepssloop. Deze zaak betrof de sloop van het schip "CS Discovery" begin 2017, dat volgens het Openbaar Ministerie van Hamburg ongeveer 14.000 ton gevaarlijk afval bevatte.

In de zaak van de WESTERHAMM onderzocht het Openbaar Ministerie van Kiel niet alleen de twee Rendsburgse reders, maar ook de Hamburgse reders Jochen en Christoph Döhle en Döhle's directeur Gaby Bornheim, tevens voorzitter van de Vereniging van Duitse Reders (VDR). De rechercheurs gingen ervan uit dat de drie verdachten als een soort bemiddelaar optraden bij de sloop van de WESTERHAMM. De procedure tegen Gaby Bornheim en Christoph Döhle is inmiddels gestaakt. Jochen Döhle werd daarentegen in januari 2024 aangeklaagd. In een aparte zaak wordt hij beschuldigd van medeplichtigheid aan illegale afvallozing. Döhle zal zich ook voor de rechtbank van Rendsburg moeten verantwoorden. Het is nog niet duidelijk wanneer de procedure zal beginnen. (Timsen, 15-10-2024).

Geen proces bij sloop

Er zal geen proces plaatsvinden in de zaak van de sloop van de CS DISCOVERY. De rechtbank van eerste aanleg van de Hanze heeft een beroep van het Openbaar Ministerie van Hamburg verworpen. Volgens Duits recht was er in de zaak geen sprake van een strafbaar feit, concludeerde de verantwoordelijke rechtbank. In april had de rechtbank van eerste aanleg van Hamburg al het verzoek tot strafvervolgning tegen twee tekenbevoegden en een van de eigenaren van een rederij afgewezen. Het Openbaar Ministerie beweerde dat zij de Duitse afvalverwerkingwet hadden overtreden. De rechtbanken zagen de zaak anders. Het zou alleen strafbaar zijn geweest als het schip rechtstreeks vanuit een Duitse haven naar Alang was verscheept voor sloop. De CS DISCOVERY was echter voor het laatst vanuit een Italiaanse haven vertrokken. (Timsen, 20-10-2025).

DA NANG GAS, IMO 9388429, LPG Tanker, 4.306 GT, 4.771 DWT, 25-9-2006 opgeleverd als HARLEQUIN. 8-2013 herdoopt GAS ETHEREAL. 27-9-2019 verkocht aan Gas Shipping JSC, Ho Chi Minh City-Vietnam (XVXR7), 9-2019 herdoopt DA NANG GAS. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 24-9-2025 van Kampung Labohan naar Chattogram. 20-10-2025 te Chattogram (Chittagong) op het strand gezet om gesloopt te worden.

DALIA. IMO 7911595, Aggregates Carrier, 2.340 GT, 3.241 DWT. 15-10-1981 opgeleverd als CORCONTE door Ast. del Atlantico, Santander (212) als CORCONTE aan Mar. del Besaya S.A., Spanje. 1.496 BRT, 3.241 DWT. 1986 verkocht aan Storesund Rederi, Noorwegen, herdoopt ANGLO. 1989 verkocht aan Anglo Shipping Ltd., Bahamas, herdoopt CORRIENTE. 1991 verkocht aan Mindell Shipping S.A., Bahamas. 1993 verkocht aan Hagland Bulk K/S, Noorwegen, herdoopt MIRA NOR. 30-8-2002 in beheer bij Hagland Shipping AS. 4-3-2008 verkocht aan Nobleza Armadora, 3-2008 vlag: Uruguay, in beheer bij Nobleza Naviera, 3-2008 herdoopt CORAJE. 20-3-2020 verkocht aan Return Shipping Ltd., 3-2020 vlag: Sierra Leone, in beheer bij Safe Sea Services S.a.r.l., 2020 herdoopt CRUZ DEL SUR. 5-2020 herdoopt CRUZ. 19-2-2021 verkocht aan Manassa2 M Shipping Ltd., 2-2021 vlag: Comoros, 2-2021 herdoopt MANASSA FLOWER M. 25-1-2022 in beheer bij Cedar Marine Services SAL. 8-2022 herdoopt PRIDE. 10-2022 vlag: Palau. 10-2022 Abdullah Reis Charity Ltd., Palau, herdoopt SEA MERCY. 21-3-2023 in beheer bij African A Marine Ltd. 6-2023 verkocht aan Nezha Shipping Co., Palau, 6-2023 herdoopt DALIA. 9-2024 vlag: St. Kitts and Nevis. 10-2025 verkocht voor sloop naar India.

DISC INSPIRATION, IMO 9409936. Boorschip, 65.573 GT, 55.500 DWT. 31-10-2009 opgeleverd als DISC INSPIRATION aan Rota Shipping Inc., Marshall Islands (V7MO3), in beheer bij Transocean Inc. 2-11-2009 in beheer bij Transocean Offshore Deepwater, Marshall Islands. 1-2010 verkocht aan Triton Nautilus Asset Leasing, Marshall Islands, in beheer bij Transocean Offshore Deepwater, Marshall Islands. 11-2018 verkocht aan Triton Voyager Asset Leasing, Marshall Islands, in beheer bij Transocean Offshore Deepwater, Marshall Islands. 16-8-2025 van Las Palmas. 29-9-2025 Rota Shipping Inc., Marshall Islands, in beheer bij Transocean Offshore Deepwater, Marshall Islands. 24-10-2025 op Aliğa Anchorage. 10-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

FAN SHUN, IMO 9131046, Bulk Carrier, 26.341 GT, 45.916 DWT, 12-9-1997 opgeleverd als BLUE DREAM. 2-2006 herdoopt ARION SB. 3-2025 herdoopt GRAND BRIDGE. 6-8-2020 verkocht aan Fanshun Shipping Co. Ltd., Panama (3FEZ5), 2-2020 herdoopt FAN SHUN. 10-2025 verkocht voor sloop.

FU RONG YUAN, IMO 9136747, LPG Tanker, 3.540 GT, 2.854 DWT, 15-2-1996 opgeleverd als FU RONG YUAN. 19-11-2009 verkocht aan Shenzhen Cosco LPG Shipping Co. Ltd., China (BOEA). 2025 verkocht voor sloop (390 USD/TO). 11-9-2025 gearriveerd bij Jinzhou Scrapyard om gesloopt te worden.



HEBRIDEAN ISLES, IMO 8404812 (NB-323), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 3.040 GT, 671 DWT, 12-1985 opgeleverd door Cochrane Shipbuilding, Selby (130) als HEBRIDEAN ISLES aan Caledonian MacBrayne Ltd., U.K. (GFMJ). 10-2006 in beheer bij Calmac Ferries Ltd., Gourock. 2-2020 ingevallen voor de ISLE OF MULL (IMO 86083390, 1988) die op 20 februari 2012 bij aankomst te Oban tegen de pier werd gesmeten door een windvlaag, de boegdeur en de gang-way raakten beide beschadigd, er waren geen gewonden en de passagiers zijn veilig aan land gebracht. 2-8-2024 de ferry HEBRIDEAN ISLES verkocht voor sloop. 18-11-2025 op het King George V Dock te Glasgow en opgelegd. 10-2025 verkocht aan Smedegaarden A/S te Esbjerg, Denemarken. 26-10-2025 achter de AHTS PEGASUS (IMO 9433743) vertrokken van King George V Docks te Glasgow, 2-11-2025 te Esbjerg, met assistentie van de sleepboot SIGYN om gesloopt te worden. (Foto: Bent Mikkelsen, 2-11-2025, Esbjerg).

HOKUSHIN MARU, IMO 9032290, Cementtanker, 2-6-1991 te water, 2-8-1991 opgeleverd door Shitanoe Kaiun K.K. als HOKUSHIN MARU aan Marukyo Kaiun K.K., Japan. 699 GT, 1.700 DWT. 2000 verkocht aan Corp. for Advanced Transpor & Tecnology & Marukyo Kaiun K.K., Japan. 2009 verkocht aan Koyo Kaiun Co. Ltd., Japan. 6-10-2025 verkocht voor sloop.

HOROZ, IMO 7610830, Tug, 129 GT, 1978 opgeleverd door Unión Naval Levante, Barcelona als JOAQUIN MIR. 1988 herdoopt POMPEU FABRA. 6-2012 vlag: Togo, 6-2012 herdoopt HOROZ. 12-2013 verkocht aan Gulfstream Solution Ltd., Panama (HP5109), in beheer bij 2E Denizcilik Sanayi Ticaret A.S., Istanbul. 16-10-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ICON AMARA, IMO 9653109, Offshore Supply Ship, 3.396 GT, 3.500 DWT. 30-9-2014 opgeleverd als TANJUNG PIAI 2 aan Icon Piai 2 L Inc., Maleisië (9MQV3), in beheer bij Icon Ship Management Sdn. Bhd. 8-2020 herdoopt ICON AMARA. 2-8-2024 op weg naar het Patricia-platform, op 23 mijl uit de kust van Samalaju in Bintulu, Serawak, een explosie in de machinekamer opgelopen, dat kostte twee mensen het leven, een ander bemanningslid raakte ernstig gewond. Twee andere slachtoffers werden overgebracht naar de JM PURNAMA (IMO 9626637) voor eerste behandeling. De hoofdingang van de machinekamer werd eruit gerukt. Drie ambulances spoedden zich naar de havensteiger van Bintulu, waar het schip na het incident werd gesleept. Vijf ambulances van het ziekenhuis van Bintulu en de brandweer werden ook ingezet om assistentie te verlenen. De gewonde zeeman werd naar het ziekenhuis van Nyabau gebracht. De stoffelijke resten van de ingenieur arriveerden op 5 augustus rond 4 uur 's ochtends op het vliegveld van Kuala Lumpur, Sepang, en werden vervolgens naar Kampung Parit gebracht, waar hij werd begraven op de Jay Muslim-begraafplaats in Matang Jelutong. 8-2024 stil gelegd te Labuan. 9-2025 in beheer bij Regulus Offshore Sdn. Bhd. 10-2025 verkocht voor sloop (as is Labuan).

INTERIM, IMO 9039121, Crude Oil Tanker, 7-8-1991 te water, 26-12-1991 opgeleverd door Shin Kurushima DY, Onishi (2727) als CAPTAIN HELEN aan H Corp. S.A., Panama. 25.060 GT, 40.406 DWT. 1992 verkocht aan Copropriete du Navire Captain Helen, Frankrijk. 1994 vlag: Wallis & Futuna. 2003

verkocht aan Linda Navigation Co. Ltd., Malta herdoopt SILVERIE. 2011 herdoopt RESHMA. 2024 verkocht van Reshma Ltd., Panama aan Prime Energy Corp., Panama, herdoopt INTERIM. 10-2025 verkocht voor sloop (470 USD/TO).



JAN HUS, IMO 9125786 (NB-332), Bulk Carrier, 16-6-1997 opgeleverd als JAN HUS door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (5130001) aan C.O.S. Venus Ltd., Valletta-Malta (9HKC5), in beheer bij Czech Ocean Shipping Joint-Stock Co. 16.405 GT, 9.211 NT, 26.045 DWT, 171,97 (161,97) x 25,06 x 14,25 x 10,000 meter. 5 ruimen, G 35.670 m³. 4 kranen van 25 ton SWL. 14 kn. 6.634 EPK, 4.878 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1620, B&W 6L50MC, Hudong Shipyard, Shanghai. 10-1997 aanvankelijk verkocht aan Ommeren Shipping B.V., t.b.n. AVEDRECHT, Van Ommeren zag af van de koop door de dalende vrachtprijzen, van de aanvankelijk 12 gekochte schepen nam VO er 4 over. 1998 verkocht aan Egon Oldendorff, Monrovia-Liberia (ELXE3), in beheer bij Oldendorff Asia Pte. Ltd., herdoopt ERNST OLDENDORFF. 1999 in beheer bij Egon Oldendorff. 2001 in beheer bij Oldendorff Carriers G.m.b.H. & Co. K.G. 2013 verkocht aan Birch Shipping Ltd., Hong Kong (VRLZ5), 4-2013 herdoopt BIRCH 5. 14-2-2015 vanaf Taranto, liggend aan de boeien voor de kust van Giali bij het eiland Giali, Griekenland met assistentie van de sleepboot DIMOSTHENIS GIANNISIS (Volos Tugs Union Shipping Co., ex BRAGE), drie meter boven de waterlijn een scheur in de romp op van 12 x 11 cm. opgelopen. De schade aan bakboordzijde werd onderzocht door de patrouilleboot OS-ELAKT. Het schip werd uit de vaart genomen totdat de zeewaardigheid was gegarandeerd. 7-2015 verkocht aan Wah Yuen International Shipping Ltd., Hong Kong, 7-2015 herdoopt HE FU. 30-12-2024 te Pingtan, China. 4-1-2025 verkocht aan Gao Cai Shipping Ltd., 1-2025 vlag: St. Kitts and Nevis, 1-2025 herdoopt CASIO. 2-2025 vlag: Guyana (FALSE) (8RAA01). 9-2025 verkocht aan slopers (as is Hong Kong). 30-9-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., Comoros (D6A4215), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai en GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SIO. 19-10-2025 op Chittagong Anchorage, 23-10-2025 verhaald op Chittagong Anchorage, 23-10-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto ERNST OLDENDORFF: Chris Howell, 14-8-2011).

JIN HAI YU, IMO 9125554, Bulk Carrier, 26.922 GT, 43.797 DWT, 25-7-1996 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd., Seoul als K. TOPAZ. 8-2005 herdoopt K. GOLD. 12-2009 verkocht aan Fujian Shipping Co., China (BPEX9), 12-2009 herdoopt JIN HAI YU. 10-8-2025 bij Xinhui Scrapyard om gesloopt te worden.

KUROSHIO, IMO 8757324 (NB-331), pijpenlegger van Nippon Steel Engineering Co., 14.661 GT, 19.694 DWT, 12-9-1972 opgeleverd door Hakodate Dock, Hakodate als KUROSHIO, vlag: Panama (H8ZP). 8-2025 verkocht voor sloop (as is Batam). 2025 herdoopt JOSH. 11-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KUROSHIO 2, IMO 8757336 (NB-331), pijpenlegger van Nippon Steel Engineering Co., 13.518 GT, 12.566 DWT, 2-1976 opgeleverd als KUROSHIO 2. 6-2018 vlag: Japan. 3-2019 vlag: Panama (3EOH7). 8-2025 verkocht voor sloop (as is Batam). 15-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LADY L, IMO 8500630 (NB-332), Reefer, 8.864 GT, 6.333 DWT. 1986 opgeleverd door Stocznia Gdanska, Gdansk (B364/01 als KOCIEWI aan P.P.U.R.M. Transocean, Polen. 8.833 BRT, 6.333 DWT. 1991 verkocht aan Maritime Reefer Transport Ltd., Polen. 1995 verkocht aan Kociewie Transocean Co. Ltd., Cyprus. 7-2001 vlag: Malta, 7-2001 herdoopt ATLANTIC LADY. 10-2010 vlag: Belize. 1-2012 vlag: St. Kitts and Nevis. 3-2018 vlag: Rusland. 28-8-2025 verkocht voor sloop naar India. 28-8-2025 verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., 8-2025 vlag: Mongolië (JVWH8), 8-2025 vlag: herdoopt LADY L. 28-9-2025 op Bhavnagar Anchorage, 2-10-2025 op Alang Anchorage, 7-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LNG JAMAL, IMO 9200316 (NB-332), LNG Tanker, 112.090 GT, 72.692 DWT, 26-4-1999 kiel gelegd, 26-2-2000 te water, 25-10-2000 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2157) als LNG JAMAL aan OSAKA/NYK/MOL/K LINE, Japan (JPHB) (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 2021 verkocht aan Osaka Gas International Transport Inc., Japan (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 25-4-2025 opgelegd. 9-9-2025 verkocht voor sloop. 11-10-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-10-2025 op Alang Anchorage, 17-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MASAL, IMO 9169421, Crude Oil Tanker, 81.265 GT, 159.211 DWT, 23-7-1998 opgeleverd als MINDANAO. 12-2015 herdoopt TRUE OCEAN. 13-3-2019 verkocht aan Ocean Glory Giant OGG S.A., 3-2019 vlag: Iran (EPHO6), 3-2019 herdoopt GALAXY ROYAL. 6-2019 herdoopt MASAL. 2025 verkocht voor sloop naar India. 1-11-2025 op Alang Anchorage.



MONICA P, IMO 9179218, Bulk Carrier, 27.828 GT, 46.657 DWT, 1998 opgeleverd als SOLAR BAY, 2-2002 herdoopt SOLAR EUROPE. 1-2009 herdoopt MONICA P. 8-6-2018 verkocht aan Asia Mulia Transpasifik P.T., Indonesië (YCIC2). 2025 verkocht voor sloop (380 USD/TO as is Belawan). (Foto SOLAR EUROPE: Kees Bustraan†, 30-5-2008, Willemstad, N.A).

NEER 1, IMO 9224283, Crude Oil Tanker, 81.310 GT, 149.993 DWT, 26-8-2002 opgeleverd als EURO SKY. 11-2003 herdoopt SUMMER SKY. 11-2016 herdoopt NORDIC MOON. 7-2022 herdoopt SOL PRIDE. 8-2023 herdoopt KAPAL CANTIK. 11-4-2024 verkocht aan Worthalliance Ltd., Cook Islands. 1-2025 vlag: Gambia (C5J478), 1-2025 herdoopt NEER 1. 10-2025 verkocht voor sloop. 19-10-2025 op Bhavnagar Anchorage. Naast de Suezmax ADALYNN (IMO 9231767), die in aanvaring kwam met de FRONT EAGLE van Frontline en op 20 oktober aankwam op de sloopwerf van Gadani, is ook de NEER 1 naar Bhavnagar gebracht om te worden gesloopt en voor anker gegaan in positie 21.42 NB. en 072.25 OL. De ADALYNN maakte deel uit van de vloot van Oceanpack Ship Management, dat banden heeft met particulieren in India die via verschillende bedrijven een schaduwvloot hebben opgebouwd. Scheepsmakelaar Pareto Securities vond het interessant dat schepen die betrokken zijn bij de Russisch-Indiase handel nu worden gesloopt en wees erop dat het niet verwonderlijk was dat de ADALYNN werd gesloopt. Ook de NEER 1, die eigendom is van anonieme spelers en recentelijk uitsluitend van Rusland naar India is vervoerd, zal worden gesloopt. (Timsen, 29-10-2025).

NINGALOO VISION, IMO 8021854, FPSO, Oil, 63.876 GT, 1981 opgeleverd als KUDAMATSU MARU. 2005 herdoopt KUDAM. 2009 herdoopt NINGALOO VISION. 26-3-2012 verkocht aan Ningaloo Vision Holdings Pte. Ltd. & Inpex Alpha Ltd., Singapore, vlag: Panama (3ENN9), in beheer bij Santos WA Energy Ltd. 2025 verkocht voor sloop, 21-8-2025 gearriveerd te Indonesië om gesloopt te worden.



NIRVANA, IMO 9158161 (NB-329), Oil Products Tanker, 27.526 GT, 47.431 DWT, te water als RUSSIAN SEA, 20-7-1999 opgeleverd als LOVELY LADY. 10-2020 verkocht van Fair Seas Co. Ltd., Malta aan Ocean Hughes Inc., Palau, herdoopt OCEAN DREAM. 2020 vlag: Palau. 3-2023 herdoopt DANCY DYNAMIC. 12-2023 verkocht aan Starline Express Shipping Inc., Palau, in beheer bij Safe Seas Ship Management FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 5-2024 vlag: Palau (VALS). 1-2025 vlag: Curaçao (VALS) (PJF4). 1-2025 herdoopt NIRVANA. 5-2025 verkocht voor sloop. 7-5-2025 op Alang Anchorage, 20-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hannes van Rijn, 24-2-2018).

PUTERI DELIMA, IMO 9030814, LNG Tanker. 86.205 GT, 73.519 DWT. 12-1-1995 opgeleverd als PUTERI DELIMA. 18-4-2023 verkocht aan Puteri Delima L Pte. Ltd., (Maleisië (9MBR8), in beheer bij MISC Shipmanagement L Pte. Ltd., Kuala Lumpur. 10-2025 verkocht voor sloop.

PUTERI NILAM, IMO 9030826, LNG Tanker. 86.211 GT, 73.519 DWT. 28-6-1995 opgeleverd als PUTERI NILAM. 18-4-2023 verkocht aan Puteri Nilam L Pte. Ltd., (Maleisië (9MBR7), in beheer bij MISC Shipmanagement L Pte. Ltd., Kuala Lumpur. 10-2025 verkocht voor sloop.

RIMBA EMPAT, IMO 7429853 (NB-332), General Cargo Ship, 4.745 GT, 7.388 DWT, 1-8-1975 opgeleverd door Kurinoura, Yawatahama (114) als MAY BREEZE aan May Breeze Shipping S.A., Panama. 4.196 BRT, 7.499 DWT. 1979 verkocht aan P.T.Bahama Utama Line, Indonesië (YCMV), herdoopt BERDIKARI. 1985 verkocht aan P.P. Negeri Rimba Segara, Indonesië (YCMV), herdoopt RIMBA EMPAT. 3-2-2020 in beheer bij Gurita Lintas Samudera P.T. 9-2025 verkocht voor sloop (as is Batm). 29-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHAURYAII, IMO 9257010, Crude Oil Tanker, 56.172 GT, 105.672 DWT, 3-2003 opgeleverd als SANKO BRAVE, vlag: Panama. 11-2007 vlag: Singapore. 3-2012 herdoopt ACS BRAVE. 12-2014 vlag: Marshall Islands, 12-2014 herdoopt RIDGEBURY SALLY B. 3-2018 vlag: Liberia en herdoopt EUROBRAVE. 5-2022 vlag: Panama en herdoopt FORTUNE GALAXY. 4-2024 vlag: onbekend. 11-2024 vlag: (Guyana FALSE), 11-2024 herdoopt SHAURYAII. 9-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPAN ASIA 9, IMO 8421224 (NB-327), General Cargo Ship, 6.659 GT, 8.331 DWT, 541 TEU, te water als HANSEWALL, 26-2-1985 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft GmbH u. Co., Hamburg (940) als KALYMNOS aan P/R m.s. Hansewall, B.R.D. (DIDK), in beheer bij Johs. Thode, Hamburg voor Dieter Behrens. 1990 vlag: Duitsland, herdoopt MIRIAM BORCHARD. 1992 herdoopt LUCY BORCHARD. 1994 herdoopt LEVANT NEVA. 1996 vlag: Antigua & Barbuda (V2AO3), herdoopt LEVANT LESUM. 1996 herdoopt JOANNA BORCHARD. 1997 herdoopt HANSEWALL. 8-2005 herdoopt MCC CLIPPER. 8-2009 herdoopt HANSEWALL. 2013 verkocht aan Philippine Span Asia Carrier, Philippines (DUA3185), 4-2013 herdoopt SPAN ASIA 9. 2-2025 verkocht voor sloop (as is Manila). 17-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPB PREMIUM BAHARI, IMO 9236145, Deck Cargo Ship, 5.264 GT, 10.300 DWT, 8-12-2000 opgeleverd als CHANG HUNG NO. 11 aan Chang Hung HK Shipping Co. Ltd., Belize. 11-2001 herdoopt CHANG CHING. 6-2003 herdoopt HSIN HSIANG. 7-2008 herdoopt GUANG YANG. 1-2012 verkocht aan Pelayaran Nasional Bina Buana Raya TBK P.T., Jakarta, thuishaven en vlag: Batam-Indonesië (POHS),

1-2012 herdoopt PREMIUM BAHARI. 10-2025 herdoopt SPB PREMIUM BAHARI. 10-2025 verkocht voor sloop (as is Jakarta).

SUNNY OAK, IMO 9102849 (NB-331), Container Ship, 3.996 GT, 5.800 DWT, 5-10-1995 opgeleverd als SUNNY OAK aan Korea Marine Transport Co. Ltd. 2007 vlag: Republic of Korea (DSEX8). 7-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 2025 verkocht voor sloop (as is Busan 305 USD/TO). 20-10-2025 op Chittagong Anchorage, 24-10-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TASCO BRAVO, IMO 9109586 (NB-332), Bitumen Tanker, 1.350 GT, 1.590 DWT, 3-10-1994 opgeleverd door Shitanoe Zosen KK, Usuki (1155) als MAN EI aan Midori Kisen KK, Shimonoseki, Japan. 999 GT, 1.590 DWT. 3-10-1994 opgeleverd door Shitanoe Zosen KK, Usuki (1155) als MAN EI aan Midori Kisen K.K., Shimonoseki, vlag: Japan. 999 GT, 1.590 DWT. 6-2009 in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd., Bangkok. 4-2015 vlag: Thailand (HSB5240). 4-2015 herdoopt TASCO BRAVO. 10-2015 verkocht aan Bitumen Marine Co. Ltd., Thailand (HSB5240), in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd., Bangkok. 9-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India. 17-10-2025 op Bhavnagar Anchorage, 23-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

VERTEX, IMO 8125703 (NB-327), Products Tanker, 1.553 GT, 1.999 DWT, 1981 opgeleverd als SANKO MARU. 1987 herdoopt SANKOH. 1994 herdoopt DONGHWA NO.7. 1996 herdoopt RUBY. 2001 herdoopt BLUE WAVE. 3-2005 herdoopt VITYAZ. 3-2006 verkocht aan Amurtransneft Shipping, Rusland. 5-2012 verkocht aan Alisa Co. Ltd., Rusland. 2019 verkocht aan OOO 'Vertex-M', Rusland, 8-2019 herdoopt VERTEX. 21-3-2025 verkocht voor sloop (735 USD/TO). 7-10-2025 op Alang Anchorage, 15-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

YI CHENG 6, IMO 1067471, Oil Products Tanker. 2.361 GT, 3.602 DWT, 11-2003 opgeleverd als YI CHENG 6, vlag: China. 3-6-2024 verkocht aan Lucky Impact Ltd., Palau ((T8A4833), in beheer bij Loadline Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 28-6-2025 (e) tijdens een reis van Kandla naar Shinas, met 14 Indiase bemanningsleden aan boord, kreeg de tanker in de Golf van Oman te maken met brand in de machinekamer en een totale stroomstoring. Het stealth-fregat INS TABAR van de Indiase marine reageerde op de noodoproep en zette een reddingsmissie in. Een brandbestrijdingsteam en uitrusting werden aan boord gebracht door de boot en de helikopter van het schip. 13 Indiase marinepersoneelsleden en vijf bemanningsleden van de tanker waren op dat moment betrokken bij de brandbestrijding, waardoor de intensiteit van de brand aan boord drastisch afnam. 2025 verkocht voor sloop naar India. 20-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ZENITH, IMO 9157765, Crude Oil Tanker, 58.141 GT, 105.161 DWT, 3-7-1998 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Geoje als SILVER PARADISE. 7-2004 herdoopt FORWARD BRIDGE. 29-5-2010 verkocht aan Quoc Viet Marine Transport JSC, 6-2010 vlag: Vietnam, 6-2010 herdoopt QVM 1. 9-2010 herdoopt PVT HERMES. 10-2011 herdoopt QVM SUCCESS. 22-3-2013 in beheer bij Fareast Shipmanagement (HK) Ltd. 10-2013 herdoopt ABYSS. 12-2013 vlag: Palau. 5-3-2019 in beheer bij Melody Shipmanagement Pvt. Ltd. 3-2024 vlag: onbekend. 7-2024 vlag: Guyana (8RAC6) (FALSE). 7-2024 herdoopt ZENITH. 24-10-2025 verkocht voor sloop. (Foto ABYSS: Mikae "Foggy" Söderholm, 9-9-2017, Bandar-Imam-Khomeini, Iran).

©Scheepsfotoruilbeurs

