

*Om een nieuwe Zeebrief voor  
het IJ Ship*

**ZEEBRIEF 223**

**SCHEEPSFOTOBUILBEURS**



**FWN SEA, IMO 9721657, Foto: Bent Mikkelsen, Esbjerg, 9-1-2025**

**NIEUWSBRIEF 325**

**8 FEBRUARI 2025**



AMSTELDIEP, IMO 9123518 (NB-289), 4-10-1995 kiel gelegd, 5-7-1996 gedoopt AMSTELDIEP door mevr. G.H.M. Ouwerkerk-van Steenacker (echtgenote van de burgemeester van Groningen) en te water gelaten, 19-9-1996 proefvaart, 21-9-1996 officiële proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf Pattje B.V., Waterhuizen (391) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Amsteldiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 20-10-1996 herdoopt EMILY BORCHARD. 21-8-1997 herdoopt AMSTELDIEP. 22-9-1997 herdoopt TYNE BRIDGE. 28-1-1999 herdoopt AMSTELDIEP. 18-4-2000 herdoopt MSC MAROC. 11-9-2001 herdoopt AMSTELDIEP. 15-4-2002 herdoopt CITY OF LISBON. 7-10-2002 herdoopt AMSTELDIEP. 2005 verkocht aan C.V. Scheepvaart-

onderneming m.s. "Amsteldiep II", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 8-7-2012 de Scheepvaart-onderneming m.s. "Amsteldiep II" C.V. te Groningen en Beheermaatschappij m.s. "Amsteldiep II" B.V. te Groningen in staat van faillissement (KvK: 02087683), 20-7-2012 gearriveerd te Valletta, Malta en opgelegd. 2012 verkocht aan Medazov Rosa Co. Ltd., Malta, roepsein 9HA3200, in beheer bij Marco Shipping S.A., Mariupol, Oekraïne, 22-10-2012 (m) te Valletta herdoopt MEDAZOV JULIA. 11-2015 (e) vlag: Panama (3EAU5), 30-11-2015 (e) in beheer bij Seastar Shipping Navigation Ltd., Napels. 3-2016 (e) verkocht aan Caribbean Shipping Ltd., St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B5410, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda, herdoopt ARIES. 15-7-2016 van Damietta, Egypte naar Fos sur Mer, 28-7-2016 ETA te Fos sur Mer. 7-2016 na vertrek van Damietta problemen met de machine en de reis met verminderde snelheid voortgezet, 25-7-2016 tussen Kreta en Liviko, Pelagos Island is de machine uitgevallen en om sleepboothulp gevraagd, 27-7-2016 door de sleepboot CHRISTOS XVI (IMO 6418429, MMSI: 237147300, ex LADY SYBIL) ten anker gebracht ten zuiden van Kreta (in de omgeving van Trafos) om te repareren. 22-8-2016 vertrokken naar Fos sur Mer, 27-8-2016 ETA te Fos sur Mer. 14-11-2019 (e) in beheer bij Navemar De Mexico S.A. de C.V., Mexico City. 12-2019 vlag: Mexico, roepsein XCBS2. 1-2022 vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5410. 12-2024 vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2RF5. (Foto ARIES: R. & M. Coster, 9-5-2018, Rozenburg).

ANDROMEDA, IMO 8205216 (NB-262), 8-11-1983 opgeleverd door Scheepswerf Bodewes-Gruno B.V., Foxhol (258) als ANDROMEDA aan B.V. Poromoka, J.C. Moerman & M. Moerman, Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. 1993 verkocht aan Coastel Rose Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam, herdoopt ROMEO. 1996 verkocht aan Aniara Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij John Fleming Construction Ltd., Bandon, de naam bleef ROMEO. 12-7-2004 verkocht aan Andromeda Sea Service Co. Ltd., Antigua & Barbuda, herdoopt ANDROMEDA. 26-10-2011 (e) verkocht aan Sayba Maritime Ltd., Panama, roepsein 3EWL4, in beheer bij Ayanoğlu Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul, 26-10-2011 (m) herdoopt ANDROMEDA S. 22-1-2015 op 53 mijl ten noorden van Soller, Mallorca, in positie 40.38 NB. en 002.26 OL., viel de machine uit, door de Spaanse sleepboot MARTA MATA (IMO 9429120) naar Palma de Mallorca gesleept, 25-1-2015 daar gearriveerd, 26-1-2015 om 02:00 uur afgemeerd, 10-4-2025 in de vaart. 11-2015 verkocht aan Ada Denizcilik Fikri Akin ve Ortaklari Adi Ortakligi, Istanbul-Turkije (TCA3850), in beheer bij Arel Denizcilik Ticaret ve Sanayi AS, Istanbul, 11-2015 herdoopt AREL 2. 2024/5 verkocht voor sloop naar Turkije, 5-2-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATLANTIC HORIZON, IMO 9341744, 21-4-2006 gedoopt MICHEL door mevrouw Monique Switynk-Boodts (echtgenote van de opdrachtgever tot de bouw Bart Switynk te Aartselaar, België) en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 365, 15-5-2006 vertrokken van de werf naar Delfzijl en aansluitend een werfproefvaart, 16-5-2006 proefvaart op de Eems, 17-5-2006 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartbedrijf L. Switynk, Delfzijl (PHTF), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Lambertus (Bart) Switynk Jzn. 3.990 GT, 2.208 NT, 6.665 DWT. Grain: 7.928 M3. 14 kn. 2.640 kW, 8 cyl, 4 tew, 255 x 400, MaK 8M25, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 9-5-2008 verkocht aan Atlantic Horizon Shipping, Cyprus (5BEK2), in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., Pernis, 19-5-2008 te Sluiskil naamloos tijdens een dokbeurt, 5-2008 herdoopt ATLANTIC HORIZON. 2025 verkocht aan Rederi AB Nathalie, Mariehamn-Finland (OJVH), 27-1-2025 te Vlissingen herdoopt CARELIE. (Foto: Frits Olinga, 16-05-2006, binnen voor Delfzijl na de proefvaart op de Eems).



AQUATIQUE, IMO 9195391 (NB-117), 9-9-2000 te water, bij Pattje Assemblage Shipyard, locatie Eemshaven, afgebouwd, 5-3-2001 opgeleverd door Pattje Shipyards B.V. (420) als AQUATIQUE aan C.V. Scheepvaartonderneming "Aquatique", Midwolda (PFCP), in beheer bij Briese Nederland B.V., Schipborg voor Aquatique Beheer B.V. (Jaap W. van Dis en Adele van Dis-Oudakker). 2.335 GT, 1.289 NT, 3.171 DWT. 1.800 EPK, 6 cyl, 4 tew, MaK 6M25, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 19-6-2005 gearriveerd bij Volharding Shipyards B.V., Harlingen. 23-6-2005 verkocht aan Motorschip Hendrik-S B.V.,



Kampen, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl voor Rederij H. Steenstra B.V., 23-6-2005 herdoopt HENDRIK-S. 12-2024 verkocht aan Sandship P/F, Fuglafjörður, Faeröer, 16-12-2024 van Larvik naar Stettin, 18-12-2024 te Stettin om verbouwd te worden voor het transport en verdelen van visvoer, 27-12-2024 opgenomen in het Register van de Faeröer Eilanden, herdoopt VÓN FEEDER.

AYLISH, IMO 9383326 (NB-147), 23-3-2007 (BV) opgeleverd als BLUE WAVE door Zhejiang Hongsheng Shipyard Co. Ltd., Zhejiang (HS12) aan Blue Wave Shipping, St. Vincent and Grenadines, 5.297 GT, 3.169 NT, 120,80 (113,50) x 17,60 x 8,30 x . meter, 3.897 EPK, 2.868 kW, 6 cyl, 4 tew, 400 x 460, 520 rpm., Pielstic. SHAANXI Diesel Engine Heavy Industry Co. Ltd. NE-06. 2007 verkocht aan Aylish Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJXP), in beheer bij Blue Wave Shipping, Beirut, Libanon, 2007 in beheer bij Atlas Grup Denizcilik, Istanbul, 30-4-2007 (e) herdoopt AYLISH. 15-9-2008 verkocht aan Eurasia Global Shipping Ltd., Valletta-Malta (9HQY9), in beheer bij Unimarin Denizcilik, Istanbul, 8-2008 herdoopt TEVFIK BEY. 11-2024 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts and Nevis (V4MR6).



BOREAS, IMO 9962304 (NB-317), Jach-Up Offshore Support Vessel, 1-10-2021 besteld, 20-7-2022 in aanbouw onder bouwnummer YANTAI CIMC RAFFLES H567, 27-12-2022 kiel gelegd, 25-6-2024 geplande oplevering als BOREAS, 27-12-2022 No Longer updated by (LRF), 8-5-2024 (DNV) te water gelaten bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd., China, 25-10-2024 van Yantai, 12-11-2024 terug te Yantai na de proefvaart, 6-1-2025 (DNV-44099) opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. aan Boreas Van Oord B.V., Rotterdam (PEJT), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 47.391 GT, 14.218 NT, 20.209 DWT, 175,10 (168,096) x 63,00 x 13,20 x 7,200 meter. 3 x Wärtsilä 9L32E/E2, 2 x Wärtsilä 6L32E/E2, Wärtsilä Finland Oy. 13-1-2025 vertrokken naar Singapore, 22-1-2025 te Singapore.

### **Van Oord viert oplevering offshore installatieschip BOREAS**

Rotterdam, 8 januari 2025 - Het gloednieuwe offshore installatieschip Boreas is succesvol overgedragen aan Van Oord tijdens een feestelijke ceremonie op de Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. scheepswerf in China. Na een intensieve bouwperiode kwamen collega's, partners en leveranciers bijeen om deze bijzondere mijlpaal te vieren.

De Boreas, vernoemd naar de Griekse god van de Noorderwind, is speciaal gebouwd voor het transport en de installatie van de volgende generatie funderingen en turbines op offshore windparken. Eenmaal operationeel zal het schip het grootste in zijn soort zijn. Het is 175 meter lang en heeft een 155 meter hoge giek, die meer dan 3.000 ton kan tillen. Dankzij vier reusachtige jackup-poten van elk 126 meter kan het schip gebruikt worden in waterdiepten tot 70 meter. Daarmee kan het tot 20 MW offshore windturbines op zee installeren. Het schip is het eerste in zijn soort dat kan varen op de toekomstige brandstof methanol, waardoor de voetafdruk van het schip met meer dan 78% wordt verkleind.

De Boreas wordt nu gereedgemaakt om naar Nederland te varen, waar de laatste afbouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Hierbij hoort ook de installatie van apparatuur voor de opslag en verwerking van de funderingen van windturbines. Het schip zal daar ook gedoopt worden. De verwachting is dat de Boreas in het derde kwartaal van 2025 commercieel beschikbaar zal zijn. (Persbericht en foto: Van Oord).

CHEM HYDRA, IMO 9486180, 11.948 GT, 5.180 NT, 17.055 DWT, Chemical/Oil Products Tanker, 18-5-2008 kiel gelegd, 30-4-2009 in beheer bij Aksay Denizcilik ve Ticaret AS, 20-7-2009 opgeleverd door Ningbo Xinle Shipbuilding Co. Ltd. (XL-111) als CHEM HYDRA aan Chem Hydra S.A., Marshall Islands, in beheer bij Bernhard Schulte (Cyprus) Ltd. L 19.562 M3. 5.180 kW, 7 cyl, 2 tew, 140 x 350 x 1400 173 rpm., STX Engine Co. Ltd. 8-11-2011 in beheer bij Bernhard Schulte (Singapore) Pte. Ltd. 6-2-2012 in beheer bij Ace Tankers Management B.V., Amsterdam. 14-7-2014 in beheer bij Ace Tankers C.V. en ASM Maritime B.V., Amsterdam. 11-2014 in beheer bij Ace Quantum Chemical Tankers C.V., Amsterdam en ASM Maritime B.V. 6-2016 in beheer bij Chem Hydra S.A. en ASM Maritime B.V. 4-2017 vlag Liberia (D5NR8). 17-1-2025 verkocht aan Ecofuture Shipping S.A., Liberia (D5NR8), in beheer bij Sera Shipping Co., herdoopt ECOFUTURE.



CORAL PALMATA, IMO 9678989, LPG Tanker, 29-3-2013 kiel gelgd, 27-2-2014 opgeleverd door STX Offshore& Shipbuilding Co. Ltd., Busan (5060) als YAS aan Yas Shipping Co. Inc., Monrovia-Liberia (D5DN6), in beheer bij ADNATCO (Abu Dhabi National Tanker Co.). 9.289 GT, 2.787 NT, 9.951 DWT, 120,40 (112,40) x 19,82 x 11,20 x 8,600 meter. 5.180 kW. 28-1-2019 in beheer bij Adnoc Logistics & Services PLC. (Abu Dhabi National Tanker Co.). 1-2025 verkocht aan Coral Palmata V064 Shipping B.V., Monrovia-Liberia (D5DN6), in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V., Rotterdam, 1-2025 herdoopt CORAL PALMATA.

#### **Anthony Veder voegt 9.000 CBM ethyleenvervoerders toe aan haar vloot**

Anthony Veder heeft YAS, een ethyleenvervoerder van 9.000 cbm, in ontvangst genomen. De gastanker, afgeleverd in de haven van Yeosu, wordt omgedoopt tot CORAL PALMATA. Deze toevoeging zal de vloot van het bedrijf, bestaande uit petrochemische en LNG-tankers, verder versterken tot 29 schepen.

Het schip, dat voorheen eigendom was van Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), is geschikt voor het vervoer van petrochemische gassen en biedt de flexibiliteit om CORAL PALMATA in te zetten in de ethyleenhandel en in producten zoals propyleen en vloeibaar petrochemisch gas (LPG). Als geïntegreerde rederij zal Anthony Veder verantwoordelijk zijn voor het technische en commerciële scheepsbeheer van CORAL PALMATA.

Jan Valkier, CEO van Anthony Veder: "We zijn erg trots dat we onze klanten nog meer flexibiliteit en efficiëntie kunnen bieden dankzij de toevoeging van CORAL PALMATA. Gebouwd in 2014, de hernoemde CORAL PALMATA de jongste ethyleenvervoerder ter wereld in haar segment en zal bijdragen aan de verjonging van onze vloot. De aanschaf van deze ethyleenvervoerder past in onze strategie om onze positie in het wereldwijd verschepen van petrochemische gassen te behouden en te versterken."

De afgelopen weken heeft de crew een kennismakings- en teambuildingprogramma afgerond. Zo konden ze kennismaken met de veiligheidscultuur van Anthony Veder, met elkaar en met het schip, en kregen ze een basis voor de operational excellence die onze klanten gewend zijn. (Persbericht en foto: Anthony Veder, Rotterdam, 27 januari 2025).

DORADODIEP, IMO 9518995 (NB-285), 10-9-2008 kiel gelegd, 2-4-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer RONGCHENG 23, 2-11-2011 (GL) opgeleverd door Rongcheng Shipbuilding Industry Co. Ltd., China als DORADODIEP aan Shipward Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd., Limassol en MTL Maritime Transport. Roepsein 5BHG3, 4.220 GT, 5.653 DWT, lengte 106,01 meter. 2-11-2011 (e) verkocht aan Shipward Maritime Ltd., Cyprus, in beheer bij Intership Navigation



Co. Ltd., Limassol en MTL Maritime Transport. 3-2012 vlag: Liberia. 30-3-2012 in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd., Limassol. 4-6-2013 in beheer bij Intership Navigation Inc. 2015 in beheer bij MTL Maritime Transport en Intership Navigation Inc. 25-7-2016 in beheer bij MTL Maritime Transport en Intership Navigation Co., Athene. 1-2017 in beheer bij Schulte & Bruns Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Intership Navigation Co., Athene. 3-2017 herdoopt KARKLOE. 27-11-2019 vertrokken van Sodertalje, Zweden. 8/9-12-2019 op 7 mijl uit de kust ten anker in de Bay of Saint-Brieuc, ARGONAUTE (IMO 9269518, Offshore Tug/Supply Ship) stand-by, 9-12-2019 een sleepboot besteld om naar Rotterdam gesleept te worden om te repareren. 15-12-2019 de sleepboot PEGASUS bij de KARKLOE nadat het weer verbeterde, 16-12-2019 vastgemaakt en vertrokken, 19-12-2019 bij Damen Shipyards te Schiedam met de sleepboot PEGASUS. 7-1-2020 van Schiedam naar Nouadhibou, Mauritanië. 12-1-2021 (e) verkocht aan M.S. 'Rubyland' G.m.b.H. & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQES2), in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Wörden G.m.b.H. & Co. K.G., Oldendorf, F&L Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, herdoopt RUBYLAND.

#### **Bijna aan de grond na technisch defect**

Op 20 januari 2025, rond 03:30 uur UTC, kreeg de RUBYLAND, onderweg van Billerud naar Riga, een motorstoring in de vaargeul van Engesberg en kon niet manoeuvreren in een van de smalste delen, het Holmsundsrännan-kanaal, omdat de besturing ook vastliep. Het schip stond op het punt om aan de grond te lopen en de loods aan boord riep een loodsboot om assistentie. Het schip wist veilig te ankeren net buiten de vaargeul. De loods aan boord riep later ook een sleepboot om assistentie te verlenen aan het schip, dat zijn reis om 06:30 uur hervatte en uiteindelijk op 21 januari om 16:00 uur in de haven van bestemming aankwam. (Timsen, 23-1-2026).

ECO TRINITY, IMO 9938705 (NB-324), vrachtschip, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH108, 30-9-2023 geplande oplevering aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, 24-9-2024 te water gelaten, 12-2024 herdoopt ECO TRINITY, 30-12-2024 geplande oplevering, 16-1-2025 opgeleverd door Dayang Offshore Equipment Co. Ltd. aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. Rhaude, Leer, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2060), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, Briese Dry Cargo G.m.b.H. & Co. K.G. en Briese Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 7.887 GT 3.377 NT, 9.000 DWT, 132,78 (126,78) x 17,60 x 10,20 x 7,000 meter. 1 ruim 14.251,71 m<sup>3</sup>, 13 kn., 4.075 EPK, 2.999 kW, 6 cyl, 4 tew, 329 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 127 rpm., 05717 / F1 BV, Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel NE-15-8-2022.



FWN ANTARCTIC, IMO 9970521 (NB-324), General Cargo Ship, 1-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer

FERUS SMIT 477, 15-11-2024 om 11:00 uur te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Leer, assistentie van de sleepboten GRUNO IV en WATERLELIE, 13-1-2025 naar Eemshaven, 14-1-2025 proefvaart, 15-1-2025 proefvaart, 17-1-2025 opgeleverd als FWN ANTARCTIC aan B.V. Firmanten FWN Antarctic, Groningen (PIGE), in beheer bij Forestwave Navigation B.V. 8.3684 GT, 4.293 NT, 12.575 DWT, 143,85 (140,87) x 18,00 x 10,25 x 7,680 meter. Laadruim 25.991 m<sup>3</sup>. 13,5 kn. 4.484 EPK, 3.300 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 400, 750 rpm., vertraagd naar 128 rpm., Wärtsilä, Wärtsilä Vaasa, Vaasa. 20-1-2025 vertrokken naar Husum, Zweden. 24-1-2025 op Husum Anchorage. (Foto: Patrick Blankwaard, 24-11-2024).

GOOTEBOURG, IMO 9179311 (NB-280), 26-6-1998 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (403) als GOOTEBOURG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gooteborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-12-2002 (SI) verkocht aan Gooteborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 11-2004 verkocht aan W. Waller K.G., 16-2-2005 (BV) overgedragen aan m.s. "Martina" W. Waller K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNM, in beheer bij Esmeralda Schiffahrts Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Hemmoor en Wagenborg Shipping B.V. 16-6-2009 (m) onder vlag Antigua and Barbuda gebracht, thuishaven St. John's, roepsein V2EM5. 8-2012 in time-charter bij Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., 16-8-2012 (m) herdoopt LEHMANN BAY. 6-2015 verkocht aan VG-Shipping Oy, thuishaven: Naantali, vlag: Finland, 16-6-2015 te Lübeck overgedragen, roepsein OJRE, 16-6-2015 herdoopt MARTTA VG. 18-6-2015 van Wismar. 21-6-2015 te Uusikaupunki, Finland. 9-9-2019 (e) verkocht aan Loraland Shipping Company Ltd., thuishaven en vlag: Gibraltar, roepsein ZDRI9, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd. (Klip Marine Shipmanagement OU), Tallinn, herdoopt LORALAND. 3-2021 vlag: Letland, roepsein YLRI.

6-1-2025 de LORALAND, tijdens een reis van Pori, Finland naar Halmstad met een lading schroot, kreeg bij Gotska Sandön, Zweden te maken met een storing van de hoofdmotor en viel stil, bij toenemende windkracht begon het anker van het schip te krabben. De Zweedse kustwacht zette het patrouilleschip KBV 003 in, die begon met een noodsleepdienst van het schip, dat meer dan 70 m<sup>3</sup> olie aan boord had. Verwacht werd dat het weer de komende dagen zou verslechteren met windstoten tot 20 m/s. Er zijn ook stroomkabels en andere kritieke infrastructuur in de buurt waar het schip voor anker probeerde te gaan. Het schip werd afgemeerd in de Kappelhamnsviken in positie 58.15. NB en 019.11 OL en wachtte om met een door de rederij gecontracteerde bergingsbedrijf naar een reparatiewerf te worden gesleept. De Kustwacht heeft haar diensten beëindigd nu de dreiging is afgewend en de KBV 003 is weer regulier in gebruik. (6-1-2025, Timsen).

10-1-2025 gearriveerd te Ventspils.



HARINGVLIET, IMO 9625229 (NB-190), 14-12-2010 kiel gelegd, casco gebouwd bij Santierul Naval Damen Galati S.A. onder bouwnummer 1216, 10-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer DAMEN BERGUM



9413, casco als 1216 vertrokken van Roemenië achter de Panamese sleepboot COURBET (IMO 8111506, van Solar Towing Inc., Panama), de reis verzorgd door Westcoasting Offshore Services B.V., 23-10-2011 passage Bosporus, 28-10-2011 te Malta, 14-11-2011 gearriveerd te Harlingen, 16-11-2011 te Harlingen de opbouw er af gehaald en op een ponton geplaatst, 17-11-2011 ponton met opbouw naar Bergum, 18-11-2011 casco naar Bergum voor afbouw bij Damen Scheepswerf Bergum B.V. te Bergum. 2.545 GT, 3.850 DWT, 2.065 EPK, 13,5 kn., 16-4-2012 vertrokken van Bergum naar Harlingen voor de laatste werkzaamheden, 5-2012 geplande oplevering aan Beheermaatschappij m.s. Haringvliet B.V., Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne, roepsein PCRN, 26-11-2012 proefvaart vanaf Harlingen, 29-11-2012 vertrokken van Harlingen naar Rotterdam, 30-11-2012 gearriveerd aan de Wilhelminakade te Rotterdam, 1-12-2012 te Rotterdam gedoopt HARINGVLIET. 13-5-2013 in beheer bij Hudig & Veder Chartering B.V., Rhoon, Hartel Shipping & Chartering B.V. en Shipping Company MV Maasvliet C.V., Rhoon. 28-12-2024 van Drogheda, Ierland naar Dordrecht, 7-1-2025 bij Scheepswerf Kooiman Hoebee B.V., Dordecht. 1-2025 verkocht aan Hendrik S B.V., Rotterdam (PCRN), in beheer bij Rederij H. Steenstra B.V., Genemuiden, 16-1-2025 herdoopt HENDRIK-S. (Foto: Koos Goudriaan, 14-11-2012, Harlingen).

HUANG HUAI, IMO 1025423 (NB-324), Chemical/Oil Products Tanker, 6,875 GT, 9.200 DWT, 30-3-2023 besteld, 30-9-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUCHANG AA027L, 16-12-2024 geplande oplevering, 7-1-2025 opgeleverd als HUANG HUAI aan Shanghai SC-Stolt Shipping Ltd., Shanghai-China (BPXV9).

IANA, IMO 1030375 (NB-323), General Cargo Ship, 2.999 GT, 4.900 DWT, 21-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer TB KAMPEN 371, 11-11-2024 gedoopt IANA en te water gelaten, 12-2024 te Harlingen, 16-1-2025 proefvaart, 29-1-2025 proefvaart, 31-1-2025 (BV) opgeleverd door Thecla Bodewes Shipyards Kampen B.V., Kampen aan Iana Shipping B.V., Spijk (PIVJ), in beheer bij Transtal Shipping B.V., Appingedam. 87,30 x 13,70 x 8,00 x 6,300 meter. 5.900 m<sup>3</sup>. 1.000 kW. 3-2-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2359).

IDUNN, IMO 9415064 (NB-323), 18-11-2008 kiel gelegd, aanvankelijk in aanbouw als FLINTERSPRING, 11-2011 in beheer bij Weser Bereederungs G.m.b.H., 18-6-2012 opgeleverd als HC LARA aan "HC Lara" Schiffahrts Ug (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Antigua and Barbuda (V2GB5), in beheer bij IMM International Maritime Management G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6.577 GT, 9.228 DWT. (122,10) x 17,00 x 10,00 x . meter. 4.000 kW. 29-9-2020 in beheer bij IMM International Maritime Management G.m.b.H. & Co. K.G. en Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G. Schiffahrtsgeschäfte, Hamburg. 8-3-2024 in beheer bij IMM International Maritime Management G.m.b.H. & Co. K.G. en Reederei Jens & Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 29-11-2024 verkocht aan LCT Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Nederland, roepsein PBGW, in beheer bij Longship B.V., Groningen, en Longship Management B.V., Groningen, herdoopt IDUNN.



JACQUELINE, IMO 8505549 (NB-247), 31-8-1984 kiel gelegd, 27-9-1985 te water gelaten, 22-1-1986 opgeleverd door Scheepswerf Damen Bergum B.V., Bergum (8222) als JACQUELINE aan Internationaal Marine Services, Groningen. 1.790 BRT. 1986 verkocht aan Partenreederei m.s. "Jutta R", Nassau-Bahamas, 27-6-1986 herdoopt JUTTA R. 17-12-1990 herdoopt JACQUELINE. 11-9-1998 te Rotterdam aan de ketting gelegd. 19-3-1999 openbaar verkocht aan Hänsel Schiffahrts G.m.b.H. & Co. m.s. "Handorf" K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Hänsel Schiffahrts- und Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Münster (Peter

Hansel Schifffahrts K.G.), 21-4-1999 herdoopt HANDORF. 2004 vlag: Cyprus. 2005 vlag: Antigua and Barbuda. 2006 verkocht aan Balder Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij SIA Aquarius Shipmanagement Co., Riga, Letland. 21-11-2006 (GL) te Emden herdoopt BALDER. 6-2017 verkocht aan Jawa Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij SIA Aquarius Shipmanagement Co., Riga, Letland. 6-2018 verkocht aan SVT-M LLC, Astrakhan, vlag: Rusland (UBWQ9), in beheer bij Transservice Ltd. (OOO 'Transservice'), Astrakhan, Rusland. 14-3-2023 verkocht aan Consult Shipping LLC, in beheer bij Transservice Ltd. (OOO 'Transservice'), Astrakhan, Rusland. 8-10-2024 verkocht aan Moosavi S, Iran (EPA4361), in beheer bij Pars Obour (Pars Trans) Shipping (LLC), Bandar Anzali, Iran, herdoopt VARNA. (Foto: Bob van Raad, 28-7-1992).



JOHN-FRIEDRICH K., IMO 9195755 (NB-324), casco gebouwd bij Daewoo-Mangalia H.I. S.A., Mangalia (1034), 2001 opgeleverd door B.V. Scheepswerf Damen Bergum, Bergum (9345) als OOSTERHAVEN aan "Oosterhaven" B.V., Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. 12-2002 thuishaven: Willemstad-N.A. 7-2004 verkocht aan Beheermaatschappij Oosterhaven B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Reider Shipping B.V. 28-12-2004 verkocht aan M.S. "HC Gesa" Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 8-1-2005 (GL) herdoopt HC GESA. 2007 verkocht aan C.V. Rederij K&T Holland, Delfzijl, 28-10-2007 gearriveerd te Emden, 11-2007 verkocht aan K&T Holland C.V. VII, 2-11-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBLV, in beheer bij Flag Ship Management Company B.V. en herdoopt JOHN-FRIEDRICH K. 1-2009 (e) verkocht aan Rufinia Beheer B.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum. 16-11-2020 (v) verkocht aan Irving Management Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BPY5, in beheer bij Jürü Agentūra Forsa, UAB, Klaipeda, Litouwen, herdoopt MADICKEN. 1-1-2025 om 20:00 uur vertrokken van Hamburg naar Klaipeda, 4-1-2025 ETA te Klaipeda. 2-1-2025 te Brunsbüttel viel in de sluis de machine uit en tegen de sluisdeur gevaren, deze liep flinke schade op, de deur kon niet meer gebruikt worden en wordt vervangen, het vrachtschip liep lichte schade op aan het voorschip, afgemeerd te Brunsbüttel voor onderzoek. 4-1-2025 de reis voortgezet, 6-1-2025 ETA te Klaipeda. (Foto: Marcel Coster, 24-7-2012, op de rede van IJmuiden onderweg naar New Holland).

### **Schade door MADICKEN**

De MADICKEN verliet de haven van Brunsbüttel op 4 januari en arriveerde op 7 januari in Klaipeda. Door de beschadigde sluisdeur van de noordelijke sluis in Brunsbüttel, die in de opening met het vrachtschip zwaar was ingedeukt, zijn er momenteel langere wachttijden tot zes uur op het Kielerkanaal. De sluisdeur kan voorlopig verder worden gebruikt, in ieder geval bij lage waterstanden: In principe werkt alles perfect: de rails, de wielen. Er zijn echter leidingen beschadigd en de druk kan tijdens de vloed zo hoog zijn dat deze leidingen kunnen breken. De beschadigde sluisdeur kan pas in het voorjaar worden vervangen. De twee bestaande reservepoorten zijn momenteel op de TKMS-scheepswerf in Kiel voor een algemene revisie. Een vervanging zou ook leiden tot een tijdelijke sluiting van de sluisdeur voor minimaal 14 dagen.





LINGEBORG, IMO 9399399 (NB-145), 5-11-2007 opbouw geplaatst, 13-12-2007 gedoopt LINGEBORG door mevrouw Janny Teekman-Edens (echtgenote van Wagenborg's voormalige directeur bevrachtingen Jaap Teekman) en te water gelaten bij Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl onder bouwnummer 835, 4.695 GT, 2.558 NT, 7.350 DWT, 304 TEU. 122,10 (116,04) x 14,40 x 8,10 x 6,500 meter, 2.970 kW, MAK 9M25C, 13 kn., 22-4-2008 proefvaart op de Eems, 25-4-2008 te Delfzijl opgeleverd aan Wagenborg Shipping B.V. te Delfzijl, roepsein PHMK, 26-4-2008 vertrokken op de eerste reis van Delfzijl naar Ventspils, Letland. (Foto: Koos Goudriaan, 3-7-2014, opvarend bij Maassluis).

### **Black-out op de Beneden Warnow**

7-1-2025, om 12:00 uur, kreeg de LINGEBORG, tijdens het varen in de Lower Warnow-Fairway, te maken met motorstoring met daaropvolgende black-out. Het schip was niet in staat om te manoeuvreren en dreef naar het noorden in de richting van de Oostzee vanwege de sterke zuidwestenwind op de rivier. De kapitein voerde onmiddellijk een noodankermanoeuvre uit.

Als gevolg hiervan raakte het vrachtschip twee vaarwegboeien.

De dwarsligging van het vrachtschip te midden van de Warnow-vaargeul deed afbreuk aan de veiligheid en het gemak van de scheepvaart. Het verkeerscontrolecentrum van de Autoriteit voor Waterwegen en Scheepvaart (WSA Baltic Sea) zette onmiddellijk de havensleepboten FAIRPLAY-55 en FAIRPLAY-64 in om het vrachtschip uit de vaargeul te slepen. Tegelijkertijd werd de patrouilleboot WARNOW van de waterpolitie Rostock ingezet om het konvooi veilig te stellen. Het vrachtschip werd teruggebracht naar de overzeese haven, waar het kort daarvoor was gevaren. Na ongeveer 60 minuten was de Warnow Fairway weer vrij. Er werd lichte schade toegebracht aan de vaargeulboeien. De inspectie van de waterpolitie in Rostock heeft aangifte gedaan van een scheepsongeval. De beroepsvereniging voor vervoer, postlogistiek en telecommunicatie heeft een bevel tot aanhouding uitgevaardigd totdat de klasse van het schip is bevestigd door het toezichthoudende classificatiebureau. Op 6 januari hadden agenten van de waterpolitie van Rostock het schip, dat geladen was met meststoffen, al onderworpen aan een havenstaatcontrole. Er werden geen onregelmatigheden geregistreerd. (Timsen, 7-1-2025).

7-1-2025 de LINGEBORG te geïnspecteerd door Paris MoU te Rostock, 1 gebrek geconstateerd, geen verlet. 7-1-2025 gearriveerd te Lübeck.

LONGBEACH, IMO 9626194 (NB-292), General Cargo, Bijlsma Trader 4500, 2.999 GT, 4.550 DWT. 2010 contract, 24-1-2012 kiel gelegd onder bouwnummer Santierul Naval Orsova (1.019), in aanbouw voor Veka Shipbuilding B.V., Werkendam als VEKA 759, vanwege problemen met Orsova de oplevering uitgesteld, 30-11-2020 akte oprichting van Longbeach B.V., zetel: Groningen, bestuurder Figurehead Holding B.V. in functie getreden, 10/11-3-2021 vertrokken van Constanta met de sleepboot ONYX, 5-4-2021 gearriveerd in de Botlek, 15-5-2021 geplande oplevering aan VEKA Shipbuilding B.V., Werkendam, in beheer bij Longship B.V., Groningen, vanwege problemen met Orsova niet geheel betaald en de oplevering weer uitgesteld, 20-4-2022 geplande oplevering uitgesteld, 13-1-2023 geplande oplevering aan VEKA Shipbuilding B.V., Werkendam als LONGBEACH. 15-1-2025 casco van de LONGBEACH (VEKA 759) met de sleepboot WALRUS 2 (IMO 9978250) van Werkendam via Noordzee en IJmuiden naar Lemmer, 16-1-2025 te Lemmer. De WALRUS V (ex NEPTUNUS 11, ENI 02315084) assisteerde van Werkendam naar zee en van IJmuiden naar Lemmer.

LONGSKY, IMO 9969508 (NB-324), General Cargo, GS Eco-Freighter 3700, 2.593 GT, 3.690 DWT. 2023 besteld onder bouwnummer GS YARD 242, 25-7-2024 te water gelaten, 19-12-2024 herdoopt BALTIC WAVE, 20-12-2024 uitgehaald met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO 4 en naar Delfzijl voor de proefvaart. 23-12-2024 proefvaart, 3-1-2025 korte proefvaart, 24-1-2025 opgeleverd aan Longsky Beheer B.V., Groningen (PIBV), in beheer bij Wagle Chartering AS, Moss, Noorwegen en Longship B.V., Groningen.



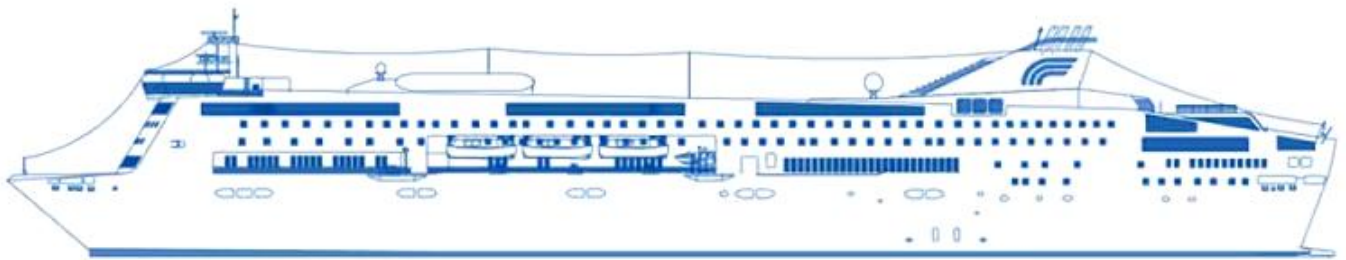
MAASVLIET, IMO 9996915 (NB-315), General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer INSTALHO 12022-0362, 16-10-2023 kiel gelegd, 11-1-2024 te water gelaten te China, 7-2-2024 vertrokken van Nantong a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938, a/b ook casco's van binnenvaartschepen en m.s. SARDIUS), 10-4-2024 gearriveerd op de Beatrixhaven, 13-4-2024 gelost met de bokken MATADOR 3 en HEBO LIFT 10, 17-4-2024 door de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot ORION naar Holland Shipyards te Hardinxveld gebracht om afgebouwd te worden, kreeg een aangepaste boeg om oude onderzeese kabels te bergen, 1-9-2024 geplande oplevering, 28-1-2025 te Bruinisse, 29-1-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Bruinisse, 30-1-2025 terug te Hardinxveld, i.a. voor Beheermaatschappij MV Maasvliet B.V., Rotterdam PIGR, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Rhoon. (Foto: Koos Goudriaan, 13-12-2024 in afbouw bij Holland Shipyards te Hardinxveld).

MORGENSTOND III, IMO 9213894 (NB-276), 14-12-2000 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V. (326) als MORGENSTOND III aan m.s. "Morgenstond III" C.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Drent, Siddeburen. 2005 verkocht aan MK Shipping B.V., Leiden, 24-11-2005 overgedragen aan Emsmoon NTH Schiffahrts, Papenburg/Ems, vlag: Antigua en Barbuda, in beheer bij Marlow Ship Management, Hamburg, herdoopt EMSMOON. 6-10-2007 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg en Marlow Ship Management, Hamburg. 28-7-2010 in beheer bij Grona Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg. 22-10-2019 (e) verkocht aan Hermann Lohmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Helas", Limassol-Cyprus, roepsein 5BJE5, in beheer bij Hermann Lohmann Bereederungen G.m.b.H. & Co. K.G., 22-10-2019 herdoopt HELAS. 27-11-2019 te Erith, U.K. 28-11-2019 te Erith herdoopt SANDOE. 29-11-2019 te Dordrecht. 30-11-2019 van Dordrecht naar Rouen. 23-11-2020 te Delfzijl. 12-2020 te Delfzijl herdoopt HELAS. 11-12-2024 verkocht aan Fri St Marine S.A., Jamaica (6YWT3), in beheer bij Kalya Denizcilik ve Taşımacilik Limited Şirketi, Istanbul, 12-2024 herdoopt STOLYA.

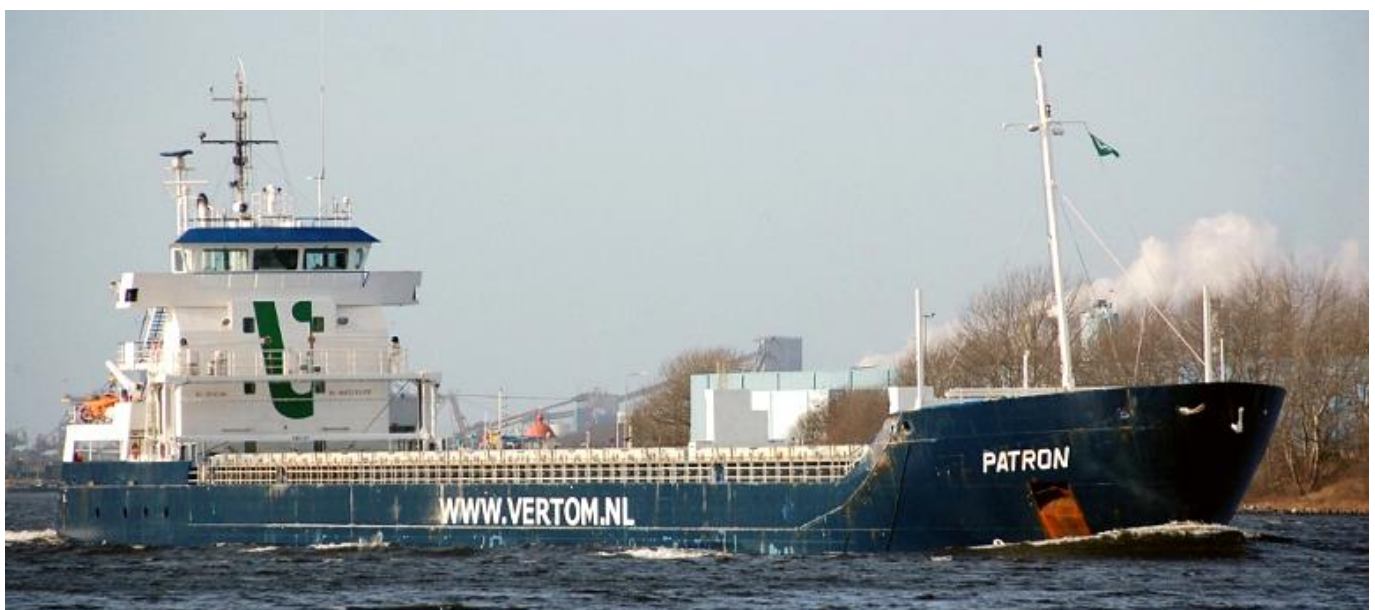
NORSEA, IMO 8501957 (NB-324), 1987-1996, ro-ro veerboot, GIFR. Gebouwd 1987, Govan Shipbuilders Ltd., Govan-Glasgow (265). 31.785 BRT, 18.197 NRT, 6.545 DWT. 179,41 (169,50) x 25,35 x 17,91 x 6,184 meter. 446 cabine-, 746 bed- en 504 dekpassagiers, 180 trailers/850 personenauto's, lengte van de rijbanen 2.606 meter. 18,5 kn. Zusterschip NORSUN. 26.100 EPK, 19.198 kW, middelste motoren: 15.659



EPK, 11.518 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 480, Sulzer 9ZAL40, Oy Wärtsilä Ab, Turku/Åbo, buitenste motoren: 10.441 EPK, 7.680 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 400 x 480, Sulzer 6ZAL40, Oy Wärtsilä Ab, Turku/Åbo, 4 motoren vertraagd naar 2 schroeven. 2-1985 besteld, 9-9-1986 gedoopt NORSEA door de 86-jarige Koningin Moeder en te water gelaten, 10-3-1987 technische proefvaart, 8-4-1987 en 9-4-1987 technische proefvaart, 2-5-1987 vertrokken van de werf, 4-5-1987 gearriveerd te Hull, 7-5-1987 opgeleverd (LR) aan P&O Steam Navigation Co., Hull-U.K., in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.), 8-5-1987 eerste reis op de route Hull-Europoort. 1991: 31.785 GT, 16.793 NT, 6.419 DWT. 179,41 (169,50) x 25,40 x 17,91 x 6,130 meter. 1993 verkocht aan North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.), Hull-U.K. 1995 verkocht aan Braham Shipping Ltd., Hull-U.K., in beheer bij North Sea Ferries (Noordzee Veerdiensten B.V.). 1996 verkocht aan P&O North Sea Ferries Ltd., Hull-U.K. 1999 verkocht aan Braham Shipping Ltd., Hull-U.K., in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. 2002 verbouwd bij Lloydwerft Bremerhaven G.m.b.H., Bremerhaven, 28-2-2002 de 1e afvaart vanaf Zeebrugge ter vervanging van de NORLAND op de route Zeebrugge-Hull. 14-8-2002 vertrokken van Hull naar Zeebrugge en daarna is brand uitgebroken in de machinekamer, met eigen middelen geblust, met 5 uur vertraging gearriveerd te Zeebrugge. 2-9-2002 opnieuw brand in de machinekamer tijdens een reis van Hull naar Zeebrugge, noodprocedures in werking gesteld en alle opvarenden met zwemvest naar de verzamelplaatsen, na 3 uur door de bemanning onder controle gekregen, circa 12 uur vertraging opgelopen. 9-9-2002 in de vaart. 15-10-2002 ingezet voor P&O Ferries tussen Hull en Zeebrugge. 22-1-2003 herdoopt PRIDE OF YORK. 31-10-2003 verkocht aan P&O North Sea Ferries Ltd., Hull-U.K. 23-2-2008 t/m 16-3-2008 ingezet tussen Hull en Rotterdam, daarna teug naar de dienst tussen Hull en Zeebrugge. 11-2011 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas (C6ZQ7). 9-10-2019 om 01:40 uur tijdens een reis van Zeebrugge naar Kingston-upon-Hull met 346 opvarenden brak er brand uit in de machinekamer, positie 53.11.22.8 NB. en 001.15. 12 OL. door de bemanning onder controle gebracht, met aangepaste snelheid de reis vervolgd, om 10:15 uur afgemeerd te Hull. 3-4-2020 te Hull en opgelegd. 10-12-2020 gearriveerd op de Beneluxhaven, Europoort en opgelegd in afwachting van verkoop. 15-4-2021 verkocht aan Pride Ferries Shipping Ltd., vlag: Cyprus (5BTS5), in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., Genua en Cyproservus Co. Ltd., Limassol, 17-4-2021 vertrokken van de Beneluxhaven naar Napels, 23-4-2021 ETA te Napels, 24-4-2021 gearriveerd te Napels.



21-5-2021 (F) vlag: Italië, roepsein ICGT, herdoopt GNV ARIES. 2021 ingezet op de route Napels-Palermo. 2024 met motorstoring opgelegd te Napels. 2024 verkocht voor sloop. 21-10-2024 van Napels naar Piraeus, 25-10-2024 te Piraeus, 26-10-2024 op Piraeus Anchorage en naar Perama. 6-11-2024 verkocht aan Pride Ferries Shipping Ltd., Cyprus (5BTS5), in beheer bij Pride Ferries Shipping Ltd., Monrovia en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 5-12-2024 verkocht aan Dido Steel Corp. S.A., Monrovia, vlag: Togo (5VEJ5), 11-2024 herdoopt ARI. 20-1-2025 vertrokken met een sleepboot van Perama naar Aliaga, 22-1-2025 te Aliaga om gesloopt te worden. (Afbeelding: GNV Ferries).



PATRON, IMO 9376464 (NB-234), 15-2-2008 te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 813, 4-3-2008 vertrokken van de werf naar Harlingen, 5-3-2008 proefvaart, 7-3-2008 gearriveerd te Delfzijl met bestemming Dok 1 om te dokken bij de Kon. Niestern Sander B.V., 20-3-2008 proefvaart op de Eems, 22-3-2008 opgeleverd aan B.V. Scheepvaartonderneming m.s. "CFL Patron", Groningen, in beheer bij Saltra Chartering & Agencies B.V. en Canada Feeder Lines B.V., roepsein PHNP, 4.057 GT, 1.740 NT, 6.500 DWT, 118,90 x 13,35 x 9,10 x 6,080 meter, 2.774 EPK, 12 kn. 8-2012 in beheer bij Vertom Scheepvaart B.V., Rhoon, 20-8-2012 in technisch management bij UniSea Shipmanagement B.V., Sneek, herdoopt PATRON. 21-3-2013 in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek en Vertom Scheepvaart B.V., Rhoon voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen. 2016 thuishaven: Rotterdam. 1-2-2017 tijdens een reis van Taranto Italië naar Antwerpen in het English Canal problemen met de machine opgelopen, door de bemanning verholpen maar konden de machine niet opstarten, in opdracht van Maritime Operation Center door de SAR sleepboot ABEILLE LANGUEDOC naar Duinkerken gesleept, 2-2-2017 te Duinkerken voor de reparatie. 1-2025 verkocht aan HS Karin OU, vlag: Antigua & Barbuda (V2RF8), in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn, herdoopt KARIN. (Foto: Ruud Coster, 1-2-2020).

PLUTO 8518340 (NB-198), 5-7-1986 te water gelaten als PLUTO bij E.J. Smit & Zn.'s Scheepswerven B.V., Westerbroek onder bouwnummer 832, 15-9-1986 proefvaart, 19-9-1986 gearriveerd te Rotterdam, 20-9-1986 aan de Parkkade te Rotterdam opgeleverd aan Rederij C.V. m.s. "Procyon", Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam. Roepsein PGTZ, voor 3 jaar verhuurd aan de Norge-Rhin Linjen van Paal Wilson & Co. A/S, Bergen-Noorwegen. 1.998 BRT, 1.217 NRT, 3.697 DWT, 88,14 (82,56) x 14,03 x 6,35 x 4,961 meter, 2 ruimen, G 4.474 m<sup>3</sup>, B 4.460 m<sup>3</sup>, 10,5 kn., 1.598 EPK, 1.175 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 450, MaK 6M452AK, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 1995 overgedragen aan m.v. "Pluto", Rotterdam, in beheer bij B&N B.V. Kustvaartbedrijf Moerman, Rotterdam. 1999 overgedragen aan Amstelsluis Management Co. B.V., Rotterdam. 17-9-2001 verkocht aan Wilson Shipmanagement II AS, Karmsund, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen, 29-10-2001 onder de vlag van Bahamas gebracht, roepsein C6SA9. 5-2011 (e) verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bahamas, in beheer bij Wilson Ship Management AS, Bergen. 27-10-2011 tijdens een reis van Gdansk naar Vordingborg, Denemarken tegen de noordelijke pijler van de Storstrøm Bridge gevaren, de PLUTO is naar Vordingborg gedirigeerd voor onderzoek door Søværnets Operative Kommandos Maritime Assistance Service (MAS), het schip liep lichte schade op, de pijler flinke schade. 8-2013 vlag: Barbados, roepsein 8PAJ9. 11-2024 thuishaven en vlag: Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYG8).



SARDIUS, IMO 9996941 (NB-323), General Cargo Ship, 2.560 GT, 3.600 DWT, 20-4-2023 kiel gelegd onder bouwnummer INSTALHO 120220-0366, 3-1-2024 te water gelaten, 7-2-2024 vertrokken van Nantong a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938, a/b ook casco's van binnenvaartschepen en m.s. MAASVLIET, 10-4-2024 gearriveerd op de Beatrixhaven, 13-4-2024 gelost met de bokken MATADOR 3 and HEBE LIFT 10,



naar Holland Shipyards te Hardinxveld gebracht om afgebouwd te worden, 5-7-2024 gedoopt SARDIUS door mevr. Annelies Hutter, 10-1-2025 (BV) opgeleverd aan Amaq B.V., Alkmaar, vlag: Nederland, roepsein PBDT, in beheer bij De Bock Maritiem B.V. 14-1-2025 te Velsen, 15-1-2025 vertrokken van Velsen naar Marin, Pontevedra, Spanje. (Foto: Ruud Coster, 14-1-2025).

SCHELDEVLIEET, IMO 1066881 (NB-324), 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 op de TAMARACK naar Holland Shipyards naar Hardinxveld-Giessendam gebracht om afgebouwd te worden.



SEATRADE BLUE, IMO 9756107 (NB-322), 24-6-2014 in aanbouw voor J.T. Essberger G.m.b.H., 28-10-2016 te water gelaten bij Yangfan Shipyard Zhoushan, Mayi Island onder bouwnummer YANGFAN CV22H-JT06, 8-2016 geplande oplevering Blue Shipping Company N.V., Groningen, thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands (V7LW7), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen, 15-1-2017 gedoopt SEATRADE BLUE door Ms. Lily Liang ("It is a great honor for me to be the Godmother of this vessel. I herewith name this vessel Seatrade Blue. As you sail the waters of the world, may your journeys be smooth and your tasks successful. May you bring happiness to the crew, successes and glory to shipowners and Chinese builders. Be a safe haven for all who board you. God bless you"), 16-1-2017 opgeleverd door de bouwwerf aan Hai Lu 1505 Ltd., Liberia, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 24.905 GT, 9.207 NT, 22.380 DWT. 185,00 (175.97) x 30,00 x 16,50 x 9,00 meter. 5 ruimen, 4.872,30 m3. 2.255,5 m3 bunkers. 19 kn. 17.799 EPK, 13.100 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2790, 97 rpm., MAN B&W 6G60ME-C9.5, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd., Pu Dong Da Dao. 1-2017 na oplevering onder de vlag van Liberia (D5LS3) gebracht. 17-1-2017 (mt) vertrokken vanaf de bouwwerf en ten anker bij Zhoushan. 2-2-2017 vertrokken naar Bluff, 12-2-2017 ETA te Bluff. 21-7-2017 tijdens een reis van Papeete naar Noumea op circa 280 mijl OZO van Noumea, New Caledonia brak er brand uit in de machinekamer, door de bemanning onder controle gebracht, 21-7-2017 te Noumea. 22-7-2017 van Noumea naar Nelson. 26-7-2017 van Nelson naar Tauranga. 2020 in charter bij CMA CGM S.A., Marseille. 10-2024 verkocht aan CMA CGM S.A., Marseille. 15-1-2025 bij Damen Verolme Rotterdam B.V. 17-1-2025 overgedragen, vlag Malta (9HA6165) en herdoopt CMA CGM BLUE. 22-1-2025 vertrokken naar Le Havre, 24-1-2025 vertrokken van Le Havre naar Kingston, Jamaica. (Foto: Hannes van Rijn, 20-11-2019).

SEATRADE COLOMBIA, IMO 9976238 (NB-322), Container Ship, 28-8-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY 230, 30-10-2024 geplande oplevering, 21-8-2024 te water gelaten, 25-11-2024 nieuwe geplande oplevering, 7-1-2025 opgeleverd (BV) door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. als SEATRADE COLOMBIA aan Colombia Shipping Co. N.V., Liberia (5LSP3), in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Groningen. 18.761 GT, 8.018 NT, 23.800 DWT. 1.800 TEU. 172,00 (169,00) x 28,40 x 14,50 x 9,700 meter. 18,7 kn. 16.033 EPK, 11.800 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 99 rpm., MAN B&W, Dalian Marine Diesel Co. Ltd., Dalian NE-8-3-2024.

SEATRADE EQUADOR, IMO 9976226 (NB-323), 3-2-2025 te Vlissingen herdoopt CHIQUITA HARVESTER.

SEATRADE GREEN, IMO 9810915 (NB-322), 12-11-2017 te water gelaten onder bouwnummer YANGFAN CV22H-SE01, 15-1-2019 opgeleverd door Dashenzhou Shipyard, Zhoushan (Yangfan Group Co. Ltd.) als SEATRADE GREEN aan Green Shipping Co. N.V., Groningen, vlag: Liberia, roepsein D5SB9, in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V., Groningen. 11-2019 verkocht aan TN-Hyuga Shipping S.A., Liberia, roepsein D5SB9, in beheer bij Seatrade Shipmanagement B.V., Groningen. 24.876 GT, 8.935 NT, 26.868 DWT. 185,00 (176,00) x 30,00 x 16,50 x 10,000 meter. 18,9 kn. 17.799 EPK, 13.100 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2790, 97 rpm., M.A.N., STX Heavy Industries Co. Ltd. (Changwon 1 Plant) NE.14-3-2018. 23-1-2019 van Yantian naar Singapore. 28-1-2019 vertrokken van Singapore. 2020 in charter bij CMA CGM S.A., Marseille. 10-2024 verkocht aan CMA CGM S.A., Marseille. 11-2024 ingebracht bij CMA CGM S.A., Marseille. 22-1-2025 bij Damen Shiprepair in de Wiltonhaven. 24-1-2025 onder de vlag van Malta gebracht (9HA6166) en herdoopt CMA CGM GREEN.



STAR ARUBA, IMO 7221275 (NB-293), tankschip voor het transport van eetbare oliën, 9-6-1972 te water gelaten, 27-9-1972 opgeleverd door VEB Elbewerften Boitzenburg/Rosslau Werft, Boitzenburg (216) als KROPELIN aan VEB Deutsche Seereederei, Rostock-German Democratic Republic (DEWS). Vrachtschip, 2 ruimen, 494 BRT, 267 NRT, 1.111 DWT, 71,00 (65,16) x 10,37 x 5,80 x 3,680 meter. G 2.207 m<sup>3</sup>, B 1.993 m<sup>3</sup>. 12,3 kn. 1.160 EPK, 865 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, S.K.L. 8NVD48A-2U, V.E.B. Schwermaschinenbau 'Karl Liebknecht', Maagdenburg. 1974 overgedragen aan VEB Deutfracht Seereederei, Rostock-D.D.R. 18-6-1990 overgedragen aan Deutsche Seereederei V.E.B., Rostock, 10-1990 vlag: Duitsland. 1992 verkocht aan Brugse Scheepssloperij N.V., Zeebrugge. 4-7-1992 gearriveerd te Brugge om gesloopt te worden. 1992 verkocht aan Tarquin Marine Ltd., Limassol-Cyprus (P3WH4), in beheer bij Fairwind Ltd., Larnaca, in charter bij C. Koole, herdoopt STAR ARUBA. 17-10-1992 na verkocht te zijn aan C. Koole te Zaandam vertrokken naar Zaandam, 10-1992 in eigen beheer omgebouwd tot tanker voor speciaal transport van eetbare oliën, 1.151 GT, 419 NT, 1.531 DWT. 1995 in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 1997 verkocht aan Star Bonaire B.V., Zaandam, 4-1997 te Vlaardingen onder de Nederlandse vlag gebracht (PHUO), in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V., Zaandam. 2003 nieuwe motor ingebouwd, 1.120 EPK, 824 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, Caterpillar 3512B, Caterpillar Inc. 2013 nieuwe meting 1.161 GT, 419 NT, 1.515 DWT. 2-10-2017 in beheer bij Koole Tankrederij B.V., Zaandam. 2-10-2017 Koole Tanktransport B.V. gewijzigd in Koole Terminals B.V. 26-3-2024 gearriveerd bij Hoeben Metalen/R.D.M. B.V. te Kampen om gesloopt te worden. 28-3-2024 (e) opgelegd. 1-2025 verkocht aan Dick van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland. 22-1-2025 met de sleepboot WALRUS II vanaf Lelystad gearriveerd te Ridderkerk en opgelegd in afwachting van verkoop. (Foto: Teun van der Zee, 24-9-1993, opvarend Nieuwe Waterweg t.h.v. Rozenburg).

### **De Rotterdamse Scheepvaart Boekhandel**

"De Rotterdamse Scheepvaart Boekhandel". Daar vindt u literatuur over de koopvaardij, marine, zeilvaart, visserij, watersport enz. Als bijzonderheden zijn daar verkrijgbaar: bouwplaten, tijdschriften, foto's van schepen enz. Het adres is: Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam.

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





STAVFJORD, IMO 9321380 (NB-192), 19-8-2005 casco vanaf Stettin gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot WATERMAN, 28-11-2005 technische en officiële proefvaart, 2-12-2005 aan Handelskade Oost te Delfzijl gedoopt HUNZEBORG en opgeleverd door Scheepswerf Koninklijke Niestern Sander B.V., Delfzijl (825) aan Scheepvaartonderneming Hunzeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 4.250 GT, 113,76 (107,63) x 14,40 x 8,10 x 6,100 meter, 2.999 kW, Wärtsilä 6L32, 14,5 kn. 12-2008 ingebracht bij Scheepvaartonderneming Hunzeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 18-2-2010 bij Kvarken in aanvaring gekomen met m.s. NEMUNA (9179361), er ontstond alleen lichte schade. 2012 verkocht aan Scheepvaartonderneming Stavfjord B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 1-2013 herdoopt STAVFJORD. 2/3-2013 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl verbouwd tot zelflosser. 8-3-2013 in beheer bij Fønnes Shipping AS, Fønnes. 9-4-2013 vertrokken van Delfzijl naar Noorwegen, daar de kraan geplaatst. (Foto: Frits Olinga, 16-5-2007, Delfzijl).

#### **UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART inzake anvaring STAVFJORD**

Op 18 februari 2024 was de Stavfjord – met betrokkene als kapitein - onderweg van Hekkelstrand nabij Narvik naar Holmestrand in de buurt van Oslo. Het schip voer in de Noorse fjorden met een diepgang van Tgem. 6,18 meter. De route leidde halverwege de middag langs de luchthaven Bergen Flesland. Daar was om 13:55 uur de (nieuwe) eerste stuurman geland, na een vliegreis vanuit Manilla van in totaal bijna 26 uur, inclusief twee overstappen.

Om ongeveer 15:30 uur is deze eerste stuurman met een MOB aan boord van de gaande gehouden Stavfjord gebracht. Eenmaal aan boord had hij na een korte overdracht al snel de zeewacht. Tussen 17:15 en 17:25 uur is hij afgelost om te eten. Om ongeveer 18:58 uur vond een gronding plaats op de positie 59 53 50.4N, long 005 31 43.2E (Noorwegen), waarbij de Stavfjord met een koers van 143 graden en een snelheid van rond de 10,5 knoop met de boeg tegen een rots bij de oever voer. De eerste stuurman sliep op dat moment; naar zijn inschatting was hij mogelijk circa 20 minuten voor de gronding in slaap gevallen. Hij was alleen op de brug en het wachalarm stond uit. Na de gronding met het voorschip kwam het schip achteruit, waarbij het achterschip de rotsen raakte. Door de aanvaring liep de voorpiek ballastwatertank van de Stavfjord vol water. Ook was er schade aan de stuurinrichting en de schroef. Dezelfde avond werd de Stavfjord naar het nabijgelegen Eldoyane (Stord) gesleept.

Het bezwaar van de inspecteur

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

Het bezwaar tegen betrokkene bevat de volgende elementen:

\* Betrokkene heeft er niet voor gezorgd dat de (nieuwe) eerste stuurman voldoende uitgerust en anderszins geschikt was om dienst te doen bij aanvang van de wacht.

\* Doordat de nieuwe eerste stuurman niet voldoende was uitgerust, heeft hij in slaap kunnen vallen. Mede daardoor heeft de gronding plaatsgevonden.

Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft het volgende aangevoerd: - Ik was niet op de brug toen het ongeval plaatsvond. - Ik had niet de wacht (alleen in een adviserende hoedanigheid). - De eerste stuurman heeft waarschijnlijk meer ervaring in dit specifieke gebied dan ik. - Volgens de rusturen van het schip was hij volledig uitgerust. - Ik hoef niet aan iedereen die aan boord komt te vragen wat zij hebben gedaan in hun vrije tijd. Het schip houdt geen rustregistratie bij van de bemanning voordat ze op de bemanningslijst staan. - Ik heb misschien wel vijfenveertig minuten tot een uur met hem gesproken toen hij aan boord kwam. Ik oordeelde dat hij geschikt was voor de wachtdienst. - Als hij zich te moe voelde om de wacht op zich te nemen, had hij mij daarvan onmiddellijk op de hoogte moeten stellen. - Bij dit ongeval raakte niemand gewond. - Bij dit ongeval is geen schade ontstaan aan andere schepen, installaties of infrastructuur.

Overwegingen

De kapitein heeft als tegenwerping gebezigd dat het te ver voert dat hij aan ieder bemanningslid dat aan boord komt zou moeten vragen wat dit bemanningslid in zijn vrije tijd heeft gedaan. Ook heeft hij erop gewezen dat geen rusturen behoeven te worden bijgehouden van bemanningsleden die nog niet zijn aangemonsterd.

Dit is echter niet waar het in deze zaak om gaat. In dit geval moet er immers van worden uitgegaan dat de kapitein ermee bekend was dat de eerste stuurman kort voor aanvang van zijn wacht een lange reis vanuit een ander werelddeel achter de rug had: een vliegreis van Manilla naar Bergen, inclusief 2 keer overstappen, van bijna 26 uur, exclusief het voor- en natraject. De kapitein had moeten beseffen dat dan tijdens de aansluitende wacht de vermoeidheid (ineens) kan toeslaan (vergelijk in dit verband ook het e-mailbericht van de zijde van het scheepsmanagement).

Het was daarom onjuist om de eerste stuurman kort na zo'n lange reis, zonder verdere adequate brugbezetting, in het donker, varende door de fjorden, de wacht te laten vervullen, terwijl bovendien het wachalarm uit stond en zo ook de ECDIS-waarschuwing. Dit wordt niet anders indien de eerste stuurman (nog) geen vermoeide indruk op de kapitein maakte toen de kapitein hem na het aanmonsteren sprak; dat is geen voldoende garantie dat de vermoeidheid niet daarna, tijdens de werkzaamheden, kan opspelen. Los daarvan strookte die waarneming van de kapitein niet met hoe de eerste stuurman zijn toestand zelf omschreef, namelijk dat hij slechts een beetje uitgerust was bij aanvang van zijn wachtdienst.

Vermoeidheid is een bekende oorzaak van ongevallen op zee. Ook mag bekend worden verondersteld dat een lange reis vanuit een ander werelddeel naar het schip kan leiden tot vermoeidheid en het daardoor wegdommelen tijdens aansluitende, routinematige, werkzaamheden (zie in dit verband de Guidelines on Fatigue van het Maritime Safety Committee (MSC) van de International Maritime Organization (IMO), MSC.1/Circ. 1598 en de voorgaande versies). Hiermee dient dan ook rekening te worden gehouden bij het organiseren van de werkzaamheden. Dat is hier niet gebeurd en daarvan treft ook de kapitein een ernstig verwijt. Wat de kapitein verder heeft aangevoerd doet hier niet aan af.

De verweten en bewezen geachte gedragingen vormen een handelen en nalaten in strijd met de zorg die betrokkene als goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met gronding als gevolg. De kapitein heeft wel gelijk dat hier ook sprake was van een eigen verantwoordelijkheid van de eerste stuurman, die ook zelf had moeten inzien dat hij onvoldoende uitgerust was om onder deze omstandigheden op verantwoorde wijze de wacht op zich te nemen en dit daarom duidelijk kenbaar had moeten maken. Bij het opleggen van de sanctie wordt hiermee rekening gehouden. Mede in aanmerking nemende dat de gevolgen van het ongeval relatief beperkt zijn gebleven en betrokkene niet meer onder de Nederlandse vlag vaart wordt gekozen voor het opleggen van een geldboete van € 2.500,-.

De beslissing

Het Tuchtcollege, verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond; legt betrokkene een geldboete op van € 2.500,-, welke geldboete dient te worden betaald binnen drie (3) maanden na heden.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, W.A. Barten en H.H. Pannekoek, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 20 december 2024.

SUNERGON, IMO 8205187 (NB-308), 1-3-1984 opgeleverd door Scheepswerf Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (223) als SUNERGON aan V.o.F. Rederij Bruins & Co., Harderwijk, roepsein PHTT, in beheer bij P.B. Bruins & Co., Harderwijk, in bevrachting bij Soetermeer Fekkes Cargadoorskantoor B.V., Rotterdam. 1.162 BRT, 585 NRT, 1.685 DWT. 765 EPK, 1.118 kW, Caterpillar 3512TA, 12 cyl, 4 tew, Caterpillar Tractor Company Inc., Peoria, Illinois. 28-4-1994 verkocht D.S. Shipping C.V., Bolsward, roepsein PGYJ, in beheer bij D.S. van den Berg, in bevrachting bij Soetermeer Fekkes Cargadoorskantoor B.V., Rotterdam, herdoopt RACHEL. 8-2003 verkocht aan Drabert Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., Oldenburg,





vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2OK3, RMS Lübeck Schiffahrtsges.m.b.H., Lübeck, herdoopt LISA-D. 17-5-2022 gearriveerd te Szczecin, Polen. 17-5-2022 gearriveerd te Lübeck. 5-2022 verkocht aan MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 19-5-2022 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2OK3, 19-5-2022 (F) herdoopt PETRA L. 22-4-2023 van Szczecin naar Antwerpen met 1500 ton graan. 24-4-2023 ten noorden van de Duitse Waddeneilanden in het offshore windpark Gode Wind 1 tegen een windturbine van de Deense exploitant Ørsted gevaren, liep daarbij een flink gat op aan het voorschip, 25-4-2023 gearriveerd te Emden voor onderzoek en inspectie van de schade. 20-6-2023 verkocht aan Long Island Shipping Co. Ltd., Hamburg, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, herdoopt MARIA G. (Foto SUNERGON: Bob van Raad. Foto LISA D: Marcel Coster, 30-8-2014, IJmuiden).



### **BSU-onderzoeksrapport naar botsing met windturbine gepubliceerd**

Op 30 januari 2025 heeft de BSU haar onderzoeksrapport uitgebracht naar de aanvaring van de 'Petra L', die feitelijk vaart als 'Maria G', met een offshore windturbine in het Gode Wind 1 windpark, onderweg van Szczecin naar Merksem op 24 april 2023 om 20.04 uur, terwijl ze op weg was naar het verkeersscheidingsstelsel Terschelling-Duitse Bocht (TSS). Het schip voer met een snelheid van ongeveer negen knopen en raakte zwaar beschadigd. De boeg was opengescheurd en aan stuurboordzijde naar binnen gedrukt, ook onder de waterlijn, wat leidde tot waterinfiltratie. Omdat het schip drijvend bleef en de

motor nog draaide, besloot de kapitein 70 zeemijl naar Emden te varen en zeilde in eerste instantie terug naar de TSS. Het schip bereikte de haven van Emden op 25 april om 08.40 uur. De BSU werd 's middags over het incident geïnformeerd. Twee onderzoekers onderzochten het schip de volgende dag en spraken met de betrokken partijen.



**In the area of the starboard side of the forecastle there is a three by five meter hole / Photo: Wasserschutzpolizei**

Volgens de BSU had de aanvaring voorkomen kunnen worden als er te allen tijde een goede uitkijk was gehouden in overeenstemming met paragrafen 24.1 en 32 van Sectie A-VIII/2 STCW Code. De aanvaring vond plaats toen de kapitein, die volgens schema de navigatiewacht had, per ongeluk het verkeerde voedingssupplement nam vanwege chronische vermoeidheid en in slaap viel. De BNWAS zorgde er niet voor dat de enige uitkijk, d.w.z. de officier die de wacht had (de kapitein), voldoende alert was. Er was geen extra uitkijk naast de officier die de wacht had of een ander alarmsysteem waarmee het gevaar had kunnen worden gedetecteerd en de aanvaring had kunnen worden voorkomen.

Naast de kapitein was er slechts één eerste stuurman, wat betekende dat de twee personen de wachttaken 24 uur per dag moesten delen, waarbij de kapitein ook te allen tijde extra taken moest uitvoeren. Er moet worden opgemerkt dat één kapitein en één eerste stuurman niet voldoende zijn om de veilige bediening van een schip te garanderen - dit geldt met name voor schepen zoals de PETRA L, die alleen zijn uitgerust met een automatische piloot, radar (ARPA), AIS en BNWAS ter ondersteuning van navigatiewachttaken.

De huidige veiligheidszone van 500 m rond een offshore-installatie lijkt achterhaald. Gezien de omvang en snelheid van moderne schepen zijn er nu aanzienlijk langere reactietijden nodig. Het roept de vraag op waarom monitoring door de windmolenexploitant beperkt zou moeten blijven tot de veiligheidszone. Bovendien zou radarmonitoring niet achterwege gelaten moeten worden om elk schip in de buurt van een windmoleninstallatie te detecteren. Uiteraard zou dit, om het best mogelijke resultaat te bereiken, geïntegreerd moeten worden met AIS en ECDIS.

Scheepvaartverkeersdienstcentra

De plotselinge afwezigheid van de NvD bij het scheepvaartverkeersleidingscentrum Wilhelmshaven zou worden gecompenseerd door de NvD van de naburige VTS die de verantwoordelijkheid op zich zou nemen. Het resulterende gebied dat wordt bewaakt, is echter zo groot dat het niet door slechts één VTS kan worden beheerd. Dit ongeval toont duidelijk de noodzaak aan van een sneller en directer standby-systeem om de plotselinge afwezigheid van een NvD aan te pakken.

De resterende bemanning (één NvD en drie nautische assistenten) was kennelijk niet voldoende om de ongebruikelijke koers van de 'Petra L' binnen 50 minuten na haar vertrek uit de TSS op te merken. Ook moet worden vermeld dat noch de NvD van Vessel Traffic Service Wilhelmshaven, noch later de NvD van VTS Emden navraag deed naar de reden waarom de PETRA L op zo'n korte termijn naar Emden wilde. De benarde situatie van het schip werd pas in de sluis bij Emden onderkend. Daarentegen was het doorgeven van een (geautomatiseerde) noodoproep (mayday) ter beoordeling van de kapitein.

Uit het interne onderzoek van de windmolenexploitant bleek dat alarmen in de SOMS waren gedempt toen de aanvaring plaatsvond, omdat de vele alarmen als verstorend werden beschouwd. De BSU is van mening dat een gemiddelde van zes alarmen per uur een coördinator van de monitoring van zeegebieden niet mag



overweldigen. Daarom moet dit worden gewijzigd. Een ander probleem waren software-updates. De bijbehorende training moet onmiddellijk aan alle gebruikers worden verstrekt om bedieningsfouten en/of verkeerde interpretaties te voorkomen.

De BSU doet de volgende aanbevelingen aan de BMDV:

- Het zou moeten werken aan een herziening van Resolutie A.1047(27). Alle schepen die een multi-shift systeem gebruiken zouden een voldoende aantal dekokoffieren aan boord moeten hebben, zodat de kapitein niet gedwongen wordt om regelmatig wacht te houden. In overeenstemming met de Maritieme Arbeidsconventie zou elk schip een kok moeten hebben, en het minimale veilige bemanningsdocument zou de vereiste kwalificaties moeten specificeren. Verdere kwalificatievereisten, zoals in de context van maritieme veiligheid, beveiliging, etc., zouden duidelijk gespecificeerd moeten worden in het minimale veilige bemanningsdocument.

- Het gebruik van radar voor maritieme bewaking voorschrijven en besluit WS 23/528.2/2-2-2 dienovereenkomstig wijzigen.

De BSU doet de volgende aanbevelingen aan de scheepsexploitant:

- Vraag opnieuw het minimale veilige bemanningsdocument van PETRA L aan in overeenstemming met de conclusies met betrekking tot de bemanning.

- Naast de kapitein minimaal twee dekokoffieren op haar schepen inzetten.

De BSU doet de volgende aanbevelingen aan de vlaggenstaat Antigua en Barbuda:

- Houd bij het uitgeven van documenten over de minimale veilige bemanning rekening met de conclusies over de bemanning.

- De reeds uitgegeven vergelijkbare documenten voor de minimale bemanning dienovereenkomstig aanpassen, rekening houdend met de nodige aanpassingen.

De BSU doet de volgende aanbevelingen aan de GDWS:

- Zorgen dat er stand-bypersoneel beschikbaar is voor de verkeersleidingscentra.

- Bepaal dat exploitanten van windparken ervoor moeten zorgen dat de monitoring plaatsvindt in een veiligheidszone buiten de straal van 500 m, zodat zij tijdig passende maatregelen kunnen nemen om een aanvaring te voorkomen.

- Windparkexploitanten de mogelijkheid bieden om rechtstreeks contact op te nemen met schepen binnen de veiligheidszone, om zo tijd te besparen in gevaarlijke situaties.

- De NVD's bewust maken van de noodzaak om navraag te doen naar de reden achter gemelde afwijkingen van geplande routes.

- De transcriptie van gesprekken op VHF blijven monitoren, zodat de verkeerscentrales gebruik kunnen maken van de technische mogelijkheid om gesprekken in realtime uit te lezen. (Timsen, 30 januari 2025).



TRITON NAVIGATOR, IMO 8209743 (NB-324), 7-6-1985 kiel gelegd, 9-11-1985 te water gelaten bij Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens G.m.b.H., Emden onder bouwnummer 0165, 12-1985 opgeleverd als ETTINA. 1997 verkocht aan Triton Schiffahrts G.m.b.H. m.s. "Triton Navigator", Leer, thuishaven: Madeira-Portugal, in beheer bij Reederei "Triton" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 27-6-1997 herdoopt LYS CROWN. 1999 thuishaven: Willemstad-N.A., roepsein PJKB, 7-5-1999 herdoopt

TRITON NAVIGATOR. 18-2-2001 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FA9, herdoopt SEA WAAL. 19-2-2001 aan de grond gelopen bij Cliff End in de rivier Trent, positie 53.40.5 NB. en 00.41.5 WL., dezelfde dag weer vlot gebracht en vertrokken naar Vlissingen. 3-8-2004 (e) verkocht aan "Sea Waal" G.m.b.H. & Co. K.G., Gibraltar, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., 19-9-2006 (GL) herdoopt RITA. 4-10-2006 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, 3-2011 verkocht aan Vestbulk AS, Gibraltar, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, herdoopt VESTVIND. 22-4-2011 tijdens een reis van Travemünde naar Mandal, Noorwegen bij Korsør, Denemarken aan de grond gelopen vlakbij de Great Belt Bridge, de roerganger aangehouden door de waterpolitie van Sydsjællands, 23-4-2011 vlot gebracht en naar Korsør gesleept voor onderzoek, 26-4-2011 vertrokken naar Mandal. 5-2-2012 tijdens een reis van Kragerø, Norway naar Skive, Denemarken, geladen met gravel, om 16:30 uur aan de grond gelopen te Sælhundeholm bij Limfjord, Denemarken op circa 4 mijl ten zuidoosten van Thyborøn, 6-2-2012 met behulp van de MARTHA LERCHE (de reddingboot van station Thyborøn) vlot gebracht, te Skive door duikers geïnspecteerd op schade. 2-2015 verkocht aan Wagle Holdings AS, Oslo-Noorwegen (NIS) (LAVF7), in beheer bij Rolf Wagle AS, Oslo en Kopervik Ship Mngement Poland, Gdansk, 2-2015 herdoopt LILL. 19-1-2018 om 12:00 uur in de zuidelijke haven van Randers iets de schroef gekregen en blokkeerde de haven enige tijd, nadat een duiker het touw had verwijderd kon het afmeren. 28-8-2023 verkocht aan Skagerak Shipping AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Rolf Wagle AS, Oslo en Kopervik Ship Mngement Poland, Gdansk. 2024 verkocht voor sloop. 18-12-2024 vertrokken van Gdansk. 25-12-2024 m.s. LILL gearriveerd te Esbjerg om gesloopt te worden. (Foto LILL: Bent Mikkelsen, 17-1-2025, Esbjerg).



VALIANT, IMO 7624348 (NB-324), 15-9-1977 opgeleverd door Scheepsbouwwerf & Reparatiebedrijf Gebr. Sander B.V., Delfzijl (275) als VALIANT aan Rederij "Valiant", Groningen, in beheer bij Beck's Scheepvaartkantoor B.V., Groningen. 2-2003 (e) verkocht aan Skymar Shipmanagement, Antigua and Barbuda, in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd., 17-3-2003 (e) herdoopt SUN. 20-3-2003 (e) verkocht aan Sun Ship Management Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd. 2005 in beheer bij Etna Denizcilik İç ve Dış Ticaret, Istanbul. 2007 verkocht aan Seven Hill Marine Trade Ltd., Georgië, in beheer bij Etna Denizcilik İç ve Dış Ticaret, Istanbul, herdoopt SUN-S. 2008 vlag: Moldavië. 11-8-2011 tijdens een reis van Gulluk, Port of Izmir naar Kherson, Oekraïne, geladen met 2.940 ton in bulk, om 05:18 uur aan de grond gelopen in de Straat van Canakkale t.h.v. Nara Point, stand-by door de sleepboot SÖNDÜREN-4 (IMO 7531711), de kapitein van de SUN-S probeerde op eigen kracht vlot te komen, volgens de autoriteiten bestond er geen bedreiging van het milieu. 13-2-2013 (e) in beheer bij ES Deniz Taşımacılığı Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 5-2013 (e) vlag: Vanuatu, 5-2013 (e) herdoopt SUN H. 22-4-2014 (e) verkocht aan Lucio Shipmanagement Co., Vanuatu, roepsein YJTF9, in beheer bij Iasonas Chartering S.A., Piraeus, 22-4-2014 (e) herdoopt TRANI. 18-5-2015 (mt) vertrokken van Istanbul met bestemming Gavrión, Andros, Griekenland. 6-2015 (e) verkocht aan BRT Shipping S.A., Comoros, roepsein D6A2053, in beheer bij BRT Shipmanagement Ltd., Varna, 6-2015 (e) herdoopt AHTI R. 11-6-2015 tijdens een reis van Istanbul naar Gavrión in Straat Kafireas, op 2 mijl van Kaap Kafireas, machineschade opgelopen, assistentie van een sleepboot gevraagd, voordat de sleepboot CHRISTOS VI (MMSI: 239564600) van Spanopoulos Salvage S.A. arriveerde had de bemanning de storing verholpen, bij Kypri ten anker gegaan voor inspectie, 13-6-2015 ten anker bij Gavrión. 15-10-2015 verkocht aan Palazzo Shiptrade S.A., Comoros. 16-1-2016 bij vertrek van Piraeus in slecht weer in aanvaring gekomen met m.s. LA JOIE, beide schepen hadden een loods aan boord, de schepen liepen schade op maar er was geen lekkage en zijn aangehouden voor onderzoek. 22-3-2016 verkocht aan D Sea Carrier Shipping Co., 3-2106 te Perama onder de Griekse vlag gebracht, roepsein SVA6956, 3-2016 herdoopt MASTRONIKOS. 26-11-2020 tijdens een reis van Nea Karvali naar Kalamaki,



Korinthe, geladen met 2.003 ton kunstmest, aan de grond gelopen op zanderige ondiepten in het gebied van Ammoglossa, Keramoti, Kavala, een patrouilleboot en een sleepboot werden ingezet om te helpen, het schip kon worden losgetrokken en geëscorteerd naar de haven van Keramoti. De havenautoriteit van Kavala verbood het schip om te varen tot de overlegging van een certificaat voor klasseonderhoud door het aanwezige classificatiebureau. Er werden geen gewonden of vervuiling gemeld. 4-11-2014 te Laurium, Griekenland gecontroleerd door Paris MoU, 30 gebreken geconstateerd, 5 dagen uit de vaart. 12-11-2024 verkocht aan Palazzo Shiptrade S.A., Piraeus, 11-2024 vlag Togo (5VJD5). 31-12-2024 ten anker bij Lesbos met bestemming Aliğa, 15-1-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 23-8-1995).

VECTIS ISLE, IMO 8903040 (NB-320), 30-6-1986 kiel gelegd, 5-9-1990 te water gelaten, 12-1990 opgeleverd door CochraneShipbuilders Ltd., Selby (166) als UNION MERCURY. 24-6-1991 herdoopt LESLEY-JANE C. 13-9-1993 herdoopt VECTIS ISLE. 1998 verkocht aan Carisbrooke Shipping C.V. 1 B.V., Groningen, in beheer bij Carisbrooke Shipping (Holland) B.V. 2000 vlag: Barbados. 2003 verkocht aan Vectis Shipping, Douglas-Isle of Man. 2005 verkocht aan Tonga Management Inc., Moroni, vlag: Comoros, in beheer bij South River Shipping Co. Ltd., Kherson, Oekraïne. 24-3-2022 van Burgas naar Rhodos. 25-3-2022 om 02:50 uur op 5 mijl Noord van Kumköy aan de ingang van de Bosporus, in aanvaring gekomen met het vissersschip MASALLAH, beide schepen liepen schade op, de VECTIS ISLE aan BB achter, de MASALLAH aan het voorschip, Istanbul Ship Traffic Services Center stuurde de sleepboten KURTARMA 11 en MEHMETCIK en de reddingboot KIYI EMNIYETI 7 er naar toe, 25-3-2022 VECTIS ISLE om 06:00 uur LT op Bosporus Anchor Zone voor onderzoek. 26-3-2022 vertrokken naar Limassol. 12-10-2022 bij de ingang van de Zwarte Zee aan de Bosporus voor de kust van Türkeli Feneri in aanvaring gekomen met een vissersschip, het Directoraat-Generaal Kustveiligheid zette twee sleepboten en een reddingsboot in, niemand raakte gewond, er ontstond schade aan het ten anker liggende vrachtschip. 12-10-2022 afgemeerd te Poti. 16-10-2022 vertrokken van Poti naar Sulina. 2023 verkocht aan Lazer Shipping S.A., 2023 vlag: Tanzania (5IM375). 2024 vlag: Koninkrijk Eswatini, (tot 2018 Koninkrijk Swaziland), roepsein 3DCB1. Het Koninkrijk Eswatini heeft geen "International Registry", dus moet het vals zijn. 11-2024 vlag: Togo (5VJE3), 28-11-2024 in beheer bij Silver Line Shipping Ltd., Sofia.

VERA, IMO 9011973 (NB-324), 9-4-1990 kiel gelegd, 16-3-1991 te water gelaten, 4-4-1991 opgeleverd door Julius Diedrich Schiffswerft G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland (160) als VERA RAMBOW aan Helmuth & Wilfried Rambow, Assel-Duitsland, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1996 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera", Vlieland, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 29-7-1996 (GL) herdoopt VERA. 4-2-1997 herdoopt JAGUAR. 2006 verkocht aan Rederij Markborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 1-9-2006 overgedragen en herdoopt AQUA. 19-12-2006 verkocht aan I.H. Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Fehn Coral", Antigua & Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 21-12-2006 bij Kon. Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl herdoopt FEHN CORAL. 21-12-2006 vertrokken naar St. Petersburg. 27-3-2014 verkocht aan Beyza Shipping Ltd., Istanbul, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and the Grenadines, roepsein J8B5036, in beheer bij Server Denizcilik Ve Tasimacilik Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt FRIENDSHIP S. 9-9-2024 verkocht aan Beyza Shipping Ltd., vlag onbekend. 11-2024 vlag: Griekenland (SVB5663), herdoopt FRENTSIP.



VERTOM WILLEMIJN, IMO 9993286 (NB-323), General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.291 DWT, 18-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer TB KAMPEN 365, 6-12-2024 gedoopt VERTOM WILLEMIJN door Willemijn Venrooij, vanwege de harde wind niet te water gelaten, 9-12-2024 te water gelaten, 21-2-2025 geplande oplevering, 23-1-2025 van IJmuiden op proefvaart en naar Harlingen, 28-1-2025 proefvaart, gebouwd voor Vertom Willemijn B.V., Rotterdam (PCAR), in beheer bij Vertom Bereederings G.m.b.H., Moormerland en Vertom Shipping & Trading B.V., Rhoon. (Foto: Ruud Coster, 23-1-2025, IJmuiden).

WARAN, IMO 8906224 (NB-290), 10-10-1989 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (651) als WARAN aan N.V. Shipping Company "Waran", Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-12-1993 verkocht aan Henk J. Held, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt PANDA. 3-5-2001 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Urkerland, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor L. Hakvoort, herdoopt URKERLAND. 6-1-2005 op het Kanaal van Zuid-Beveland voor de postbrug bij Wemeldinge op meerpalen en de glooiing gelopen, later vlot gebracht met schade naar Scheepswerf Reimerswaal te Hansweert gebracht, 16-1-2005 de schade hersteld. 11-2-2005 verkocht aan Dennis Maritime Ltd., Mariehamn-Finland, 8-2-2005 gearriveerd te Rotterdam, 16-2-2005 bij Damen v.d. Brink Shipyards in de Waalhaven te Rotterdam gezien met het veranderen van de naam in lasletters, 16-2-2005 herdoopt NATHALIE. Ging varen met staalproducten tussen Finland en Zweden. 3-2008 verkocht aan Fa. Gustaf Erikson, Mariehamn-Finland. 2-8-2009 verkocht aan Rederi AB Nathalie, Mariehamn-Finland, in beheer bij Dennis Maritime OY Ltd., Mariehamn. 4-3-2020 gearriveerd te Bremerhaven, Duitsland. 6-3-2020 verkocht aan CEG Orbit G.m.b.H. & Co K.G., Leer, vlag: Letland (YLPM), in beheer bij Fehn Ship Management G.m.b.H. & Co K.G., Leer, 5-3-2020 (vt) herdoopt CEG ORBIT. 25-8-2021 van Liverpool naar Belfast, 26-8-2021 ETA te Belfast. 26-8-2021 aan de grond gelopen op de noordkust van Isle of Man tussen Cranstal en Point of Ayre, positie 54.23.52 NB. en 004.21.71 WL. 27-8-2021 bij de tweede poging vlot gebracht met de sleepboot WENDY ANN (The Laxey Towing Company) met assistentie van Utility Vessel CT VECTOR (IMO 8738330, ex MTS VECTOR) en naar South Quay of Douglas voor onderzoek. 27-8-2021 vertrokken van Douglas naar Belfast. 17-2-2022 verkocht aan R-B Maritime Oy, Helsinki, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BYU5, in beheer bij Cyproservus Co. Ltd., Limassol en Oho & G Ltd., 19-2-2022 (mt) gearriveerd te Workington, 19-2-2022 (v) herdoopt LEILA. 25-11-2024 in beheer bij WS Mezeron Ltd., Skelmersdale, United Kingdom, 11-2024 herdoopt SNAEFELL RIVER. 12-2024 vlag: Isle of Man (MRKE6).



WINDPIPER, IMO 9765653, valpijpschip, steenstorter, in aanbouw als MAC GOLIATH voor MAC Goliath Pte. Ltd., in beheer bij zeebodem mijnbedrijf Nautilus Minerals Inc., Toronto, 13-12-2017 MAC slaagde er niet in de derde termijn te betalen die verschuldigd is op het contract voor het vaartuig, zou door Nautilus en zijn partner in Papoea-Nieuw-Guinea, Eda Kopa (Solwara) Limited, worden gebruikt als basis voor zijn zeebodem mijnbouwactiviteiten op de locatie van het Solwara 1-project in de Bismarckzee, herdoopt NAUTILUS NEW ERA, 29-3-2018 te water gelaten Mawei Shipbuilding Ltd. onder bouwnummer FUJIAN MAWEI MW301-1, 50.000 GT, 68.000 DWT, 227,00 (210,00) x 40,00 x 18,20 x 13,20 meter, 31.000 kW, Bergens, Type Nam B33:45L 9A, 12-2024 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Marshall Islands, 1-2025



verkocht aan N.V. Boskalis, wordt verbouwd tot valpijpschip, steenstorter, 2026 geplande oplevering aan Boskalis als WINDPIPER. 1-7-2025 op proefvaart, vlag China (BPYT8), 3-2025 geplande oplevering als WINDPIPER aan Stanford Asia Holding Co., Cyprus, in beheer bij BW Marine Cyprus Ltd. (Boskalis).

### **Eerste productieschip voor diepzeemijnbouw te water gelaten in China**

Nautilus Minerals Inc., gevestigd in Toronto, heeft aangekondigd dat zijn nieuwe productieondersteuningsschip voor diepzeemijnbouw te water is gelaten op de Mawei-scheepswerf in China.

Het schip, genaamd NAUTILUS NEW ERA, zal door Nautilus en haar partner, Eda Kopa (Solwara) Limited, worden gebruikt om goud en koper te delven op de locatie van het Solwara 1-project in de Bismarckzee van Papoea-Nieuw-Guinea.

"De tewaterlating van vandaag is een belangrijke mijlpaal voor het bedrijf en de diepzeebodem-mijnbouwindustrie", aldus Mike Johnston, CEO van Nautilus. "Mawei Yard heeft ontworpen en bouwde 's werelds eerste Deep Sea Mining Production Support Vessel, in samenwerking met Nautilus en Marine Assets Corporation."

Over de NAUTILUS NEW ERA

Het Production Support Vessel (PSV), dat Nautilus voor een periode van minimaal 5 jaar zal charteren van Marine Assets Corporation uit Dubai, zal worden uitgerust met een dynamisch positioneringssysteem dat een stabiel platform zal bieden voor diepzeemijnbouwactiviteiten, ongeacht wind- en golfomstandigheden. Het schip is ontworpen door SeaTech Solutions.

De PSV wordt uitgerust met een moonpool waardoor de Subsea Slurry and Lift Pump (SSLP) en het risersysteem kunnen worden ingezet. Op het dek wordt de slurry ontwaterd en wordt het vaste materiaal tijdelijk opgeslagen in de romp van de PSV, en vervolgens geloosd op een transportschip dat ernaast ligt afgemeerd. Gefilterd zeewater wordt vervolgens via de riserbuizen teruggepompt naar de zeebodem.

Na voltooiing zal de PSV 227 meter lang en 40 meter breed zijn, accommodatie bieden aan maximaal 180 personen en een vermogen genereren van ongeveer 31 MW.

De definitieve oplevering van het schip staat gepland voor 31 maart 2019.

"Wij geloven dat het delven van de zeebodem naar broodnodige mineralen een kosteneffectievere en milieuvriendelijkere bron zal zijn om koper, goud en zilver van hoge kwaliteit te verkrijgen. Nautilus onderscheidt zich verder van anderen door een "first-mover advantage" te hebben dat wordt beschermd door intellectueel eigendom en 20 patenten. Zodra ons nieuwe schip is opgeleverd en onder voorbehoud van de definitieve financiering, wordt verwacht dat de mijnbouwactiviteiten op 1600 meter waterdiepte eind 2019 zullen beginnen", voegde Johnston toe. De eerste productie van het Solwara 1-project staat gepland voor het derde kwartaal van 2019. (Info en foto: Gcaptain, 30 maart 2018, China Daily, Nautilus Minerals, Kriesels Shipbroker B.V., Rhon).

**NEDERLANDS NIEUWS**



MARITIEM DEN HELDER  
In woord en beeld

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



## **Amsterdamse Rederijen van na 1876 in vernieuwde Koopvaardijzaal.**

In de nieuwe Koopvaardijzaal van het IJmuiden Zee- en Havenmuseum is met ingang van zaterdag 18 januari een langlopende expositie te zien over 11 Amsterdamse rederijen na 1876.

De schepen van deze rederijen waren sinds 1876, het jaar van de opening van het Noordzeekanaal, op hun reizen van en naar Amsterdam altijd een vertrouwd beeld in het Noordzeekanaal, tussen de pieren en in de sluisen van IJmuiden. Ook hebben veel inwoners van IJmuiden gevaren voor rederijen zoals KNSM, KHL, SMN, KPM, KJCPL, HWAL, HSM, NSMO, SMO, de Rederij Amsterdam of werken nog steeds voor de Spliethoff groep. Reden voor het museum om deze Amsterdamse rederijen in de openingsexpositie van de nieuwe Koopvaardijzaal voor het voetlicht te brengen.

De expositie toont van iedere rederij de opkomst en bloei aan de hand van prachtige scheepsmodellen, digitale presentaties, gebruiksvoorwerpen, veel foto's van de schepen van de rederijen en hun vaste aanlegplaatsen bij het Java- en KNSM-eiland in Amsterdam. Ook wordt de bij velen onbekende, maar belangrijke rol van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog verteld o.a. met verhalen van overlevenden, de vaarplicht, konvoovaren en Libertyschepen. Door de inzet van duizenden zeevarenden hebben de geallieerden de oorlog kunnen winnen. Andere onderwerpen in de vernieuwde zaal zijn de rangen en strepen van zeevarenden, scheepswerven (na 1876) in Amsterdam Oost en Noord, maritieme opleidingen en het laden en lossen van stukgoed van de schepen voor de opkomst van containers.

Het museum is zeer erkentelijk dat de inrichting van de nieuwe Koopvaardijzaal mogelijk is geworden met ondersteuning van de Samenwerkende Maritieme Fondsen.

De Koopvaardijzaal, en daarmee de expositie, is op vrijdag 17 januari geopend door de heer Huib van de Grijspaarde, CEO van de Spliethoff groep. Het Zee- en Havenmuseum, gelegen aan de Havenkade 55 te IJmuiden, is geopend op vrijdag, zaterdag en zondag van 13.00 tot 17.00 uur. Voor openingstijden in de vakanties zie de website [www.zeehavenmuseum.nl](http://www.zeehavenmuseum.nl)

## **WERFNIEUWS**



FRISIA E-1, IMO, 1013250, Passenger Ship (ferry), 298 GT, 29-6-2024 te water, 13-12-2024 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. als FRISIA E-1 aan A.G. Reederei Norden-Frisia, Norderney-Duitsland (DF8927). 150 passagiers, 2 x 600 kW elektrische aandrijving. 19 kn.

### **FRISIA E-1 naar Duitsland**

Afgelopen week heeft de puur elektrisch aangedreven nieuwe catamaran (E-Kat) van AG Reederei Norden-Frisia met succes de officiële acceptatiereizen afgerond. De overdracht van Rotterdam in Nederland naar Norddeich vond plaats op 22 januari 2025.

Het schip, gebouwd bij de Nederlandse Damen-werf, was vanwege weersomstandigheden een dag eerder vanuit Rotterdam naar het voor de kust gelegen eiland Borkum gesleept. Van daaruit bereikte de E-Kat eerst op eigen kracht en puur elektrisch aangedreven het eiland Norderney en uiteindelijk Norddeich. "We hebben het toepassingsgebied van de E-Kat op de route tussen het eiland en het vasteland al onder reële omstandigheden kunnen testen", zegt Michael Garrelts, technisch inspecteur bij AG Reederei Norden-Frisia. De laadinfrastructuur is ook al ter plaatse in Norddeich geïnstalleerd.

Van daaruit reist de E-Kat vanaf het hoogseizoen 2025 ongeveer acht keer per dag CO<sub>2</sub>-vrij naar het Noordzee-eiland Norderney en terug met maximaal 150 passagiers. De reistijd zal slechts 30 minuten bedragen. Eenmaal terug in Norddeich wordt de batterij in ongeveer 28 minuten opgeladen en kan de E-Kat aan zijn volgende reis naar het eiland beginnen. Voor het eerst zijn de overtochten volledig CO<sub>2</sub>-neutraal.

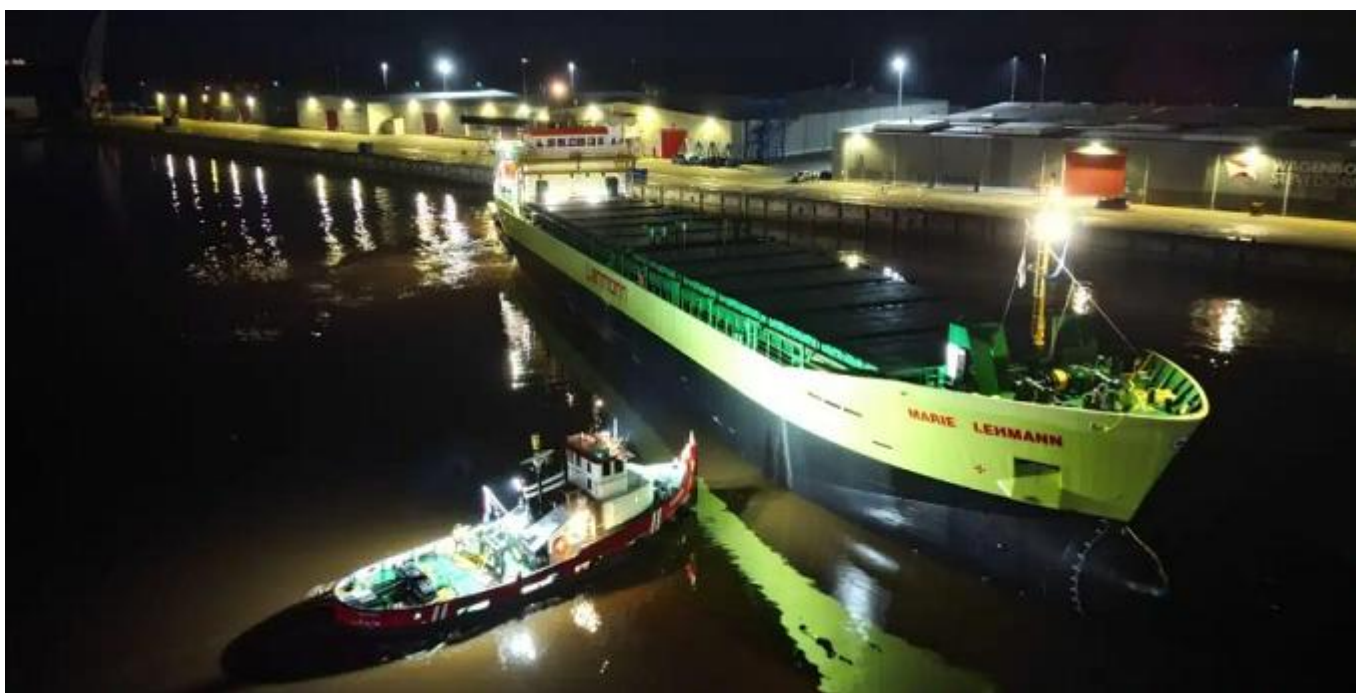
Om het berekende elektriciteitsverbruik van de E-Kat te dekken, zijn verschillende projecten voor de opwekking en opslag van duurzame energie samengevoegd. De rederij Norden-Frisia heeft 600 parkeerplaatsen op haar parkeerterreinen in Norddeich uitgerust met fotovoltaïsche daken. Er werden ook zonnepanelen geïnstalleerd op daken en carports in Norddeich, Harlesiel, Norderney en Juist. In de toekomst zal een batterijopslagsysteem de overschotten van de opwekking van zonne-energie overdag bufferen voor de nachtelijke behoeften.

De E-Kat maakt daarom deel uit van een alomvattende duurzaamheidsstrategie van AG Reederei Norden-Frisia. "Op de lange termijn streven we naar een gesloten kringloop van elektriciteitsproductie en -verbruik", zegt rederijbestuurslid Carl-Ulfert Stegmann. (Bron en foto's: Norden-Frisia, 23-01-2025).





HAWAIKINUI 2, 1015612 (NB-321), Ro-Ro Cargo Ship, 4.142 GT, 2.000 DWT, 21-5-2024 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 810, 31-12-2024 geplande oplevering als HAWAIKINUI 2 aan Société De Navigation Polynésienne, Frankrijk, 24-1-2025 te water gelaten, assistentie van de sleepboten WATERLELIE en GRUNO III. Gaat het Ro-Ro Cargo Ship HAWAIKI NUI (IMO 7824429) vervangen op de dienst tussen Tahiti, Huahine, Raiatea, Taha'a en Bora Bora. (Foto: Kees de Vries).



MARIE LEHMANN, IMO 9728772 (NB-322), General Cargo Ship, 4.250 GT, 5.800 DWT, 12-2022 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGZAND 753, 1-11-2024 te water gelaten te Martenshoek, assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERPOORT, 12-1-2025 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten GYAS, WATERPOORT en GRUNI IV, de GYAS los op het kanaal, 13-1-2025 proefvaarten naar de Eemshaven, 14-1-2025 proefvaart, 16-1-2025 opgeleverd als MARIE LEHMANN aan "Marie Lehmann" G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, vlag: Antigua and Barbuda (V2IB7), in beheer bij Lehmann Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck. (Foto: Bodewes).

SAN KOURA RANGI, IMO 9989778, Fishing Vessel, 550 GT, 1-4-2024 te water onder bouwnummer MAASKANT STELLENDAM 558038, 27-1-2025 proefvaart, 28-1-2025 proefvaart, 30-1-2025 proefvaart naar Scheveningen, 3-2025 geplande oplevering als SAN KOURA RANGI, vlag: Belize (V3GE3).

TAMARACK, IMO 1037153, Cement Carrier, 7.683 GT, 11.000 DWT. 4-5-2023 contract, 31-1-2024 kiel gelegd te China, 11-10-2024 opgeleverd (RI-104871) als TAMARACK aan Holland Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, vlag Nederland. 120,13 (120.51) x 23,00 meter. 1-7-2025 geplande oplevering als Cement



Carrier aan Eureka Shipping Ltd. (joint-venture tussen SMT Shipping Cyprus en CSL Group Canada), 8-2024 met aan dek het casco van de SCHELDEVLIET (IMO 1066881) vertrokken naar Kaohsiung met de sleepboot SALVAGE CHAMPION (IMO 7530444), 12-9-2024 gearriveerd te Kaohsiung. 18-10-2024 vertrokken van Kaohsiung naar Rotterdam, 4-12-2024 passage Cape Town. 23-12-2024 passage Dakar. 31-12-2024 van Las Palmas, 19-1-2025 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg, assistentie van de duwboot ALBATROS, de TARAMACK afgemeerd bij Mammoet, Schiedam. 20-1-2025 te water gezet door de bokken HEBO-LIFT 9 en HEBO-LIFT 10 en de TAMARACK naar Holland Shipyards naar Hardinxveld-Giessendam gebracht om afgebouwd te worden. (Afbeelding: Holland Shipyards Group).

UKD SEADRAGON, IMO 1020370, Injection Dredger, Shoalbuster 2711, 325 GT, 1-8-2024 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571866, 2-2025 geplande oplevering als UKD SEADRAGON aan UK Dredging Ltd., Cardiff-U.K. (MROB6). 27,05 x 11,60 x . x 2,550 meter, 2 x 750 kW, 1.600 rpm, Permanent Magnet motors, 9,5 kn.

VERONICA V, IMO 1070064, duwboot CDS4115, 10-9-2024 gearriveerd bij Damen Concordia om afgebouwd te worden, 20-9-2024 profvaart, 1-2025 opgeleverd door Damen Concordia als VERONICA V aan Girona S.A. – Rio Sur Transporte y Logistica, Paraguay. 41,00 x 15,50 meter, 5.400 PK, 3.990 kW, 3 x Yanmar 6EY22AW. 11-1-2025 met de sleepboot MERWESTROOM naar de Waalhaven te Rotterdam en aan boord gezet van de PALEISGRACHT (IMO 9448346) met bestemming Paraguay. 13-1-2025 vertrokken van Rotterdam naar Nueva Palmira, Uruguay, 3-2-2025 te Nueva Palmira.



#### **Havenbedrijf Rotterdam steunt Stichting Hollands Glorie Maassluis en ander maatschappelijk werk**

Onder de naam 'Hoge Hoed' ondersteunt Havenbedrijf Rotterdam vijftien voornamelijk regionale organisaties met ieder € 1.000,-. Met deze jaarlijkse actie spreekt het Havenbedrijf zijn waardering uit voor medewerkers die zich in hun vrije tijd actief inzetten voor de samenleving. Aan de winnaars van de Hoge Hoed werd dit jaar voor de zeventiende keer een cheque uitgereikt.

Medewerkers van het Havenbedrijf die zich in hun vrije tijd actief inzetten voor de samenleving, kunnen die organisaties waarvoor ze zich inzetten voordragen. Aan het eind van ieder jaar worden briefjes met de namen van de organisaties in een 'Hoge Hoed' gedaan en vervolgens haalt de algemene directie van het Havenbedrijf ongezien vijftien briefjes uit de hoed.

Waardering voor medewerkers

Met deze jaarlijkse actie spreekt het Havenbedrijf zijn waardering uit voor medewerkers die zich in hun vrije



tijd actief inzetten voor de samenleving. De Hoge Hoed past bij wat het Havenbedrijf belangrijk vindt: namelijk om maatschappelijk betrokken te zijn. Havenbedrijf Rotterdam wil in de volle breedte een constructieve bijdrage leveren aan de stad Rotterdam en haar bewoners.



Jaarlijks doet een groot aantal verenigingen en stichtingen een beroep op het Havenbedrijf voor ondersteuning. Met De Hoge Hoed komen de organisaties waarbij medewerkers actief betrokken zijn, in aanmerking voor sponsoring. Organisaties uit de regio kunnen een beroep doen op het Deltaportdonatiefonds voor ondersteuning van hun activiteiten. Ook daar is het Havenbedrijf nauw bij betrokken.

Winnaars zijn o.a.: Scouting Prinses Irene Groep 45, Stichting Hollands Glorie Maassluis, Scouting Willem de Zwijger Groep Vlaardingen, Slagwerkgroep Adrumaline, Kralingsche Zeilclub en Stichting Golden Oldies i.o.

**Stoomzeesleper Furie**

Stichting Hollands Glorie Maassluis gaat de bijdrage gebruiken voor het optimaliseren van het verbrandingsproces van de stoomketel van Stoomzeesleper Furie. “Met een team van ongeveer 30 vrijwilligers zorgen wij zelf dat het schip aan de huidige regelgeving voldoet en in een goede staat van onderhoud aan het publiek getoond kan worden”, vertelt Danny van der Ent, die als adviseur Asset Management bij Havenbedrijf Rotterdam werkt. “Dit omvat ook de inspecties van het schip, de stoominstallaties en het reguliere onderhoud.”

Uiteindelijk wil Stichting Hollands Glorie Maassluis een duurzame certificering, zoals de Green Award, voor de Furie bereiken. Van der Ent: “We zijn nu met het team van stokers, verantwoordelijken voor het op druk brengen van de stoomketel, zo ver dat we een schone verbranding kunnen waarborgen.” (Bron en foto: Port of Rotterdam, 23 januari 2025. Foto FURIE: Teun van der Zee, 17-5-2014).







SMIT LONDON, olieverfschilderij van Nico M. Peeters, 60 x 100 cm., 2024, geschilderd in opdracht van Ruud Muis (Aegir Marine B.V. te Wijk bij Duurstede) n.a.v. zijn foto's. Het vertek van de sleep o.l.v. kapitein G.C. van Kordenoordt van de circa 9.000 mijl lange reis van Panama naar Taiwan met vier sloopschepen: SAN PEDRO, PITTSBURGH, ST. LOUIS en MARINE TEXAN. 4-1998 na circa 9.000 mijl gearriveerd te Kaohsiung met de vier sloopschepen.



**SAN PEDRO**, IMO 5224742, Troepentransportschip, type C4-S-A3, 7-1945 opgeleverd door Kaiser Co. Inc., Vancouver, Wash. (503) als MARINE CARDINAL aan U.S. War Shipping Administration, Portland, Ore., vlag: U.S.A. (AOFH), 12.420 BRT, 8.556 DWT. 2 stoomturbines, Joshua Hendy Iron Works, Sunnyvale. 1967 verkocht aan Monterey Transport Co. Inc., Wilmington, Del., herdoopt BALTIMORE. 1967 verbouwd tot containerschip bij Maryland SB. & DD. Co., Baltimore, nieuw voor- en middenschip gebouwd door Todd Shipyards Corp., San Pedro, 12-1967 opgeleverd, 11.389 BRT. 1969 bij Willamette Iron and Steel Corp., Portland, Oregon verbouwd tot containerschip, van de BALTIMORE het voor- middenschip aan het achterschip van de ROANOKE gebouwd, het achterschip van de BALTIMORE gesloopt. 18-3-1970 opgeleverd aan Sea Land Services Co., U.S.A. (KTSQ), herdoopt SAN PEDRO (foto). 18.420 BRT, 14.422 NRT, 17.897 DWT. 11 ruimen, 16,5 kn.



\* ROANOKE, IMO 5224742, 3-4-1944 kiel gelegd, Maritime Commission contract (MC 1749), 30-6-1944 te water, 4-7-1944 opgeleverd door Sun SB. & DD. Co., Chester, Pa. (416) als ESSO ROANOKE, in timecharter bij Standard Oil Company of New Jersey, Wilmington, Del.-U.S.A. Tankschip, type T-2-SE-A1, 10.296 BRT. 9.900 APK, 2 Turbines, Joshua Hendy Iron Works, Sunnysvale.

4-11-1945 verkocht aan Esso Shipping Co., New York, N.Y., Wilmington, Del. U.S.A.

29-9-1955 terug aan Maritime Commission, opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, James River Group, Lee Hall, VA. 10-1956 herdoopt ROANOKE. 12-6-1956 in dienst U.S. Navy Military Sea Transportation Service (MSTS), in dienst als USNS ROANOKE (T-AO 155). 21-10-1957 terug aan Maritime Administration (MARAD), opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, Beaumont TX. 1957 geschrapt uit Naval Register. 25-4-1969 als ROANOKE verkocht aan Sea-Land Services Inc. (MARAD Exchange Program).

1974 als SAN PEDRO verkocht aan Reynolds Leasing Corp., Wilmington, Del. U.S.A. (KTSQ), in beheer bij Sea-Land Service Inc.

1988 t.s. SAN PEDRO verkocht voor sloop naar Taiwan.

1988 de sleepboot SMIT LONDON met de SAN PEDRO en PITTSBURGH van Jacksonville naar het Panama-Kanaal, 10-2-1988 vertrokken van Balbao naar Kaohsiung achter sleepboot SMIT LONDON, 4-1988 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden door Chi Shun Hua Steel Co. Ltd., 26-7-1988 aanvang sloop.

**PITTSBURGH**, IMO 5238353, 17-5-1943 kiel gelegd, 26-4-1944 te water, 20-2-1945 opgeleverd door Sun SB. & DD. Co., Chester, Pa. (347) als MARINE FOX aan U.S. War Shipping Administration, Philadelphia-U.S.A. (ANLX), in beheer bij Isthmian Steamship Co. Troepentransport/hospitaalschip, type C4-S-B2, 11.758 BRT, 10.600 DWT. 2.439 passagiers/manschappen. 17 kn. Turbines, General Electric.

7-3-1945 van New York via Southampton naar Le Havre, 4-1945 terug te New York. Maakte daarna diverse reizen naar West-Europa, waarbij o.a. Le Havre, Southampton, Leghorn en Napels werden aangelopen.

21-11-1945 van New York via het Panama Kanaal en Hawaii naar Shanghai, 2-1-1946 te China. 2-1946 via Calcutta en Manilla naar Seattle.

4-1946 van Puget Sound naar Yokohama en Okinawa, 11-5-1946 terug te San Francisco.

1961 verkocht aan Commonwealth Steamship Inc., San Juan- Puerto Rico, in beheer bij A.H. Bull Steamship Co., New York, herdoopt DOROTHY.

1962 verbouwd tot containerschip bij Todd Shipyards, Seattle, 11.724 BRT.

1962 verkocht aan Waterman Steamship Corp. of Puerto Rico, San Juan- Puerto Rico, herdoopt MOBILE.

1964 herdoopt SEATTLE.

1964 verkocht aan Litton Industries Leasing Corp., Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Sea-Land Service Inc., Elizabeth, N.J.

12-1965 opgeleverd na verbouwing bij Todd Shipyards, Seattle.

1969 verkocht aan Sea-Land Service Inc., Wilmington, Delaware-U.S.A., herdoopt PITTSBURGH.

1969 voor- een middenschip vervangen door nieuwbouw, gebouwd door Willamette Iron & Steel Co. Richmond, Calif., aan achterschip gebouwd bij Willamette Iron & Steel Co., Portland, Oregon, 12-1969 opgeleverd, 18.024 BRT.

1970 verkocht aan Reynolds Leasing Corp., Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Sea-Land Service Inc.

10-2-1988 vertrokken van Balbao naar Kaohsiung achter de sleepboot SMIT LONDON, 4-1988 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden, 5-7-1988 aanvang sloop, 1988 gesloopt bij Chi Shun Hua Steel Co. Ltd. te Kaohsiung.



**ST. LOUIS**, IMO 6903228, 1-4-1944 gedoopt GENERAL M. L. HERSEY door Mrs. Alice Hersey Wicks (dochter van General Hersey) en te water gelaten bij by Kaiser Co., Inc., Yard 3, Richmond, Calif. (13), 31-5-1944 overgenomen door U.S. Navy, 29-7-1944 in dienst gesteld (Captain James W. Smit). 12.545 BRT.  
5-9-1944 vertrokken van San Francisco en maakte diverse reizen als troepentransportschip.  
21-5-1946 te New York. 1-6-1946 uit dienst gesteld.  
6-6-1946 overgedragen aan U.S. Army Transport  
1-3-1950 overgedragen aan U.S. Navy - Military Sea Transportation Service (T-AP-148)  
11-6-1954 te San Diego overgedragen aan Pacific Reserve Fleet.  
3-9-1959 overgedragen aan U.S. Maritime Administration - Dept. of Commerce (National Defense Reserve Fleet, Suisun Bay, California).  
1968 verkocht aan Sea-Land Service Inc., Wilmington, Delaware-U.S.A., herdoopt PITTSBURGH.  
1969 herdoopt ST. LOUIS (foto).  
1969 verbouwd tot containerschip bij Todd Shipyards Corp., San Pedro Calif., het oude voorschip verkocht voor sloop naar Taiwan, 5-1-1971 tijdens de sleepreis naar Kaohsiung gezonken, 1-1970 opgeleverd door de werf, (KMMF), 18.455 BRT, 14.366 NRT, 15.691 DWT.  
10-2-1988 vertrokken van Balbao naar Kaohsiung achter de sleepboot SMIT LONDON, 4-1988 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden door Chi Shun Hua Steel Co. Ltd., 19-8-1988 aanvang sloop.

**MARINE TEXAN**, IMO 5406936, 26-4-1945 opgeleverd door Alabama DD. & SB. Co., Mobile, Alabama (335) als SPIRIT LAKE aan U.S. War Shipping Administration, Mobile, Alabama-U.S.A. (ANRN). Tankschip, type T2-SE-A1. 10.172 BRT, 6.134 NRT. 3.015,5 ton bunkers, verbruik 51 ton/dag. 14,5 kn. 7.240 APK, 5.325 kW, stoomturbine, 6.000 APK, 4.413 kW elektromotor, General Electric Co., Lynn.  
1948 verkocht aan Standard Oil Company (New Jersey), Wilmington, Delaware-U.S.A., herdoopt ESSO BRIDGEPORT.  
1950 verkocht aan Esso Shipping Company, Wilmington, Del.  
1960 verkocht aan Humble Oil & Refining Co., Wilmington, Del.  
1963 verkocht aan Marine Sulphur Carriers Corp., Wilmington, Delaware-U.S.A., in beheer bij Marine Transport Lines Inc., New York, herdoopt MARINE TEXAN.  
1963/1964 verbouwd tot zwaveltanker, nieuw midden- en voorschip gebouwd door Alabama DD. & SB. Co. Mobile, 1-1964 opgeleverd, 10.065 BRT, 6.532 NRT, 23.777 DWT. 25 ladingtanks, L 22.446 M3.  
1988 verkocht voor sloop. Vanaf Beaumont gearriveerd te Balbao met de sleepboot SMIT HOUSTON. 10-2-1988 vertrokken van Balbao naar Kaohsiung achter de sleepboot SMIT LONDON, 4-1988 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden door Chi Shun Hua Steel Co. Ltd., 8-6-1988 aanvang sloop.





ADA-D, IMO 8412821 (NB-240), 2-1984 opgeleverd door I.M.C., Tonny-Charente, Rochefort (303) als AMARANTE aan Overseas Equipment Co. Ltd., Panama. 1990 verkocht aan Harms Bergung G.m.b.H., Hamburg-West Duitsland, herdoopt SALUS. 1997 verkocht aan Sleepdienst & Transportonderneming Gerrit J. Eerland Lcm. Zn. B.V., Rotterdam, in beheer bij Stemat B.V., Rotterdam, 7-10-1997 in dienst als ADA-D. 277 GT, 1.160 EPK, 2 x M.W.M. TBD234V12. 1998 verkocht aan Stemat Marine Services B.V., Rotterdam. 10-9-2004 verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 21-1-2008 (e) verkocht aan Eermat B.V., Rotterdam, roepsein PDGV, 2-2011 herdoopt MARIAN-V. 3-10-2017 (e) verkocht aan Boskalis Westminster Shipping B.V., 28-11-2017 (v) vlag Panama, roepsein HO9865, in beheer bij Koninklijke Boskalis Westminster N.V., Papendrecht, 28-11-2017 (v) herdoopt HIDALGO. 7-2024 herdoopt JUAN SEBASTIAN I. 10-2024 vlag: Colombia (HK6529). (Foto: Gerhard Fiebiger).

ALP STRIKER, IMO 9737230 (NB-34), AHTS, sleepboot, 12-3-2014 contract, 26-12-2014 kiel gelegd, 19-10-2015 te water gelaten bij Niigata Shipbuilding and Repair, Niigata, Japan onder bouwnummer N0081, 2-2016 geplande oplevering, 13-5-2016 Niigata gedoopt ALP STRIKER door mevr. Nicole Celeste Boss (echtgenote van Richard Boer, Senior FX Sales Advisor ABN-AMRO Bank), 28-6-2016 van de werf op proefvaart, 29-6-2016 terug te Niigata, 3-7-2016 van Niigata op proefvaart, 5-7-2016 te Niigata, 5-7-2016 van Niigata naar Tamano, 8-7-2016 te Tamano. 15-7-2016 van Tamano naar Niigata, 18-7-2016 ETA te Niigata. 20-7-2016 van Niigata op proefvaart, 22-7-2016 ETA te Niigata. 24-7-2016 van Niigata op proefvaart, 28-7-2016 terug te Niigata. 29-7-2016 van Niigata op proefvaart, 1-8-2016 terug te Niigata. 15-8-2016 van Niigata op proefvaart, 16-8-2016 te Niigata. 17-8-2016 van Niigata op (7e) proefvaart, 19-8-2016 te Niigata. 31-8-2016 (NV) opgeleverd aan Alp Striker B.V., Rotterdam (PDDI), in beheer bij Alp Maritime Services B.V., Rotterdam. 5.701 GT, 1.771 NT, 4.250 DWT. 88,51 (84,94) x 21,06 x 9,50 x 7,963 meter. 306 ton trekkracht, 24.400 EPK, 18.000 kW, 600 omw/min., 4 x MAK 9M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 2-9-2016 van Niigata naar Pohang, Zuid Korea, 4-9-2016 ETA te Pohang. 11-12-2024 vertrokken van Rotterdam naar Singapore voor onderhoud, 25-1-2025 ETA te Singapore. 1-2-2025 op Singapore Anchorage. 2-2025 in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Ltd., 2-2025 herdoopt BOKA STRIKER.

AQUA GLACIES, IMO 9923762 (NB-323), Tug, ASD 3413 ICE, 499 GT, 171 NT, 150 DWT, 20-10-2022 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512802, 3-2023 geplande oplevering als ARIA aan Damen Shipyards B.V., vlag: Nederland (PDNE), 27-1-2024 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard als DAMEN YN 512802 aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6512). 33,42 (30,76) x 11,90 x 5,65 x 4,600 meter. 10.054 EPK, 7.400 kW, 2 x 20 cyl, 4 tew, 175 x 215, 1.800 rpm, MAN 20V175D, MAN Energy Solutions, Frederikshavn NE-17-2-2022. 7-2024 verkocht aan Damen Trading & Chartering B.V., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6512), herdoopt AQUA GLACIES, 25-11-2024 van Schiedam op proefvaart en het testen van de Fi-Fi systemen en terug naar Schiedam. 8-1-2025 korte proefvaart. 2025 verkocht aan Luleå Hamn AB, 1-2025 vlag: Zweden (SBGR), 1-2025 herdoopt VICTORIA. 17-1-2025 vertrokken van Schiedam, 30-1-2025 te Luleå, Zweden.



AQUA POLLUX, IMO 9985150 (NB-323), 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. (Foto: Hans de Klerk).



### Kiel gelegd voor Nederlands hybride onderzoeks- en ROV-schip

Het in Nederland gevestigde Neptune Marine heeft de kielleggingsceremonie gehouden voor het hybride onderzoeks- en ROV-ondersteuningsvaartuig dat het bouwt voor de firma N-Sea.

In november 2024 werd aangekondigd dat N-Sea een langetermijncharterovereenkomst had getekend met Mainport Shipping voor de levering van het schip met de naam GEO MASTER.

Neptune Marine voerde op 21 januari 2025 de kielleggingsceremonie voor het schip uit in Hardinxveld-Giessendam, Nederland.

Het schip zou hetzelfde ontwerp hebben en zijn uitgerust met vergelijkbare apparatuur als de GEO RANGER, die al onder beheer en controle van N-Sea Group valt.

De oplevering staat gepland voor het eerste kwartaal van 2026, waarna het schip medio maart 2026 operationeel zal zijn.

De GEO MASTER kan op biobrandstof draaien, N-Sea zal het schip volledig onder commercieel beheer en controle hebben.

N-Sea heeft de afgelopen jaren een aantal stappen gezet om haar vloot en subsea-activiteiten te versterken. Zo sloot het bedrijf in november 2023 een overeenkomst met Rederij Groen om het 4-WINDS voor de lange termijn te charteren en verlengde het haar lange termijn charterovereenkomst met Braveheart Marine voor de BRAVEHEART SPIRIT.

In januari 2024 maakte N-Sea bekend dat het GEO RANGER had gecharterd en een overeenkomst had gesloten met Rederij Groen om het moderne offshore support schip AQUARIUS-G voor de lange termijn te charteren. In juli werd gemeld dat N-Sea de volledige overname van landgenoot Geo Plus had afgerond (Offshore Energy, Nadja Skopljak, 22 januari 2025. Afbeelding: N-Sea).

NEPTUNE 651, IMO 1103794, Research Vessel, 498 GT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 651, 28-2-2026 geplande oplevering aan N-Sea Group, vlag: Marshall Islands.

**Tug eZine**  
all about tugs

Subscribe for free  
on [tugezine.com](http://tugezine.com)

Free membership entitles  
you to copies of the Tug eZine,  
Tug eNewsletter & exclusive  
content on [tugezine.com](http://tugezine.com).

**Tug eZine**  
all about tugs



IRBID, IMO 9524267, Tug, 216 GR, 2008 opgeleverd als IRBID aan Smit Lamnalco Ltd., Jordanië. 1-2009 verkocht aan Aqaba Port Marine Services, Jordanië. 7-10-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Jordanië. 3-8-2015 in beheer bij Aqaba Port Marine Services, Jordanië. 20-1-2023 verkocht door Smit Lamnalco Netherlands B.V. aan SC Compania de Remorcage Maritima S.A. (Maritime Towing Company) COREMAR S.A., Belize, herdoopt COREMAR 22. 5-2023 vlag: Roemenië (YQKW).

MTS TERRAMARE, IMO 8843329 (NB-292), 115 GT, Offshore Support Vessel, 1960 opgeleverd door Schiffs- & Maschinenbau Mannheim A.G., Mannheim (813) als TERRAMARE 1 aan Jade-Dienst G.m.b.H. & Co. K.G., Wilhelmshaven. 1.770 EPK, 1.302 kW, M.W.M. RHS5518A. 2000 verkocht aan Underwater Technical Services, vlag: United Kingdom. 9-2003 verkocht aan Shoreline Marine Services, vlag: United Kingdom. 8-2005 verkocht aan Offshore Marine Solutions, vlag: United Kingdom. 115 GT. 10-2016 verkocht aan MTS Group Ltd., Brixham, vlag: United Kingdom (ZQWK3), 10-2016 herdoopt MTS TERRAMARE. 5-2022 verkocht aan Kraken Marine Services Ltd., United Kingdom, 5-2022 herdoopt KMS TERRAMARE.

### **Schip weer vlotgetrokken en opnieuw opzettelijk aan de grond gezet**

De 'KMS TERRAMARE', die op 14 januari op Newgale Beach strandde, werd in de avond van 15 januari met succes vlotgetrokken. De St. Davids Lifeboat werd om 19:59 uur opgeroepen om bergingspompen te leveren en het schip naar Milford Haven te begeleiden. Ondanks de hulp van de Angle RNLI en lokale kustwachtteams werd de poging om de haven van Milford Haven binnen te varen verijdeld, waardoor het schip terug moest keren naar Broad Haven, waar het voor anker lag. De St. Davids Lifeboat keerde om 04:10 uur terug naar het station.

De reddingsboten werden echter voor de derde keer opgeroepen om 10:35 uur om de 'KMS TERRAMARE' te helpen, die opzettelijk op de ochtend van 15 januari aan de grond was gelopen door het uitgaande tij. Verontreinigingsexperts waren alert omdat de zorgen over mogelijke milieurisico's toenamen, en ankerden in plaats daarvan voor Broad Haven. Het schip voerde namens Vodafone operaties uit en onderzocht onderzeese kabels om snelle glasvezeldiensten van Ierland aan te sluiten op Brawdy Business Park. Vodafone bevestigde dat het schip werd beheerd door een erkende onderaannemer. (Timsen, 16-1-2025).

NP 613, IMO 1043865 (NB-320), Utility Vessel, Eurocarrier 2712, 27-6-2022 kiel gelegd bij Neptune Shipyards onder bouwnummer NP 613, 2-9-2024 proefvaart, 3-9-2024 proefvaart en naar Aalst, 18-10-2024 geplande oplevering, 17-1-2025 opgeleverd als NP 613 aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PIVS). 297 GT, 89 NT, 27,00 (23,99 )x 12,00 x 3,90 x 2,690 meter. 2.636 EPK, 1.940 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Griffin.

NEPTUNE 619, IMO 1092581, Offshore Tug/Supply Ship, 499 GT, 27/06/2022) kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 619, 3-2025 geplande opleveing aan Frankrijk.



NP 620, IMO 1056109, Utility Vessel, EuroCarrier 2611, 246 GT, 186 DWT, 27-6-2022 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 620, 29-1-2025 op proefvaart met thuishaven Vancouver, BC als SOUTHPAW, 30-1-2025 proefvaart en terug naar Aalst, 2025 geplande opleveing aan Bridgemans Services Group LP, Vancouver, BC. (Foto: Nico Giltay, 30-1-2025, bruggenhoofd van de voormalige Barendrechtse brug).



OCEANIC III, IMO 9419515 (NB-324), Offshore Support Vessel, 6.200 GT, 6.500 DWT, 22-7-2009 te water gelaten onder bouwnummer HUELVA 845, 7-2014 in aanbouw als LOCH TORRIDON voor Midnight Sun Transportes, Funchal, Madeira, vlag: Panama, 2024 herdoopt OCEANIC III, 1-10-2024 vertrokken van Huelva, Spanje naar Dordrecht met de EEMS WARRIOR, 9-10-2024 binnen op de Nieuwe Waterweg, assistentie van de GEPKE en GEPKE II, met bestemming Dutch Harbour te 's-Gravendeel in afwachting van afbouw bij Holland Shipyards, Hardinxveld, 31-3-2026 geplande oplevering aan CF Fortune B.V., Kootwijkerbroek, in beheer bij Chevalier Floatels B.V. 10-1-2025 met de sleepboten GEPKE III en GEPKE en duwboot PIETER VAN DER WEES verhaald naar de Biesboschhaven te Werkendam, Damen Concordia. (Foto: Ferry van Rijsbergen, 10-1-2025, Dordrecht).

PIONEER, IMO 9594169, Offshore Support Vessel, 4.399 GT, 1.319 NT, 3.057 DWT. 28-5-2008 kiel gelegd, 19-3-2011 te water gelaten, 24-8-2011 opgeleverd door P.T. Jaya Asiatic Shipyard als JAYA PIONEER aan MMA Offshore Asia Vessel OPS, Singapore, in beheer bij Jaya Offshore Pte. Ltd. en MMA Offshore Shipyard. 82,20 (78,56) x 20,40 x 7,00 x 5,500 meter. 4 x Caterpillar 3508B, Caterpillar Inc. 2 x Niigata MD8L28HX Propulsion Thruster Engine. 22-3-2012 in beheer bij Jaya Offshore Pte. Ltd. en Belait Shipping Co. B Sdn. Bhd. 11-2013 vlag: Maleisië, 9-11-2013 in beheer bij IES Energy Marine Sdn Bhd., 11-2013 herdoopt IES PIONEER. 25-3-2016 in beheer bij Eagle City Group Sdn. Bhd. 7-2016 herdoopt PIONEER. 6-8-2017 in beheer bij Marine Middle East Ship Management LLC. 26-2-2019 verkocht aan Al Mutawa Marine Works LLC, vlag: Maleisië. 8-2020 in beheer bij Seatec Services Sdn Bhd. en Al Mutawa Marine Works LLC. 3-2-2021 verkocht aan FTAI Pioneer Singapore Pte. Ltd., 2-2021 vlag: Singapore (9V3761). 28-11-2024 verkocht aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore (9V3761), in beheer bij V.Ships Offshore (Asia) Pte. Ltd., Singapore, 2025 t.b.n. BOKA PIONEER.

SEVERN SUPPORTER, IMO 9868534 (NB-269), Utility Vessel, 1-5-2020 opgeleverd door Neptune Shipyards B.V. (533) als SEVERN SUPPORTER aan Neptune Equipment B.V., thuishaven en vlag: Cardiff-U.K. (MHBD6), in beheer bij Gareloch Support Services (Plant) Ltd. (GSS (Plant) Ltd.), Helensburgh, United Kingdom. 145 GT, 43 NT. 21,50 (20,25) x 9,00 x 3,00 x 2,040 meter. 10 kn. 1.214 EPK, 894 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 145 x 183, 1.800 rpm., vertraagd naar 400 rpm., Caterpillar Inc., Griffin (USA) NE-11-2018. 11-2024 verkocht aan Ports Of Jersey Ltd., St Helier, Jersey, thuishaven en vlag: Cardiff-U.K. (MHBD6).

SMIT LINGGA, IMO 9371464 (NB-269), 3-2003 besteld bij Keppel Singmarine Dockyard Pte. Ltd., Singapore (304) voor Hadi Offshore Pte Ltd. door Hadi H. Al-Hammam Establishment Inc., Rahimah, Saudi Arabië, 26-9-2005 eerste staal gesneden, 19-11-2005 kiel gelegd, 26-10-2006 te water gelaten, 13-11-2006 (e) geregistreerd als SMIT LINGGA, vlag: Bahrain, 8-2-2007 (AB) opgeleverd aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore. 5.998 EPK, 4.414 kW, 2 x Yanmar Co. Ltd. 2007 na oplevering ingezet in het Midden Oosten voor Saudi Aramco. 19-10-2011 (e) verkocht aan Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore. 4-2013 verkocht aan Smit Lamnalco Netherlands B.V., Singapore,



2013 in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 4-2013 verkocht aan Afriksdelta Shipping Services Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam en Afriksdelta Marine Ltd. 6-2014 vlag: Nigeria. 2016 (mogelijk eerder) herdoopt AFRIK ORIMILI. 12-12-2016 van Lagos naar Astakós, Griekenland. 12-2016 vlag: Singapore, 12-2016 herdoopt SL LINGGA. 15-3-2017 te Astakós. 2-5-2020 verkocht aan IMS Christos LIX S.A., Panama (3ENU6), in beheer bij Spanopoulos Group S.A., Salamina, Griekenland, herdoopt CHRISTOS LIX. 11-2021 (BV) herdoopt CHRISTOS LV. 26-1-2024 verkocht aan Christos LV Spanopoulos Tugs Maritime Company, 1-2024 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6342), in beheer bij Spanopoulos Group S.A., Athene.



SVITZER TAURUS, IMO 9960409 (NB-320), Tug, 362 GT, 108 NT, 108 DWT, 29-8-2022 eerste staal gesneden, 28-11-2022 kiel gelegd, 12-8-2023 te water, 5-8-2024 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makinave Ticaret A.S. (287) als TRANSVERSE 2600 aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 8-2024 overgedragen aan Svitzer Europe Holding B.V., IJmuiden, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6603) (thuishaven IJmuiden al met lasletters aangebracht), in beheer bij SvitzerEuromed B.V., IJmuiden, herdoopt SVITZER TAURUS. 25,90 (23,87) x 12,00 x 4,50 x . meter. 11-9-2024 gearriveerd te IJmuiden. 22-1-2025 in de Ymondhaven te IJmuiden gedoopt SVITZER TAURUS door Saskia Taylor. (Foto Ruud Coster, 25-10-2024).

THAMESBANK, IMO 9060704 (NB-307), 27-4-1992 te water gelaten, 1-10-1992 (BV) opgeleverd door Alstom Leroux Naval, St. Malo (Navale Saint Malo) (616) aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. Roepsein PHYE. 321 GT, 96 NT, 196 DWT. 30,60 (28,00) x 9,95 x 4,02 x 5,50 meter. 76 m3 bunkers. 11,5 kn. 3.356 EPK, 2470 kW, 2 x 6 cyl - 240 x 280, 1.000 rpm., 2 Azimuth Thrusters, Deutz SBV6M628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 2-4-2002 verkocht aan SMIT Harbour Towage Rotterdam B.V. 2016 in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 6-7-2023 (F) herdoopt VB THAMESBANK. 30-1-2025 vertrokken uit de Europoort naar Hull, 30-1-2025 te Hull.

TOG MOR, IMO 8759152 (NB-321), pijpenlegger, 7-2-1976 te water, 1976 opgeleverd door N.D.S.M. V.o.F., Amsterdam (920) als DINO II aan Larsen & Hagen, Stavanger. Ponton. 1976 herdoopt PEIGI OF KISHORN. 1980 verkocht aan Howard Doris Ltd., Glasgow, herdoopt TOG MOR. 1980 verbouwd bij Blohm & Voss tot kraanponton. 1988 verkocht aan Sembawang Mar. Ltd., Glasgow. 1997 verkocht aan Allseas. 2001/2002 verbouwd tot pijpenlegger. 15-5-2021 vanaf Esbjerg op de Waalhaven. 21-8-2023 verhaald van de Waalhaven naar de Heysehaven. 27-8-2023 met de sleepboot FAIRPLAY-62 (ex BUGSIER 2) vertrokken naar Amsterdam. 1-2024 samen met de ISLE OF JURA aan boord van de MIGHTY SERVANT 1 vertrokken van de 2e Maasvlakte naar Mexico. 7-9-2024 aan de grond op het strand van Villa Allende, in de haven van Coatzacoalcos, ten zuiden van de staat Veracruz, als gevolg van het slechte weer veroorzaakt door de

passage van tropische golf 21 en koufront nummer 1 in de Golf van Mexico. 25-9-2024 na 19 dagen gestrand te zijn geweest vlot gebracht door bergingsbedrijf Smit Salvage. 11-2024 verkocht aan HEBO Maritienservice, t.b.n. HEBO-CB 1. 30-12-2024 van Kingston, Jamaica a/b SEAWAY ALBATROS, 16-1-2025 gearriveerd op het Calandkanaal. 19-1-2025 verhaald van de SEAWAY ALBATROS naar de Werkhaven, Rotterdam.



## HEBO

Na een succesvolle bergingsoperatie is de 'Tog Mor' verkocht aan HEBO Maritime Service voor hergebruik. Het schip werd in 1997 gekocht door Allseas en werd tussen 2001 en 2002 omgebouwd voor pijpleg- en bouwactiviteiten. Ze debuteerde voor Allseas op de Interconnector Scotland-Ireland pijpleidingklus en installeerde daarna veilig meer dan 400 kilometer aan nearshore pijpleidingen wereldwijd. Het robuuste ontwerp, de indrukwekkende trekkracht en het hefvermogen maakten haar onmisbaar bij tientallen projecten die stabiliteit en sterkte vereisten in uitdagende omstandigheden. De 'Tog Mor' werd in 1975 gebouwd als een zware drijvende boortoren en was ontworpen met Stülckenmasten voor de assemblage van grote secties en modules voor offshore productieplatforms. Haar erfenis begon met de bouw van het Maureen-platform in de Noordzee en later tilde ze het historische oorlogsschip 'Mary Rose' van de zeebodem van de Solent. HEBO is van plan het schip om te bouwen tot een offshore constructieschip, dat de naam 'HEBO-CB 1' krijgt, gericht op het ondersteunen van projecten in de civiele en energiemarkt. Het schip zal een 300-tons kraan, een 8-punts afmeersysteem, accommodatie voor 144 personen en 1.300 m<sup>2</sup> aan dekruimte hebben. HEBO zal binnenkort met het ombouwproces beginnen. (Timsen, 21 november 2024. Foto: Willem Koper, 27-1-2025, Rotterdam).





VARD SOVIKNES 973, IMO 1032701, Work/Repair Vessel, 5.864 GT, 2.000 DWT, 22-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer VARD SOVIKNES 973, 4-1-2025 als HULL 973 gearriveerd te Rotterdam, Waalhaven achter de sleepboot AMBER II, de GEPKE III als stuurboot, 8-1-2025 vertrokken van Rotterdam naar Brattvag, 13-1-2025 ETA te Brattvag, 30-4-2025 geplande oplevering als PURUS CHINOOK aan Purus Wind Ltd., Londen, vlag: Isle of Man. (Foto: © Hans de Klerk, 4-1-2025).

VB CAYENNE, IMO 1026934, Tug, 30-10-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513347, 5-2-2025 geplande oplevering aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6687), bestemd voor BoludaTowage.

VB SEEBULLE, IMO 9960320, Tug, 2-1-2022 eerste staal gesneden, 14-1-2022 kiel gelegd, 22-10-2022 te water, 13-3-2023 opgeleverd door Sanmar Denizcilik Makina Ve Ticaret A.S. (276) als BOGACAY LIII aan Sanmar Denizcilik Makina, Turkije. 317 GT, 24,40 (24,03) x 11,25 x 4,38 x . meter. 28-8-2024 verkocht aan Boluda Shipping NL B.V., Rotterdam (PIPH), in beheer bij Boluda Deutschland G.m.b.H., Bremen, herdoopt VB SEEBULLE. Ingezet te Mukran.



### **SOLINA**

In de schoorsteen van de SOLINA staat de drietand van Neptunus met de letters PZM van Polska Żegluga Morska. Men opereert hoofdzakelijk met bulkcarriers, 52 in totaal met bij elkaar twee miljoen ton draagvermogen. Het betreft 44 handysize bulkcarriers van 30 tot 39.000 DWT en 8 Kamsarmaxen van circa 80.000 DWT. Kamsar ligt aan de mond van de Nunez Rivier in het West Afrikaanse Guinea en is een belangrijke exporthaven van bauxiet. Een Kamsarmax is 229 meter en de grootste maat die er afgeladen kan worden. De PZM vervoert nog steeds passagiers, maar dat blijft beperkt tot de Oostzee met vier RoRo Ferries van de Unity Line.

De SOLINA is geregistreerd in het Bahamaanse Nassau. Ze werd gebouwd op de Mingde Shipyard in Nantong en in 2012 opgeleverd. Ze meet 190 bij 23,6 meter en heeft een draagvermogen op zomermerk van 30.182 ton met een diepgang van 10,2 meter. De 2-takt 6-cilinder van Wärtsilä van 7800 kW genereert een snelheid van 13 knopen met een brandstofverbruik van 21 ton laagzwavelige en duurere VLSFO, want het schip is niet uitgerust met een scrubber. (Door: Cees de Keijzer, voorzitter WSS Rotterdam Branch. Dronefotografie: Peet de Rouw).

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



SOLINA, IMO 9496252, Bulk Carrier, 20.603 GT, 30.182 DWT, 15-10-2022 opgeleverd door Nantong Mingde Heavy Industry Co. Ltd. (MD026-30000LBC-07) als SOLINA aan Erato Seven Shipping Ltd., Bahamas (C6ZL4), in beheer bij Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe, Szczecin (PZM).



Ook de STEFAN BATORY, ex MAASDAM voer met de drietand van Neptunus op de schoorsteen, daar stonden de letters PLO in: Polskie Linie Oceaniczne (Polish Ocean Lines).

STEFAN BATORY, IMO 5216147, Vracht- passagierschip, 5-4-1952 gedoopt MAASDAM door mevrouw. A. Gips en te water gelaten, 30-7-1952 opgeleverd door N.V. Dok- en Werf Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam (733) als MAASDAM aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam.

15.024 BRT, 8.976 NRT, 6.957 DWT.

Brandmerk 7930 Z ROTT 1952. Passagiers: 39 in de 1<sup>e</sup> klas en 842 in de 3<sup>e</sup> klas. 3 ruimen, G. 93.670 M3, B 79.695 M3, Koelruimte 15.240 M3, Grain: 167.000 Cubic Feet, Bale: 141.000 Cubic Feet, 1.787 ton bunkers, 16,5 kn.

2 waterpijpketels, HS 15.408, 1.366 m<sup>2</sup>, 1946 gebouwd, 1952 geplaatst.

9.350 APK, 2 stoomturbines, General Electric Company Inc., Erie (Pa). 1945 gebouwd, 1952 geplaatst.

1968 verkocht aan Polish Government, Gdynia-Polen (SPYM), in beheer bij Polskie Linie Oceaniczne (Polish Ocean Lines), Gdynia-Polen, herdoopt STEFAN BATORY. 15.025 BRT, 8.976 NRT, 7.057 DWT. 783 passagiers.

1970 overgedragen aan Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia-Polen. 15.044 BRT, 8.684 NRT, 7.057 DWT.

1980 vermogen 8.500 APK, 6.31 kW. 1.815,5 ton bunkers, verbruik 61,5 ton/dag.

1980 overgedragen aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Gdynia-Polen.

1982 verkocht aan Polskie Towarzystwo Okretowe S.A., Gdynia-Polen.

1988 verkocht aan Erne Cia. Maritima S.A., Panama (3EPX6), in beheer bij Hellenic-Polish Shipping & Trading Enterprises Ltd. 15.043 BRT, 8.684 NRT, 7.170 DWT.

1989 nieuwe meting 11.693 BRT, 5.637 NRT, 7.170 DWT.

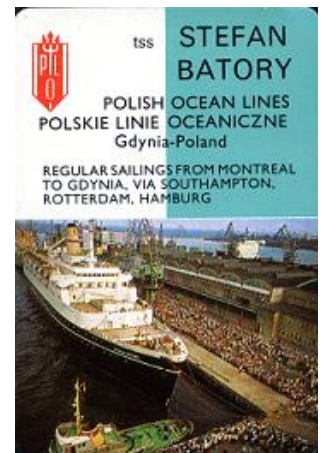
1989 verkocht aan City Shipping International Inc., Nassau-Bahamas (C6IL8), in beheer bij Stena Rederi A/B, herdoopt STEFAN.

1991 voor het maken van filmopnamen tijdelijk herdoopt LA DELICIAS.

1992 verkocht aan Courage Maritime S.A., Nassau-Bahamas (C6IK8), in beheer bij Tony Travel & Agency Ltd.

2-7-1992 van Piraeus naar Chalkis, 3-7-1992 te Chalkis voor reparaties, later daar opgelegd.

22-3-2000 achter een sleepboot gearriveerd op Aliaga Anchorage, 24-3-2000 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden door Kalkavanlar A.S. (Foto: Teun van der Zee, 9-1986).



### **Polskie Linie Oceaniczne**

Polish Ocean Lines werd als rederij opgericht op 2 januari 1951. De PLO nam de tradities over van drie andere reders: Żegluga Polska SA, de Pools-Britse Shipping Company (de zogenaamde "Polbrycie") en, misschien wel het meest van allemaal, Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA (GAL). In die zin bleef de continuïteit van de Poolse scheepvaart, die voortbouwde op de maritieme tradities van de vooroorlogse Tweede Poolse Republiek (1921-1939), behouden. Op het moment van haar oprichting beschikte de PLO over 43



schepen met een draagvermogen van meer dan 200.000 DWT en exploiteerde 13 rederijen. Er waren havens binnen het bereik van de rederij in de Baltische Zee, de Middellandse Zee, het Midden- en Verre Oosten, maar ook aan de oostkust van Zuid-Amerika.

In de jaren 1951-1962 werden alle Baltische lijnen en enkele West-Europese lijnen overgedragen van PLO voor operatie in PŻM.

De tweede helft van de jaren vijftig was een periode van aanzienlijke kwantitatieve en kwalitatieve groei van de PLO-vloot. Een bijzonder succesvolle serie schepen zijn de zgn "tienduizenders" gebouwd op de scheepswerf van Gdańsk, die de komende tien jaar de kern van de PLO-vloot zal vormen. In totaal werden maar liefst 19 eenheden van de B-54-serie voor de PLO in gebruik genomen, en de vloot groeide begin jaren vijftig en zestig uit tot 63 schepen met een totaal draagvermogen van meer dan 440.000 ton. DWT. Dankzij deze veranderingen was het mogelijk nieuwe diensten te openen op Indonesië, Japan en de Verenigde Staten.



BATORY (1), foto: Malcolm Cranfield, foto: 3-8-1968, Gravesend.

In 1957 begon het vlaggenschip passagiersschip m.s. "Batory" met regelmatige transatlantische reizen naar Montreal, Canada, en werd een symbool van de band van de Poolse emigranten met het moederland. In de naoorlogse jaren (tot 1957) voer "Batory" op charterbasis in de Indiase regio.



Jaren 60

s.s. PUCK, foto: NN/Teun van der Zee

In dit decennium bleef het tonnage van de PLO systematisch toenemen, en aan het einde van de jaren zestig bereikte het met honderd schepen een draagvermogen van meer dan 800.000 DWT. Serie's schepen die in gebruik zijn genomen, zijn onder meer: De B-55, B-516, B-445 en B-41 vergrootten het transportaanbod en het concurrentievermogen van de PLO-vloot aanzienlijk, waardoor het mogelijk werd nieuwe lijnen naar havens van Oost-Afrika, het Midden-Oosten en het Westen van Zuid-Amerika te openen. In 1967 werd als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten het Suezkanaal gesloten, dat dwong de Aziatische PLO haar schepen op een aanzienlijk langere route rond Afrika te nemen.

In de passagiersvaart vond in 1969 een uitwisseling van tonnage plaats. De plaats van de al lang bestaande en vooraanstaande transatlantische lijnschip "Batory" werd ingenomen door een nieuwer schip dat in Nederland was gekocht en de naam "Stefan Batory" kreeg.



m.s. SMOLNY, foto: 7-1986

Vanwege de aanzienlijke toename van het aantal diensten en het volume van de vervoerde tonnage werd in Gdańsk een PLO-filiaal opgericht. Dit was de eerste stap op weg naar het opbouwen van een organisatiestructuur met meerdere kantoren voor de reder, die zijn taken effectiever zou uitvoeren. De locatie van de PLO-vestiging in Gdańsk had ook een andere dimensie: het trok vracht naar de haven van Gdańsk en versterkte het prestige van de stad.

In de nieuwe structuur met meerdere fabrieken werd de directe exploitatie van de vloot verzorgd door nieuw opgerichte bedrijven (verdeeld naar geografie), die opereerden op basis van beperkte interne economische regelingen.



m.s. ZABRZE, foto: 24-5-1989

Jaren 70  
Als resultaat van de reorganisatie van de Poolse koopvaardij, op grond van het besluit van het Ministerie van Scheepvaart, werden schepen met lineaire tonnagekarakteristieken overgedragen van de Polish Maritime Shipping Company naar de Polish Ocean Lines. Dit waren meestal kleine eenheden die op korte afstanden werden geëxploiteerd. Dankzij dit nam het tonnage van de PLO met nog eens met 100.000 DWT toe.

Ondertussen werden tankers en andere schepen die zich bezighielden met de wilde vaart overgebracht van PLO naar PŻM. Op deze manier werd de Poolse vloot verdeeld in twee verschillende groepen: de lijnvloot die eigendom was van PLO en de wildevaart-vloot die eigendom was van PŻM.





m.s. ZAWICHOST, foto: 17-6-1991

De revolutie in de technologie van het vervoer van stukgoed in containers dwong kwalitatieve veranderingen in de structuur van het gebruikte tonnage af. Tijdens deze PLO-periode kwamen er nieuwe containerschepen, semi-containerschepen en ro-ro-schepen in de vaart. Er werden nieuwe hogesnelheidsdiensten geopend in Europa (vijf lijnen) en de zeevaart (inclusief de Australische lijnen, het Verre Oosten en de Grote Meren van Canada en de VS).

In de veerdienst beschikte de PLO over vier veerboten (met 200.000 passagiers per jaar in 1975-76), die later (in 1977) werden overgedragen aan de nieuw opgerichte Polish Baltic Shipping te Kołobrzeg.

In het decennium van de jaren zeventig groeide de PLO-vloot tot 176 eenheden met een totaal laadvermogen van meer dan 1,2 miljoen DWT, en het jaarlijkse transport nam toe tot meer dan 5 miljoen ton. De werkgelegenheid steeg tot meer dan 10.000 mensen (waaronder: ruim 80% waren zeevarenden).



m.s. WLADYSLAW SIKORSKI, foto: 22-7-1983

### De jaren 80

Het begin van de jaren tachtig was veelbelovend voor de PLO, toen zeer moderne eenheden in gebruik werden genomen: het schip "Inowrocław" op de dienst "Polanglia", 4 con-ro-schepen voor de Noord-Amerikaanse lijn en 4 ro-ro-schepen voor de Australische lijn. Deze keer werden al deze eenheden in het buitenland gebouwd. Dankzij deze leveringen beschikte PLO gedeeltelijk over een zeer moderne vloot met hoge concurrentievoordelen. Destijds was het een van de grootste reders, een belangrijke containerschip ter wereld.

Helaas betekende de invoering van de staat van beleg dat de PLO in plaats van de verwachte winsten verliezen begon te lijden. Beperkingen op Poolse vracht beperkten de concurrentiemogelijkheden van het bedrijf aanzienlijk.

Ondanks deze moeilijke omstandigheden bleef de PLO haar tonnage vervangen en werden nieuwe schepen

geïntroduceerd om versleten schepen te vervangen. In de tweede helft In de jaren tachtig werden op de Zuid-Amerikaanse lijnen 8 nieuwe multifunctionele stukgoedschepen van het type "Warszawa" en 5 rotorschepen voor de Middellandse Zeedienst, gebouwd op de scheepswerf van Gdynia, in gebruik genomen. Op zijn beurt bouwde de scheepswerf van Gdańsk drie grote containerschepen (1.700 TEU) van het type "Cegielski" voor PLO naar het Verre Oosten.

In de tussentijd werden verouderde en versleten schepen systematisch uit de vaart genomen, in totaal enkele tientallen exemplaren. In 1988 stelde de PLO ook het transatlantische lijnschip "Stefan Batory" buiten dienst, waardoor de passagiersvaart over zee werd opgegeven.

Eind jaren tachtig bestond de PLO-vloot uit 97 schepen met een draagvermogen van 914.000 DWT, en hoewel de vloot destijds aanzienlijk was gekrompen, was de functionele structuur al moderner.

Dit heeft de PLO echter niet gered van de uiterst moeilijke crisis die zich in het laatste decennium van de 20e eeuw voordeed.



## Jaren 90

m.s. KOPALNIA BORYNIA, foto: 30-5-1990

Tot 1991, toen de herstructureringsperiode begon, stond PLO in de wereld bekend als reder die lijnvaart op wereldschaal exploiteerde.

De jaren negentig waren een periode van zeer complexe en moeilijke systemische transformatie van de staat. De enorme omvang van de problemen op macroschaal zorgde ervoor dat de staat praktisch zijn interesse in de scheepvaart verloor. In die tijd maakte de wereldscheepvaart een diepe crisis door, de overtollige tonnage zorgde ervoor dat de vrachtprijzen dramatisch daalden en veel reders kwamen in zeer ernstige financiële problemen terecht, sommige gingen failliet, andere wisten te overleven dankzij de hulp van hun land.

De PLO moest in zulke complexe omstandigheden functioneren. De enige effectieve oplossing was een snelle privatisering en kapitaalinstroom. Helaas zorgde het gebrek aan voldoende vastberadenheid van de besluitvormers ervoor dat dit proces buitensporig lang duurde. Dit resulteerde in een inkringing van de PLO-vloot en een aanzienlijke verkleining van de scheepvaartgebieden.

De PLO zelf

De mijnbouwindustrie in Szczecin werd het snelst geprivatiseerd, op basis waarvan in 1991 het bedrijf "Euroafica" werd opgericht. Verdere privatiseringsprocessen werden gevolgd door verdere productielijnen, en in 1993 werden de bedrijven "POL-Levant" en "POL-America" opgericht, in 1994 het bedrijf POL-Seal en in 1996. "POL-Atlantic" en "POL-Asia" bedrijven. Daarnaast werd een aantal andere niet-rederijen opgericht, zoals: Morskie Biuro Prawne, POL-Team, POL-Catering, POL-Supply, POL-Marine en POL-Crewing.

Sinds maart 1996, na de oprichting van zes redersbedrijven, waren de activiteiten van PLO als reder praktisch beëindigd. Begin 1999 bestond de PLO Groep uit 12 bedrijven (2 in de liquidatiefase), waaronder 5 rederijen. Ze hadden allemaal ongeveer 3.000 mensen in dienst, waaronder 1.450 matrozen.

Op 29 juni 1999 werd het staatsbedrijf PLO omgevormd tot een naamloze vennootschap.

Hedendaagse

De grootste, dominante aandeelhouder van PLO (vanaf 5 juli 2021) is Agencja Rozwoju Przemysłu SA, gevestigd in Warschau (98,25%). Een andere kleine aandeelhouder is Stocznia Gdynia SA (in faillissement) met slechts 0,75% van de aandelen. Tot de aandeelhouders van Polskie Linie Oceaniczne SA behoren ook werknemers en hun erfgenamen (3.779 personen), die in totaal 1,00% van de aandelen van het bedrijf bezitten.

Momenteel voert PLO scheepvaart- en operationele activiteiten uit, evenals POL-Supply scheepsbehandel-



activiteiten. PLO voert ook bemanningsactiviteiten uit en, via hun dochteronderneming POL-Levant Sp. z o. hotel- en cateringactiviteiten in het Dom Marynarza Hotel. (Bron: Polskie Linie Oceaniczne. Foto's: Teun van der Zee).

**30 years**  
**UNITY LINE**



POLONIA, IMO 9108350, foto: Pieter Inpijn, Swinoujscie, Polen. Passenger/Ro-Ro Cargo Ship. 25-5-1994 kiel gelegd, 21-10-1994 te water, 26-5-1995 opgeleverd door Langsten Slip & Båtbyggeri AS (163) als Polonia Line Ltd., Bahamas (C6NC7), in beheer bij Unity Line Sp. z o.o., Szczecin.

29.875 GT, 10.582 NT, 7.250 DWT.

920 passagiers, 2.200 lanemeter, 600 meter spoorrails of 50 trailers. Service snelheid 17 kn.

21.520 EPK, 4 x Stork Wärtsila 6SW38.

19-5-2010 in beheer bij Unity Line Co. Ltd., Szczecinen Polska Zegluga Morska PP, Szczecin.

12-2019 vlag: Cyprus (5BKU5).

2025 vaart op de route Świnoujście-Ystad.

De andere ferry's van Unity Line Sp. z o.o. (Unity Line Co. Ltd.) te Szczecin

GRYF, IMO 8818300, 1990, 18.653 GT, Cyprus (5BKV5), 180 pass., Świnoujście-Trelleborg. Eigenaar: Gryf Line Ltd., in beheer bij Unity Line Co Ltd. (Unity Line Sp. z o.o.), Szczecin en Polska Zegluga Morska PP, Szczecin.

SKANIA, IMO 9086588, 1995, 24.252 GT, Cyprus (5BLN5), 950 pass., Świnoujście-Ystad. Eigenaar: Scania Line Ltd., Szczecin, in beheer bij Unity Line Co Ltd. (Unity Line Sp. z o.o.), Szczecin en Polska Zegluga Morska PP, Szczecin.

EPSILON, IMO 9539054, 2011, 26.375 GT, Cyprus (5BZX5), 261 pass., Świnoujście-Trelleborg. Eigenaar: Morani Shipping Co. Ltd., Dublin, in beheer bij Irish Ferries Ltd., Dublin en Euroafrica Services Ltd., Szczecin.

GALILEUSZ, IMO 9019078, 1992, 15.848 GT, Cyprus (C4LV2), 160 pass., Świnoujście-Trelleborg. Eigenaar: Balfer Co. Ltd., Szczecin, in beheer bij Euroafrica Shipping Lines Co., Szczecin en Euroafrica Shipping Lines Co. Ltd. (Euroafrica Linie Zeglugowe Sp z oo), Szczecin.

COPERNICUS, IMO 9031703, 1995, 15.950 GT, Cyprus (5BWX4), ex PUGLIA, 126 pass., route: Swinoujście-Trelleborg. Eigenaar: Liverina Shipping Co. Ltd., Szczecin, in beheer bij Euroafrica Services Sp z oo).

Polska Zegluga Morska PP

WOLIN, IMO8420842, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 1986, 22,874 GT, Cyprus (5BKW5). 1986 opgeleverd als ORESUND, 2002 herdoopt SKYWIND, 2017 herdoopt WOLIN. Eigenaar: Wolin Line Ltd., Szczecin, in beheer bij Polska Zegluga Morska PP

JANTAR UNITY, 9989895, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 47.626 GT, 1-11-2023 te water gelaten onder bouwnummer REMONTOWA ROPAX 101, 29-4-2025 geplande oplevering als JANTAR UNITY aan Sedina One Ferry Lines Ltd., Limassol, in beheer bij Polska Zegluga Morska PP.

Behalve bulkcarriers heeft Polska Zegluga Morska PP twee vrachtschepen in de vaart:



GARDNO, IMO 9767704, General Cargo Ship, 22.982 GT, 12.731 NT, 36.643 DWT. 16-11-2015 kiel gelegd, 16-5-2028 opgeleverd door Jiangsu Newyangzi Shipbuilding (YZJ2014-1190) als GARDNO aan Klio One Maritime Ltd., Bahamas (C6CR9), in beheer bij Polska Zegluga Morska PP, Szczecin. (Foto: R. & M. Coster, 10-4-2024, IJmuiden).

JAMNO, IMO 9767716, General Cargo Ship, 22.982 GT, 12.741 NT, 36.609 DWT. 16-11-2015 kiel gelegd, 4-2018 in aanbouw als MONT LOGAN, 12-12-2028 opgeleverd door Jiangsu Newyangzi Shipbuilding (YZJ2014-1191) aan Klio Two Maritime Ltd., Bahamas (C6CS2), in beheer bij Polska Zegluga Morska PP, Szczecin.

Info bij de foto's:

d.m.s. BATORY, 4-1936 opgeleverd door Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Monfalcone (1127) als BATORY aan Gdynia-America Shipping Lines Ltd., Gdynia-Polen (SPEE).

14.287 BRT, 8.167 NRT. 18 kn. 12.500 EPK, 2 x 9 cyl, 2 tew, 720 x 1250, de werf.

1945 in dienst bij Ministry of Transport, thuishaven: Londen-U.K., in beheer bij Lamport & Holt Line Ltd.

1946 terug bij Gdynia-America Shipping Lines Ltd., Gdynia-Polen.

1951 verkocht aan Polskie Linie Oceaniczne, Gdynia-Polen.

1969 verbouwd en in gebruik genomen als hotelschip te Gdynia.

11-5-1971 gearriveerd te Hong Kong om gesloopt te worden bij Leung Yau Shipbreaking Co. Ltd.

s.s. PUCK, IMO 5286362, 5-1949 opgeleverd door Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Newcastle (1864) als PUCK aan Zegluga Polska S.A., Szczecin-Polen (SPAT), in beheer bij Gdynia-America Shipping Lines Ltd.

1.166 BRT, 504 NRT, 1.448 DWT. 177 ton kolenbunkers, 10,5 kn. 2 ketels, v.o. 290 m<sup>2</sup>, 14,75 kg/m<sup>2</sup>, de werf. 1.050 IPK, C 2 cyl, 432 & 864 x 711, + lage-druk turbine, de werf.

1950 over aan Polish Government, Szczecin-Polen (SPAT), in beheer bij Polskie Linie Oceaniczne.

1951 verkocht aan Polskie Linie Oceaniczne, Szczecin-Polen.

1962 verkocht aan Polska Zegluga Morska, Gdynia-Polen.

14-1-1972 gearriveerd bij Van Heyghen Frères te Brugge om gesloopt te worden, 17-1-1972 aanvang sloop.

m.s. SMOLNY, IMO 6829862, 1968 opgeleverd door Stocznia im. "Komuny Paryskiej", Gdynia (B41/D02) als SMOLNY aan Polish Government, Gdansk-Polen (SPYC), in beheer bij Polish Ocean Lines.

5.736 / 8.718 BRT, 3.142 / 5.017 NRT, 9.470 / 11.760 DWT. G 7.772 m<sup>3</sup>, B 16.464 m<sup>3</sup>. 15,25 kn. 7.200 EPK, 5.296 kW, 6 cyl, 2 tew, 680 x 1250, Sulzer, H. Cegielski, Poznan.

1971 overgedragen aan Polish Ocean Lines, Gdansk-Polen.

1980 overgedragen aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Gdansk-Polen.

1982 overgedragen aan Polish Shipping Association (Polski Towarzystwo Okretowe), Gdansk-Polen (SPYC).

1994 verkocht aan POL-America S.A. Polen.

1995 verkocht aan Euroeast Lines S.A. & Heneage Maritime Inc., Monrovia-Liberia (ELQS5), in beheer bij Martec S.A. 17-5-1996 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden.

m.s. ZABRZE, IMO 6912619, 7-1969 opgeleverd door Stoc. Szczecinska, Szczecin (B446/03) als ZABRZE aan Polish Government, Gdynia-Polen (SPYU), in beheer bij Polish Ocean Lines.



4.183 / 6.581 BRT, 2.056 / 3.547 NRT, 5.464 / 7.039 DWT. 12 passagiers. G 11.344 m<sup>3</sup>, B 10.332 m<sup>3</sup>, koelruim 1.401 m<sup>3</sup>. 17,25 kn. 7.200 EPK, 5.296 kW, 6 cyl, 2 tew, 680 x 1250, H. Cegielski, Poznan.  
1971 overgedragen aan Polish Ocean Lines, Gdynia-Polen.  
1980 overgedragen aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Gdynia-Polen.  
1982 overgedragen aan Polish Shipping Association (Polski Towarzystwo Okretowe, Gdynia-Polen (SPYU)).  
1995 verkocht aan Sakmar Shipping & Trading Co. Inc., Panama (3FKR5), in beheer bij Riamar Shipping Co. Ltd., herdoopt AL FARAH. 1997 verkocht aan A.K.Sabra, Syrië, herdoopt ALFARAH I.  
21-7-2001 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden.

ZAWICHOST, IMO 7009031, 1970 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B446/06) als ZAWICHOST aan Polish Government, Gdynia-Polen (SPZW), in beheer bij Polish Ocean Lines.  
4.187 / 6.588 BRT, 2.056 / 3.549 NRT, 5.442 / 6.911 DWT. 12 passagiers. G 11.344 m<sup>3</sup>, B 10.332 m<sup>3</sup>, koelruim 1.401 m<sup>3</sup>. 17,25 kn. 7.200 EPK, 5.296 kW, 6 cyl, 2 tew, 680 x 1250, H. Cegielski, Poznan.  
1971 overgedragen aan Polish Ocean Lines, Gdynia-Polen.  
1980 overgedragen aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Gdynia-Polen.  
1982 overgedragen aan Polish Shipping Association (Polski Towarzystwo Okretowe, Gdynia-Polen (SPZW)).  
1992 in beheer bij Polskie Linie Oceaniczne Euroafrica Co. Ltd.  
1995 verkocht aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Polen, in beheer bij Polskie Linie Oceaniczne Euroafrica Co. Ltd.  
7-7-1997 gearriveerd bij Baijnath Melaram te Mumbai, India om gesloopt te worden.

m.s. WŁADISŁAW SIKORSKI, IMO 7900077, ro-ro vracht- containerschip, 1981 opgeleverd door Ateliers & Chantiers de La Ciotat, La Ciotat (325) als WŁADYSŁAW SIKORSKI aan French-Polish Shipping Co. (Francusko-Polskie Towarzystwo Zeglugowe), Gdynia-Polen (SQLC), in beheer bij Polish Ocean Lines.  
30.082 BRT, 14.368 NRT, 22.639 DWT. 5 ruimen, 1417 TEU, B 40.713 m<sup>3</sup>. 20,75 kn. 29.000 EPK, 21.331 kW, 10 cyl 2 tew, 900 x 1550, Sulzer, H. Cegielski, Poznan.  
1993 verkocht aan Rosebank Mar. Corp., Liberia, herdoopt HUGO OLDENDORFF.  
1994 verkocht aan The Shipping Corp. of Saudi Arabia, Saudi Arabia, herdoopt SAUDI MAKKAH.  
15-8-2001 verkocht aan Ignazio Messina & C S.p.A., Genua-Italië, 8-2001 herdoopt JOLLY ARGENTO.  
2-2012 vlag: Comoros.  
12-3-2012 gearriveerd te Alang, India om gesloopt te worden.

m.s. KOPALNIA BORYNIA, IMO 8701911, 28-12-1988 te water, 12-1989 opgeleverd door A. Warskiego, Szczecin (B547-I/01) als KOPALNIA BORYNIA aan Polish Steamship Co. (PZM), Polen (SQRL).  
8.893 BRT, 4.301 NRT, 11.898 DWT. G 14.00 m<sup>3</sup>. 5.182 EPK, 3.812 kW, 6 cy, 2 tew, B&W, Cegielski.  
8-2001 verkocht aan Cepheus Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Polska Zegluga Morska PP.  
2-2012 vlag: Panama (3FKR3), in beheer bij Polska Zegluga Morska PP, herdoopt SEREEN G.  
23-2-2014 verkocht aan Evana Shipping Co. SA., Panama, in beheer bij ETC International Sea Transportation Trading Ltd Co (ETC Uluslararası Deniz Tasimacılığı Ticaret Ltd. Sti.) (Eurotrade), Mersin, Turkije, herdoopt EVANA.  
2017 verkocht aan Unique Ship Breaking Corp., India, 7-3-2017 gearriveerd te Alang, 10-3-2017 aanvang sloop.



WŁADISŁAW ŁOKIETEK, IMO 7120976, vrachtschip, 18-9-1971 te water, 1972 opgeleverd door A. Warskiego, Szczecin (B445-I/13) als WŁADISŁAW ŁOKIETEK aan Polish Ocean Lines, Polen (SQBM). 5.375 / 8.120 BRT, 2.973 / 4.714 NRT, 8.160 / 11.441 DWT. 12 passagiers, 17,5 kn. G 15.088 m3, B 1.366 m3, koeling 1.366 m3. 8.000 EPK, 5.969 kW, Sulzer, H. Cegielski. 1980 overgedragen aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), Gdynia-Polen. 1982 overgedragen aan Polish Shipping Association (Polski Towarzystwo Okretowe, Gdynia-Polen (SPZW). 1992 in beheer bij Polskie Linie Oceaniczne Euroafrica Co. Ltd. 1997 verkocht aan Polish Ocean Lines (Polskie Linie Oceaniczne), 2-1997 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8SK7). 6-10-1998 van Colombo naar Sikka, India. 1998 verkocht voor sloop, 20-12-1998 gearriveerd te Mumbai, India om gesloopt te worden.



EVENTIN, IMO 9308065, Crude Oil Tanker, 82.647 GT, 152.013 DWT, 3-10-2003 contract, 18-10-2005 kiel gelegd, 24-12-2005 te water gelaten, 28-2-2006 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Koje Shipyard (1556) als STORVIKEN aan Viken Shipping AS, Noorwegen (NIS) (LAGJ6). 16 kn. 23.984 EPK, 17.640 kW, M.A.N. 28-2-2006 in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 29-6-2007 verkocht aan Viken Fleet I AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 2-2012 vlag Bahamas, 14-2-2012 in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 23-4-2022 geïnspecteerd te Triëst door Paris MoU, 10 gebreken geconstateerd. 10-8-2022 verkocht aan Vaigai Lines Inc., 8-2022 vlag Panama (3E2594), in beheer bij Koban Shipping LLC en Ship Management Services Ltd., 8-2022 herdoopt CHARVI. 17-1-2023 in beheer bij Fractal Marine DMCC en Wanta Shipping LLC-FZ. 22-5-2024 verkocht aan Laliya Shipping Corp., Panama, in beheer bij Vaigai Lines Inc., Majoro en Wanta Shipping LLC-FZ, Dubai, 6-2024 herdoopt EVENTIN. 6-1-2025 van Ust-Luga, Rusland naar Port Said, 24-1-2025 ETA te Port Said. (Foto: Pieter Inpijn, 24-8-2019, 8<sup>e</sup> Pet., M.O.T. 1).

### **Russische schaduwtanker onder controle gebracht**

Rond 15:00 uur op 10 januari heeft de noodsleepboot 'BREMEN FIGHTER' (IMO: 9321287) een sleepverbinding tot stand gebracht met de 'Eventin', die door een stroomstoring was uitgeschakeld. Ook het multifunctionele schip 'Arkona' (IMO: 9285811) was aanwezig. De tanker zal voorlopig op zijn plaats worden gehouden voor een naderende storm, terwijl de volgende stappen worden beoordeeld. Om 19.00 uur was het schip NUC in pos. 54.50 NB en 013.12 OL. Meer sleepboten, de 'VB BREMEN' (IMO: 9211212) en 'VB LUCA' (IMO: 9803833), waren onderweg naar het schip.

De schaduwvloot bestaat uit maximaal 460 tankers, afhankelijk van de definitie en informatie van verschillende scheepvaartinformatiediensten. Greenpeace vermeldt 192 vervallen tankers die Russische olie over de hele wereld vervoeren. Van deze schepen zijn er 171 de afgelopen twee jaar minstens één keer door de Duitse Oostzee en de Kadet Trench-wateren in de Mecklenburgse baai gevaren. Alle tankers zijn verouderd, veel hebben technische defecten, hebben tijdelijk hun AIS uitgeschakeld of hebben lading overgedragen aan andere tankers op zee, wat een bijzonder riskante manoeuvre is. (Timsen, 11-1-2025).

### **Drie sleepboten houden de uitgeschakelde schaduwtanker op zijn plaats**



De 'Eventin' wordt sinds 23:10 uur door drie sleepboten op zijn plaats gehouden. De sleepboot 'VB LUCA' kon een verbinding tot stand brengen aan de achterkant van het schip. De 'VB BREMEN' staat vast op het voorschip van de tanker. Ook de noodsleepboot VB BREMEN FIGHTER (IMO 9321287), staat voor vast op het schip. De sleepboten hielden het schip op zijn huidige positie op iets minder dan acht mijl ten noorden van Rügen. Het gebied had op dat moment last van windkracht 5 tot 6 Beaufort en de golven waren ongeveer 2,5 meter hoog. Het noodcommando beoordeelde de situatie voortdurend om indien nodig op veranderingen te kunnen reageren.

Het multifunctionele schip 'ARKONA' van het Oostzee Waterwegen- en Scheepvaartkantoor was nog steeds ter plaatse, fungeerde als coördinator ter plaatse en nam ook de verkeersleiding over. Door de stroomstoring brandden er geen positielichten aan boord van de tanker. Ook het noodschip BAMBERG van de Federale Politie was ter plaatse.

Rond 22:50 uur had een helikopter van de federale politie een sleephulpteam met behulp van een kabellier op de 'EVENTIN' laten zakken om een sleepverbinding tot stand te brengen vanaf de sleepboot VB BREMEN. Het vierkoppige team, dat gespecialiseerd is in het tot stand brengen van sleepverbindingen, bracht ook communicatieapparatuur en zaklampen aan boord, omdat er nog steeds geen elektriciteit was op de tanker, die niet kan manoeuvreren. Ze zijn in dienst genomen door de eigenaar van het schip. Een medisch team van de brandweer van Rostock heeft de manoeuvre beveiligd.

Vanwege de weersomstandigheden had het noodcommando besloten dat het veiliger was om verdere verbindingen met het schip tot stand te brengen. Het noodcommando verplaatst ook de noodsleepboot 'BALTIC' van de westelijke Oostzee naar een positie nabij Darßer Ort. Dit betekent dat de 'Baltic' sneller kan ingrijpen als er verdere sleepbootassistentie nodig is voor de 'EVENTIN'. Tegelijkertijd blijft het beschikbaar voor mogelijke verdere operaties in de westelijke Oostzee.

Het doel van het noodcommando was om de tanker in positie te houden. Of, wanneer en hoe deze naar een haven kan worden gesleept, wordt onderzocht en is nog niet duidelijk. Het noodcommando staat in nauw contact met de eigenaar van de tanker en met het Baltic Sea Waterways and Shipping Office.

Het DO228-sensorvliegtuig van het noodcommando, bediend door de marineluchtvaart van de Duitse marine, vloog meerdere keren over het schip. Er werden geen olielekken gedetecteerd. (Timsen, 11-1-2025).

### **De EVENTIN naar rede van Sassnitz gesleept**

Het konvooi rond de onmanoeuvreerbare 'EVENTIN' heeft een nieuwe bestemming. Het plan is om het gestrande schip naar de rede van Sassnitz te slepen en het daar op een beschermde plek vast te zetten. De sleepboot 'VB LUCA' was op de middag van 11 januari onderweg naar Sassnitz om een personeelsswissel uit te voeren. De sleepboot keert daarna terug naar het konvooi. De noodsleepboot 'BALTIC' begeleidt het konvooi ter beveiliging. De 'VB BREMEN' en 'VB BREMEN FIGHTER' zijn nog steeds aan de boeg van de tanker vastgemaakt. Om de sleepverbinding tussen de 'EVENTIN' en de 'VB LUCA' te herstellen, werd het sleephulpteam opnieuw gealarmeerd. Het speciaal opgeleide vierkoppige team, dat gespecialiseerd is in het tot stand brengen van sleepverbindingen, wordt door een helikopter van de federale politie naar de 'Eventin' gevlogen. Het sleepproces gaat hoe dan ook door. Het multifunctionele schip 'ARKONA' van de Baltic Sea Waterways and Shipping Authority is ook nog steeds ter plaatse. a-son-scene coördinator en zorgt ook voor de verkeersveiligheid. De weersomstandigheden vertraagden het sleepproces aanzienlijk. Momenteel heersen er windstoten tot 7 Beaufort en windstoten van kracht 9 in het zeegebied. De golven waren 2,5 meter hoog. Het noodcommando beoordeelt de situatie voortdurend om indien nodig op veranderingen te kunnen reageren. (Timsen, 11-1-2025).

De "EVENTIN" moet naar Denemarken worden gesleept. Hiervoor is echter een speciale vergunning nodig. De tanker zou op de avond van 13 januari naar Skagen worden gebracht. Hiervoor is echter een speciale vergunning nodig, die nog in behandeling is, zo maakte het Baltic Sea Waterways and Shipping Office bekend. Omdat de olie aan boord embargogoederen zijn, kon het schip niet naar Sassnitz of een andere Duitse haven worden gesleept, wat alleen in noodgevallen mogelijk zou zijn geweest. Het embargo op Russische olie geldt echter ook in Denemarken. De sleepboot 'AHTS DETECTOR' (IMO: 9298911) is inmiddels ter plaatse. Naast de 'VB BREMEN' lagen de 'FARMAR ARION' (IMO: 9056789), 'NOORNAN' (IMO: 9513828) en 'VB Meteor' (IMO: 9892107) op de ankerplaats in pos. 54.29 NB en 013.42 OL op 13 januari.

### **Tanker van de schaduwvloot blijft in Duitse hechtenis**

De 'EVENTIN' blijft in Duitse bewaring. De autoriteiten laten het schip niet varen totdat de veiligheid aan boord voldoet aan de internationale regelgeving. Tegelijkertijd heeft de Duitse douane de lading van het schip van 99.000 ton Russische olie in beslag genomen, op grond van het feit dat de lading een schending is van het internationale embargo tegen de export van Russische olie.

Volgens de Duitse autoriteiten maakt het in deze context niet uit waarom de tanker zich in Duitse wateren bevindt. De kapitein had toestemming gevraagd om verder te varen, aangezien de motoren van het schip inmiddels gerepareerd zijn en er weer stroom aan boord is. (Timsen, 26-1-2025).

### **Tanker blijft voor Sassnitz liggen terwijl inspecties gaande zijn**

De "Eventin" werd op 30 januari nog steeds vastgehouden, bijna drie weken na het ongeluk bij het eiland

Rügen. De technische inspectie is nog niet afgerond, aldus het Federale Ministerie van Transport. Het tijdelijke verbod op verder varen door de afdeling scheepsveiligheid gold daarom nog steeds. Een paar dagen later draaide de hoofdmotor weer en vroeg de kapitein toestemming om te vertrekken. Dit werd echter ook verboden vanwege inspecties door de Algemene Douanediens. Er werd een onderzoek uitgevoerd om vast te stellen of de lading Russische olie was en of het EU-olie-embargo werd overtreden. Volgens het Openbaar Ministerie van Stralsund heeft de tot nu toe uitgevoerde inspectie geen eerste verdenking van een strafbaar feit opgeleverd. Vertegenwoordigers van het classificatiebureau DNV gingen aan boord voor de technische inspectie. De evaluatie van deze inspectie is nog niet afgerond. De tanker staat op een lijst van schepen uit de zogenaamde Russische schaduwvloot, die meestal verwijst naar oudere tankers en andere vrachtschepen met ondoorzichtige eigendomsstructuren die Rusland gebruikt om sancties te omzeilen als gevolg van de oorlog tegen Oekraïne. (Timsen, 30-1-2025).



### **Britse Defensie waarschuwt Poetin: "We zien je, Vlad!"**

Op 22 januari waarschuwde de Britse minister van Defensie John Healey Vladimir Poetin na de waarneming van de 'Yantar', die "werd gebruikt om inlichtingen te verzamelen en de kritieke onderwaterinfrastructuur van het VK in kaart te brengen. De Yantar bevindt zich momenteel in de Noordzee nadat hij door Britse wateren is gepasseerd. Laat me duidelijk zijn, dit is een Russische spion die wordt gebruikt om inlichtingen te verzamelen en de essentiële onderwaterinfrastructuur van Groot-Brittannië in kaart te brengen. Hij zei dat het incident "nog een voorbeeld was van groeiende Russische agressie. Ik wilde ook dat president Poetin deze boodschap zou horen: we zien jullie, we weten wat jullie doen en we zullen niet terugdeinzen voor krachtige actie om dit land te beschermen." De 'Yantar' bevindt zich nu in de Noordzee nadat hij op 20 januari ongeveer 72 kilometer van de Britse kust was, waar hij werd gevolgd door twee schepen van de Royal Navy, de HMS 'Somerset' en HMS 'Tyne', wat de tweede keer was dat de 'Yantar' in de afgelopen maanden Britse wateren binnenvoer. In november werd hij ook ontdekt toen hij rond onderwaterinfrastructuur sloop, vertelde Healey aan het Lagerhuis. Britse oorlogsschepen hebben de afgelopen maanden meerdere keren de aanwezigheid van Russische schepen in hun wateren gemeld. Rusland heeft deze activiteit opgevoerd sinds het zijn grootschalige invasie van Oekraïne lanceerde. (Timsen, 23 januari 2025. Foto: Kees Bustraan, 20-9-2015).

### **Spionageschip bewaakt door Skagen**

Het spionageschip "Yantar" uit Moermansk meerde op 23 januari af aan de oostkant van het schiereiland bij Skagen, bij de ingang van de Grote Belt en Öresund. Vrijdagmorgen passeerde de "Yantar" ook de duik- en testgebieden voor nieuwe NAVO-marine-eenheden in het Skagerrak. Het nieuwe Duitse korvet "Emden" maakt daar momenteel zijn eerste proefvaart. Op weg van het Engelse Kanaal naar het Kattegat werd de "Yantar" de afgelopen dagen geschaduwd door het Britse fregat "Somerset" en schepen van de Noorse kustwacht. Het schip passeerde ook verschillende onderwaterkabels. Bij de ankerplaats in internationale wateren ten oosten van Frederikshavn werd het in de gaten gehouden door een patrouilleboot van de Deense marine. (Timsen, 25 januari 2025).

### **VEZHEN in beslag genomen op verdenking van kabelsabotage**

De Zweedse inlichtingendienst heeft de 'Vezhen' in beslag genomen, onderweg van de Russische haven van Ust-Luga naar Denemarken, waarvan wordt vermoed dat deze achter een sabotage zit tegen een onderzeese glasvezelkabel tussen Letland en Zweden in de Oostzee, die plaatsvond op 26 januari 2025, en waarbij



minstens één onderwaterdatakabel tussen het eiland Gotland en Letland beschadigd raakte. Het schip was de kabel om 12.45 uur gepasseerd. Het Letse radio- en televisiebedrijf LVRTC, dat eigenaar is van de kabel, beschreef de schade als ernstig.

De Zweedse premier Ulf Kristersson verklaarde dat hij gedurende de dag nauw contact had gehad met de Letse premier. Het Zweedse Openbaar Ministerie zei dat er nu een aantal onderzoeksstappen werden ondernomen, die ze in het belang van het onderzoek niet nader wilden specificeren. De Zweedse kustwacht, de Zweedse Defensiemacht en de politie waren onder meer degenen die aan de vermoedelijke spionage werkten.

Het schip veranderde op 26 januari van koers en voer richting Karlskrona, waar het voor anker ging bij Hasslö en Aspö in de Karlskrona-archipel in postie 56.04. NB en 015.31 OL met een schip van de Zweedse kustwacht in de buurt. Laat in de avond ging de kustwacht aan boord van het schip. De Letse kabeloperator verklaarde zondag dat de schade aan de kabel waarschijnlijk te wijten was aan "externe invloeden". (Timsen, 27 januari 2025).

### **Eigenaar VEZHEN verzoekt om vrijlating**

De Vezhen Navigation Ltd., eigenaar van de 'Vezhen', verzoekt nu om opheffing van de inbeslagname van het schip. De advocaat van het bedrijf is van mening dat de Zweedse rechtbank niet bevoegd is om het schip langer vast te houden. In het document dat bij de rechtbank van Stockholm is ingediend, schreef de advocaat dat er geen wettelijke gronden zijn voor de inbeslagname van het schip en dat er geen wettelijke basis is voor de actie van de kustwacht om het buiten de haven van Karlskrona te volgen. Het bedrijf zegt ook dat het geen rechtvaardiging voor de inbeslagname of een zaaknummer van de officier van justitie heeft ontvangen. (Timsen, 30 januari 2025).

### **Kabelschade was slecht zeemanschap**

Zweden heeft de 'Vezhen' vrijgelaten, nadat het onderzoek had uitgewezen dat het in dit geval niet om sabotage ging, aldus de officier van justitie. Het schip mocht daarom Karlskrona verlaten en zijn reis voortzetten. De oorzaak van de kabelschade tussen Letland en Zweden wordt nu gezien als een combinatie van weersomstandigheden en tekortkomingen in de uitrusting en het zeemanschap, aldus hoofdofficier van justitie Mats Ljungqvist. Tegelijkertijd werd echter gezegd dat men ervan overtuigd was dat de 'Vezhen' verantwoordelijk was voor de schade in de nacht van 26 januari. De getroffen onderzeese kabel wordt gebruikt door het Letse Staatsradio- en Televisiecentrum (LVRTC) en de schade vond plaats in de exclusieve economische zone van Zweden. Letland stuurde kort daarna marineduikers naar de plaats van de schade. Vanaf 3 februari lag de 'Vezhen' stil in pos. 56.04 NB en 015.32 OL. (Timsen, 3-2-2025).

VEZHEN, IMO 9937270, 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.

### **Barbados en Panama vlaggen meer dan 100 Russische schaduwvloottankers uit**

114 olietankers van de Russische schaduwvloot worden gedwongen de vlaggen waaronder ze nu varen te veranderen nu sancties van de VS en het VK de strop voor de scheepvaartactiviteiten van Moskou aanhalen, meldde Bloomberg op 23 januari.

Het scheepsregister van Barbados heeft aangekondigd dat het tegen eind januari 46 schepen zal vragen de vlag van het land te verwijderen vanwege door het VK opgelegde sancties. Veertien van deze schepen vallen ook onder Amerikaanse sancties. Los daarvan onthulde het scheepsregister van Panama eerder deze maand dat het is begonnen met het schrappen van 68 schepen die door de VS zijn gesanctioneerd.

Hoewel al deze schepen waarschijnlijk nieuwe vlaggen zullen krijgen, zijn veel aan Rusland gelieerde schepen sinds de grootschalige invasie van Oekraïne in 2022 gedwongen herhaaldelijk over te schakelen naar onconventionele registers. De afhankelijkheid van minder gerenommeerde dienstverleners benadrukt de ontwrichtende impact van internationale sancties op het logistieke netwerk dat de Russische olie-export en, in het verlengde daarvan, zijn oorlogsinspanningen mogelijk maakt.

Dit laatste optreden volgt op een reeks ingrijpende sancties die eerder deze maand werden ingevoerd tegen de Russische energie-export.

Varen onder de vlag van Barbados was eerder een overwinning voor de Russische scheepvaart, gezien de sterke reputatie van het land op het gebied van maritieme veiligheidsnormen. Barbados heeft zich nu echter aangesloten bij de Britse sancties.

Volgens Giovanni Ciniglio, CEO van het Barbados Maritime Ship Registry, legt het land geen sancties op aan Rusland, maar voldoet het aan de Britse regelgeving vanwege de nauwe banden met Londen. Bijgevolg zal Barbados alleen schepen verwijderen die door zowel de VS als het VK zijn gesanctioneerd.

Sommige van de schepen die onder de vlag zijn gevaren, zijn al opnieuw geregistreerd onder de vlag van andere landen, waaronder Tanzania en São Tomé en Príncipe, volgens de maritieme database van Equasis.

Panama, een andere belangrijke speler in de wereldwijde scheepvaart, heeft ook hard opgetreden tegen aan

Rusland gelieerde schepen.

Het land heeft onlangs een regel aangenomen die zijn registratiebeleid afstemt op sancties van de VS, de EU, het VK en de Verenigde Naties, wat leidde tot de verwijdering van 68 gesanctioneerde schepen.

Eerder kwamen berichten naar voren dat de laatste Amerikaanse sancties op Russische olie, ingevoerd door de vertrekkende regering van president Joe Biden, de Russische begroting in 2025 van een vijfde van zijn olie- en gasinkomsten zouden kunnen ontnemen. (United 24 media.com, 24 januari 2025).



### **Tanker (UNITY) van Russische scheepseigenaar gearresteerd vanwege onbetaalde reserveonderdelen**

De 'UNITY' is op 29 november 2024 in de haven van Mundra gearresteerd door Guma Tech Marine Services, een in Bhavnagar gevestigde leverancier van gereviseerde scheepsonderdelen afkomstig van schepen die in Alang worden gerecycled, voor een betaling van \$ 110.000 voor onderdelen die het in juni aan de tanker heeft geleverd. De 'Unity' werd gearresteerd als een geassocieerd schip nadat het op 25 november voor de haven van Mundra aankam op weg van Moermansk. De tanker was volledig beladen op het moment van arrestatie en had zijn lading Russische ruwe olie nog niet gelost. De 'Unity' werd pas in september 2023 overgenomen van Comet Maritime & Trading uit Turkije. (Timsen, 4-12-2024). (Foto UNITY als OCEAN EXPLORER: Arjan Elmendorp, 23-11-2010, Rotterdam Europoort).

### **Russische schaduwtanker gestrand**

De beladen 'Unity' is op 23 januari 2025 in de stormachtige Golf van Biskaje voor de kust van Frankrijk gestrand. De aframax-tanker was op 16 januari vertrokken uit Primorsk met Russische olie op weg naar Mangalore. Het schip kwam 's nachts in de problemen voor de westkust van Frankrijk en verloor zijn voortstuwing tijdens extreem stormachtige omstandigheden in de Atlantische Oceaan. Op 24 januari keerde het schip om en op 27 januari liet het anker vallen voor de Franse kust in pos. 49.49 NB en 000.56 WL. De tanker is eigendom van Argo Tanker Group, gevestigd in Moskou, die het schip in september 2024 kocht. (Timsen, 28 januari 2025).

UNITY, IMO 9388792, Crude Oil Tanker, 62.863 GT, 108.929 DWT, 5-1-2009 opgeleverd als OCEAN EXPLORER. 3-2019 herdoopt OCEAN VELA. 12-2021 herdoopt BEKS SWAN. 3-2024 herdoopt MARCH. 5-9-2024 verkocht aan Argo Tanker Group LLC, Moskou, vlag: Rusland (UARA5), 9-2024 herdoopt UNITY. 1-2025 de reis vervolgd.

### **DFDS**

De nieuwe Zweedse eigenaar Gotlandsbolaget van de PEARL SEAWAYS en CROWN SEAWAYS, die de route København - Fredrikshavn-Oslo bedienden, heeft de namen onthuld van de schepen die ze in de toekomst zullen hebben. De namen zullen simpelweg NORDIC PEARL en NORDIC CROWN zijn. De PEARL SEAWAYS ondergaat sinds 2 januari 2025 groot onderhoud in Landskrona. Beide schepen zullen de route Oslo-Kopenhagen bedienen en zijn op 1 november 2024 overgedragen. In juni 2024 had Gotlandsbolaget aangekondigd dat het bedrijf na 31 oktober de DFDS-lijn zou overnemen nadat de Deense rederij de lijn voor ongeveer 400 MDKK had verkocht. De deal omvatte de twee cruiseferries en iets meer dan 800 werknemers, die ook naar Gotlandsbolaget werden overgeplaatst. (VT, 13-1-2025). PEARL SEAWAYS en CROWN SEAWAYS: 31-10-2024 in beheer bij Alvina Shipping A/S, Kopenhagen.

### **Brand in batterijen onder controle**

Op de middag van 23 januari 2025 brak er een grote brand uit aan boord van de 'Les Alizés', die afgemeerd



lag aan de Wagenborg Terminal in Eemshaven. De brand, die ontstond in een technische ruimte op het schip, kon onder controle worden gebracht. De brand ontstond in batterijen die zich aan boord van het schip bevonden. De bemanningsleden begonnen direct met bluswerkzaamheden, maar ontdekten al snel dat de batterijen niet geblust konden worden. Om verdere escalatie te voorkomen, heeft de brandweer in samenwerking met de bemanning de batterijen losgekoppeld en uit het schip gehaald. De batterijen werden ondergedompeld in waterbassins op de kade om de kans op herontsteking te minimaliseren. Dit proces was een cruciaal onderdeel van de blusoperatie. (Timsen, 25-1-2025).

LES ALIZÉS, IMO 9911032 (NB-301), kraanschip, 29-4-2021 kiel gelegd onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JANGSU CMHI-233, 2-1-2022 te water gelaten, 24-8-2022 geplande oplevering, 8-11-2022 t/m 10-11-2022 proefvaart, 22-11-2022 t/m 28-11-2022 proefvaart, 30-11-2022 t/m 14-12-2022 proefvaart, 25-12-2022 van Nantong op proefvaart, 16-1-2023 opgeleverd aan Codralux S.A., Luxemburg (LXLE) (Dredging & Maritime Management S.A. Jan De Nul Group). 58.167 GT, 61.000 DWT. 5.000 SWL Huisman kraan. 17-1-2023 van Nantong naar Ningbo Anchorage. 21-1-2023 van Ningbo Anchorage naar Singapore, 27-1-2023 te Singapore. 29-1-2023 van Singapore naar Suez, 14-2-2023 ETA te Suez.

### **Reparaties van schade aan DALI door aanvaringen voltooid**

De 'Dali' heeft de reparaties van de schade die is opgelopen bij de aanvaring met de Francis Scott Key-brug in Baltimore in maart 2024 afgerond op de scheepswerf van Fujian Huadong in China, 10 dagen eerder dan gepland. De 'Dali' was op 13 november aangekomen op de scheepswerf en is na een succesvolle reparatie en revisie op 12 januari 2025 vertrokken uit Bilixiang en op 13 januari voor anker gegaan. (Timsen, 4-1-2025).

### **DALI is gereed voor gebruik gemeld.**

Na een uitgebreid verblijf op de werf is het containerschip Dali nu weer klaar om in actieve vaart te komen. Het schip werd wereldberoemd na de aanvaring met de Francis Scott Key Bridge in Baltimore in maart 2024, waarbij de brug instortte.

Het ongeval was niet alleen een tragedie op zich, maar veroorzaakte ook een grote verstoring van de wereldwijde toeleveringsketens en verstoorde een belangrijke verkeersader in Baltimore.

De eigenaar van het schip, een grote scheepvaartgroep, heeft nauw samengewerkt met verzekeringsmaatschappijen en autoriteiten om de juridische en financiële gevolgen van het ongeval op te vangen.

De reparaties werden uitgevoerd op de Fujian Hudong-scheepswerf in China en omvatten werkzaamheden aan de boeg, het voorste gedeelte, de machines en de ankers van het schip.

Het werk omvatte niet alleen fysieke reparaties, maar ook updates van de navigatiesystemen van het schip en veiligheidsprotocollen om toekomstige ongevallen te voorkomen.

Dali zal naar verwachting zijn route op 17 januari hervatten en Shanghai, Ningbo en Gwangyang aandoen voordat hij de Stille Oceaan oversteeft.

De scheepswerf benadrukt dat de grote schade aan het schip de ontwikkeling van een reparatiestrategie en coördinatie tussen verschillende afdelingen vereiste. De reparaties werden eerder dan gepland voltooid, wat een opmerkelijke prestatie is gezien de omvang van de schade en de complexiteit van de vereiste reparaties. (Info: Soefart, 17-1-2025).

DALI, IMO 9697428 (NB-323), Container Ship, 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT, 10-10-2014 kiel gelegd, 27-12-2014 te water, 5-3-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2678) als DALI aan Stellar Marine LLC, Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management. 9971 TEU. 299,92 (287,00) x 48,20 x 24,80 x 15,030 meter. 41.480 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 13-10-2016 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore (9V5283), in beheer bij Synergy Marine Pte. Ltd., Singapore. In time-charter Maersk. 26-3-2024 kort na vertrek van Baltimore naar Colombo, Sri Lanka een black-out opgelopen en tegen een pijler van de Francis Scott Key Bridge gevaren, daarop stortte de brug volledig in. 20-5-2024 weggesleept van de brug naar Baltimore. 24-6-2024 van Baltimore naar Norfolk, 25-6-2024 te Norfolk voor het lossen van de 4.800 containers en tijdelijke reparatie. 19-9-2024 van Norfolk naar Fujian, 13-11-2024 te Fujian, China voor de definitieve reparatie. 13-1-2025 op Fujian Anchorage. 16-1-2025 van Luoyang Anchorage, China naar Yangshan Deep-Water, China.

### **MAERSK SALTORO**

De 'Maersk Saltoro' is op 13 jan. 2025 stil gevallen op weg van San Antonio in Chili naar Nansha. Het schip had op 19 jan. in de haven van bestemming moeten aankomen, maar ligt momenteel stil in Micronesië. Het schip heeft onder andere 1.300 containers met verse Chileense kersen aan boord, kersen die op 29 jan. op tafel hadden moeten staan voor het Chinese Nieuwjaar. Nu lopen de kersen het risico te bederven voordat ze de Chinese consument bereiken, met grote verliezen tot gevolg. Maersk bevestigde dat er problemen zijn ontstaan met het schip en dat er alles aan wordt gedaan om het zo snel mogelijk te repareren. Een speciaal team staat klaar om te praten met klanten die zich zorgen maken over hun goederen aan boord van de 'Maersk Saltoro', die op 26 jan. nog NUC was in pos. 02.14 NB en 155.17 OL.

MAERSK SALTORO, IMO 9725706, Container Ship, 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT, 12-1-2015 kiel gelegd, 22-5-2015 te water, 30-7-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2681) als JENNY BOX aan Oceanbulk Maritime S.A., Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management. 9971 TEU. 41.480 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd.



8-2015 herdoopt MAERSK SALTORO. 19-10-2016 verkocht aan Green Spanker Shipping S.A., 10-2016 vlag: Panama, in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd., Chennai, India. 23-8-2018 verkocht aan Argosy Pte. Ltd., 8-2018 vlag: Singapore (9V5997. in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd., Chennai, India. 27-12-2024 vertrokken van San Antonio, Chili naar Nansha, 19-1-2025 ETA te Nansha. 13-1-2025 black-out bij Micronesië. (Foto: Arjan Elmendorp, 5-5-2019, vertrokken van de Amaliahaven APMT naar zee).



### **Stena Line wint felbegeerde vakantie award in categorie ‘ferry’s’**

Stena Line is de winnaar van de Vakantie Awards 2025, in de categorie ‘Ferry’s’. De ferrymaatschappij kreeg de award tijdens de 25e jubileumeditie van het Reisgala, ook wel de ‘Oscaruitreiking van de Nederlandse reiswereld’ genoemd.

De Vakantie Awards zijn de bekende en gerespecteerde brancheprijzen voor vakgenoten, gekozen dóór vakgenoten. Iedereen die in de Nederlandse reisbranche werkt, heeft een stem kunnen uitbrengen. Onder het oog van 700 gasten nam Stena Line de award dit weekend in ontvangst in Grand Hotel Huis ter Duin in Noordwijk.

Het jaarlijkse Reisgala is hét moment waarop de Nederlandse reisbranche bij elkaar komt. Samen blikt men terug op het afgelopen jaar en wordt er vooruitgekeken naar al het moois voor het komende jaar op het gebied van reizen. Tijdens het Reisgala worden de Vakantie Awards uitgereikt. Naast winnaars in 37 verschillende reiscategorieën waren er vier persoonlijke awards: Travel Talent of the Year, de Sales Person of the Year, Travel Personality of the Year 2025 en de Lifetime Achievement Award 2025. Het gala wordt georganiseerd door TRAVel media en is al jaren een begrip in de reisbranche.

Bryan Dijk, Commercieel Manager Stena Line: “We zijn trots op deze waardering van vakgenoten uit de reisbranche. Het motiveert ons extra om reizigers en partners ook komende jaren weer optimaal van dienst te zijn. Daarnaast is het mooi om te zien dat ‘Ferry’s’ dit jaar voor het eerst is toegevoegd aan de lijst met



verschillende reiscategorieën. Wij zien dat als een terechte erkenning voor de gehele ferrybranche.”

Over Stena Line

Stena Line is één van Europa's meest toonaangevende ferry maatschappijen met 40 schepen en 20 routes in Noord-Europa en het Middellandse Zeegebied en 26.000 afvaarten per jaar. Stena Line is een belangrijk onderdeel van het Europese logistieke netwerk en ontwikkelt nieuwe intermodale vrachtoplossingen door transport per spoor, weg en zee te combineren. Stena Line speelt ook een belangrijke rol in het toerisme in Europa met haar uitgebreide passagiersactiviteiten. Het bedrijf is familiebezit, werd opgericht in 1962 en heeft het hoofdkantoor in Göteborg. Stena Line heeft 6.100 werknemers en een jaarlijkse omzet van 19 miljard SEK. (Foto: Stena, v.l.n.r Bryan Dijk, Commercieel Manager Stena Line, Joyce de Bruin, Onboard Commercieel Manager, T.J. van Apeldoorn - Co-owner & CEO TRAVel Media Benelux. Bron: Haven en Transport, <https://www.havenentransport.nl/> 28 januari 2025).

## AGENDA

1 maart 2025, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur

8 maart 2025, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen, 11:00 uur.

15 maart 2025, zaterdag, WSS Rotterdam Branch, Ibis Hotel Vlaardingen, 14:00 uur. Registerloods Maaike Spee van de loodsenorganisatie Rijnmond met een lezing over haar ervaringen. Het wordt een bijzondere duo-presentatie, want haar echtgenoot Marteyn Blok vertelt over zijn belevenissen met de driemastbark EUROPA in de Antarctische wateren.

5 april 2025, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur

12 april 2025, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen, 11:00 uur.

3 mei 2025, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur

10 mei 2025, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen, 11:00 uur.

16 mei 2025, vrijdag, WSS Rotterdam Branch, Ibis Hotel Vlaardingen, 20:00 uur

7 juni 2025, Maritieme Fotoruilbeurs. Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum, 13:30 uur

14 juni 2025, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen, 11:00 uur.



11-2-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.

17-2-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

18-2-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.

19-2-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 19:00 uur.

23-2-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 22:00 uur.

25-2-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.

3-3-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

4-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur

11-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur

15-3-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 08:00 - 19:00 uur.

17-3-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

18-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur

23-3-2025 NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007, Maiden Call, CTR, dinsdag/woensdag, 15:00 - 12:00 uur

25-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 20:00 uur

31-3-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

14-4-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.

15-4-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.



16-4-2025 REGAL PRINCESS, IMO 9584724, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 21:00 uur.  
20-4-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.  
22-4-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.  
26-4-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.  
27-4-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 12:00 - 21:00 uur.  
28-4-2025 BALMORAL, IMO 8506294, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 16:00 uur.  
1-5-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.  
2-5-2025 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:30 - 19:30 uur.  
3-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
4-5-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur.  
5-5-2025 BOREALIS, IMO 9122552, ex ROTTERDAM, CT Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.  
7-5-2025 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.  
10-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
13-5-2025 COSTA DIADEMA, IMO 9636888 (Maiden Call), CT Rotterdam, dinsdag, 14:00 - 22:00 uur.  
15-5-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.  
18-5-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.  
19-5-2025 NORWEGIAN STAR, IMO 9195157, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 22:00 uur.  
24-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
28-5-2025 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.  
29-5-2025 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.  
31-5-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.  
1-6-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 16:00 uur  
Info: Cruiseport Rotterdam



**ASUKA III succesvol uitgedokt bij Meyer Werft**



Het cruiseschip Asuka III is zaterdag bij scheepsbouwer Meyer Werft succesvol uitgedokt. Tijdens het uitdokken werd het schip voorzien van zijn schoorsteen, die met kranen omhoog werd gehesen. Dat was moeilijk te zien voor de aanwezige cruiseliefhebbers, aangezien er een behoorlijke mist hing boven de scheepswerf in Papenburg. Aan de afbouwpijler zal er verder worden gewerkt aan het interieur, maar ook om het gereed te maken voor haar Eemstocht die naar verwachting begin maart zal plaatsvinden.

De Asuka III wordt voor de Japanse rederij NYK Cruises gebouwd. Het is de eerste keer dat de Duitsers een cruiseschip voor een Japanse rederij fabriceren. Het schip heeft een lengte van 230 meter en een breedte van bijna 30 meter, en biedt plek aan ongeveer 740 passagiers. De verwachting is dat het dit voorjaar door Meyer Werft wordt opgeleverd aan haar opdrachtgever. (Bron en foto: Cruisereiziger, 19 januari 2025).

ASUKA III, IMO 9936355, Passenger (Cruise) Ship, 52.200 GT, 12-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 721, 18-1-2025 te water (uitgedokt), 10-4-2025 geplande oplevering aan NYK Cruises Co. Ltd., Tokyo-Japan.



### **Schettino zou naar open hechtenis kunnen worden gestuurd**

COSTA CONCORDIA, IMO 9320544 (NB-237).

De voormalige kapitein Francesco Schettino van de 'Costa Concordia' zou binnenkort naar openlijke hechtenis kunnen worden gestuurd, 13 jaar na de tragedie in de nacht van 12 januari 2012, toen het cruiseschip zonk voor de kust van het Italiaanse eiland Giglio in Toscane. De juridische en psychologische gevolgen van het ongeluk duren tot op de dag van vandaag voort. In 2017 veroordeelde het Hooggerechtshof van Cassatie in Rome kapitein Francesco Schettino als de persoon die primair verantwoordelijk is voor de schipbreuk en de dood van 32 mensen tot 16 jaar gevangenisstraf. Hij zit sindsdien in de gevangenis in Rome. Zijn verzoek om een nieuw proces van zijn zaak mislukte in 2023. Het Hooggerechtshof in Rome wees een overeenkomstig verzoek van Schettino af. De kapitein kreeg niet alleen kritiek op de mislukte manoeuvre, maar ook op het verlaten van het schip terwijl de evacuatie nog gaande was. Hij is soms een figuur van spot geworden vanwege zijn bizarre uitspraken.

In mei 2025 zal de Napolitaan, inmiddels 64 jaar oud, de helft van zijn 16-jarige gevangenisstraf hebben uitgezeten. Vanwege zijn goede gedrag krijgt hij hierdoor de kans om in openlijke hechtenis te gaan. Schettino heeft inmiddels een aanvraag ingediend en de beslissing zal naar verwachting op 4 maart vallen. De ex-kapitein zou dan 's ochtends de Rebibbia-gevangenis in Rome mogen verlaten, naar zijn werk gaan of deelnemen aan een rehabilitatiemaatregel en 's avonds terugkeren naar zijn cel. Het bevorderen van de terugkeer van een overtreder naar een verantwoordelijk leven is een expliciet doel in veel rechtssystemen, waaronder Italië. Schettino heeft nu al recht op 45 dagen vrijlating per jaar. (Timsen, 22-1-2025. Foto: Bram Jobse, 9-6-2014).

### **Emerald Cruises viert kiellegging van EMERALD KAIA**

Emerald Cruises heeft een belangrijke mijlpaal aangekondigd in de bouw van haar nieuwste en meest innovatieve luxe superjacht Emerald Kaia. Eind 2024 vond de kiellegging plaats van het schip op de scheepswerf van MKM Yachts in Ha Long Bay, Vietnam.

“De kiellegging van Emerald Kaia markeert een nieuwe opwindende stap voorwaarts in onze visie voor het herdefiniëren van de yachting ervaring,” zei Glen Moroney, voorzitter en oprichter van Scenic Group. “Voortbouwend op het enorme succes van Emerald Azzurra en Emerald Sakara, Emerald Kaia weerspiegelt onze toewijding aan innovatie, luxe en duurzaamheid.



We bedanken het vakkundige team van MKM Yachts voor het tot leven brengen van deze visie”.

Emerald Kaia is ontworpen om 128 passagiers in luxe te huisvesten. 88% van de hutten beschikken over een balkon. Belangrijke highlights zijn onder andere een uitgebreid Observation Sun Deck, moderne wellnessruimtes met een 50% grotere spa en een zwemplatform voor directe toegang tot de oceaan vanuit het fitnesscentrum, verbeterde jachthavenfaciliteiten, waaronder een overdekte lounge en nieuwe waterfaciliteiten zoals een opblaasbare glijbaan. Het jacht zal op maat gemaakte routes aanbieden naar de Middellandse Zee, de Adriatische Zee, de Egeïsche Zee en de Seychellen.

Emerald Kaia wordt het derde luxe superjacht in de vloot van Emerald Cruises, na de Emerald Azzurra en Emerald Sakara. Het debuut van de Emerald Kaia staat gepland in april 2026. De verkoop voor haar eerste seizoen is inmiddels van start gegaan. Bestemmingen die o.a. worden aangedaan zijn Venetië, Dubrovnik en Athene, terwijl het jacht door de Middellandse Zee, de Adriatische Zee en de Egeïsche Zee vaart. (Bron en foto: Cruisereiziger, 16 januari 2025).

EMERALD KAIA, IMO 1031446, 6.600 GT, 1.500 DWT, 128 passagiers, 8-2023 besteld, 12-12-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HA LONG EW03, 4-2026 geplande oplevering aan GMK Consulting Ltd., Naxxar, Malta, vlag: Bahamas, in beheer bij Emerald Cruises.



#### **FOUR SEASONS I te water gelaten op scheepswerf Fincantieri**

Donderdag vierden Fincantieri en Marc-Henry Cruise Holdings LTD, gezamenlijke eigenaar van Four Seasons



Yachts, op de werf van Ancona de tewaterlating van de "Four Seasons I", het eerste ultraluxe schip dat momenteel wordt gebouwd voor Four Seasons Yachts. Het schip wordt eind dit jaar opgeleverd en zal in januari 2026 gaan varen.

De ceremonie werd bijgewoond door de voorzitter van Fincantieri, Biagio Mazzotta, de CEO en Managing Director, Pierroberto Folgiero, de algemeen directeur van de Merchant Ships Division, Luigi Matarazzo, terwijl voor de scheepseigenaar Nadim Ashi, eigenaar en uitvoerend voorzitter van Marc-Henry Cruise Holdings LTD, gezamenlijke eigenaar/operator van Four Seasons Yachts/ oprichter en CEO van Fort Partners, evenals Prosper Assouline, creatief directeur van Four Seasons Yachts, en Bart Carnahan, president van Global Business Development, Portfolio Management en Residential bij Four Seasons, aanwezig waren.

Volgens Fincantieri zal de Four Seasons I een nieuwe standaard zetten voor luxe op zee. Het schip zal gebruik maken van de nieuwste technologieën op het gebied van milieubescherming. Het gaat 34.000 GT meten, wordt 207 meter lang en krijgt 95 suites. Elke suite gaat beschikken over grote balkons, met als uitschieter de 457 vierkante meter in de prestigieuze Funnel Suite, de meest exclusieve accommodatie aan boord van het jacht. (Bron en foto: Cruisereiziger, 24 januari 2025).

FOUR SEASONS I, IMO 9988255, Passenger (Cruise) Ship, 34.044 GT, 9-7-2024 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6351, 23-1-2025 te water gelaten, 30-11-2025 geplande oplevering aan Four Seasons Resort, North Male Atoll, Maldives, vlag: Malta, in beheer bij Four Seasons Yachts.



### **MSC WORLD AMERICA voltooit tweede korte proefvaart**

Het toekomstige vlaggenschip van MSC Cruises, MSC World America, heeft zaterdag haar tweede proefvaart uitgevoerd in de Golf van Biskaje. Het schip vertrok 's ochtends rond 07:00 uur vanaf de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire. Gedurende de dag werden er diverse testen uitgevoerd. Het zijn de tweede zeetesten nadat medio december al de zeewaardigheid werd getoetst. Aan het begin van de avond keerde de MSC World America weer terug naar haar afbouwpijler in Frankrijk.

Naar verluidt staat volgende maand de derde en laatste serie van testen gepland. De verwachting is dat het schip in april formeel in ontvangst wordt genomen, waarna haar inaugurele seizoen in de Caribbean vanuit Miami van start gaat. Op 9 april vindt de officiële doop van het tweede World klasse schip plaats vanuit haar eerste thuishaven. (Bron en foto: Cruisereiziger, 18 januari 2025).

MSC WORLD AMERICA, IMO 9837432 (NB-324), Passenger (Cruise) Ship, 205.700 GT. 11-6-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS X34, 21-11-2022 eerste staal gesneden, 31-5-2023 muntceremonie, gelegd door twee peetmoeders: Silvia Turbia van MSC Cruises en Séverine Blandin van Chantiers de l'Atlantique, 4-4-2024 te water, 15-1-2025 geplande oplevering, 12-12-2024 proefvaart, 18-1-2025 op proefvaart, 27-3-2025 geplande oplevering als MSC WORLD AMERICA aan Compania Naviera World 2 S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruise Management (UK) Ltd., Uxbridge, United Kingdom en MSC Cruises S.p.A., Napels en MSC Crociere S.p.A., Napels. 9-4-2025 doopplechtigheid.

### **Gloednieuwe NORWEGIAN AQUA eerste maiden call in 2025 bij Cruise Port Rotterdam**

Van alle cruiseschepen die Cruise Port Rotterdam in 2025 ontvangt aan de Holland Amerika kade zijn er 4 die de havenstad voor de eerste keer aandoen. Het gaat om de Norwegian Aqua (Norwegian Cruise Line), Costa

Diadema (Costa Cruises), Silver Shadow (Silversea Cruises) en Seabourn Sojourn (Seabourn).

De eerste maiden call is gelijk een bijzondere. Op zondag 23 maart 2025 om 15:00 uur zal de gloednieuwe Norwegian Aqua met haar kleurrijke romp zich melden aan de kade. Het eerste schip in de Prima-plus klasse van Norwegian Cruise Line is dan net opgeleverd door scheepsbouwer Fincantieri. Rotterdam is de tweede stop tijdens een eerste pre-cruise van het 322 meter lange schip. Na een overnachting vertrekt de Norwegian Aqua maandag 24 maart om 12:00 uur naar Southampton. Daarvandaan begint op 28 maart de officiële maiden voyage van het schip naar Boston. De officiële doopceremonie staat gepland op 13 april 2025 in Miami.



Op 13 mei 2025 is de Costa Diadema van Costa Cruises te gast. Het schip zal tussen 14:00 en 22:00 uur in Rotterdam liggen. Costa Diadema (2014) is dan bezig aan een positioneringscruise van Zuid-Amerika naar Noord-Europa. Op 7 juli wordt de Silver Shadow van Silversea Cruises verwelkomd. Dit luxueuze schip zal tussen 08:00 en 19:00 uur in de haven liggen. De Silver Shadow (2000) is dan onderweg tijdens een 84-daagse cruise van New York naar Noord-Europa. Als laatste staat de Seabourn Sojourn (2010) van Seabourn gepland op 25 juli. Het zal tussen 09:00 en 18:00 uur in de stad zijn. Seabourn Sojourn is dan bezig aan een 15-daagse cruise van Dover naar de Noordkaap en de Noorse fjorden. (Bron en foto: Cruisereiziger, 26 januari 2025).

NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007 (NB-324), Passenger (Cruise) Ship, 140.000 GT, 3.571 passagiers, 23-4-2024 te water gelaten (uitgelokt) op de Fincantieri-werf te Marghera onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6300, 11 t/m 13-12-2024 proefvaart, 19 t/m 22-12-2024 proefvaart, 4-2025 geplande oplevering als NORWEGIAN AQUA aan Leonardo Three Ltd., Bermuda (C6HT4), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami, Florida. 13-4-2025 geplande doopplechtigheid te Miami door Eric Stonestreet.

### **STAR OF THE SEAS van Royal Caribbean komt eerder dan gepland in de vaart**

Het nieuwste schip van Royal Caribbean International, Star of the Seas, zal eerder klaar zijn dan verwacht. De rederij heeft daarom twee vierdaagse preview cruises toegevoegd aan het inaugurele programma. Deze vertrekken op 23 en 27 augustus 2025 vanuit Port Canaveral en zullen een bezoek brengen aan het privé-eiland Perfect Day at CocoCay. De originele maiden voyage staat nog steeds gepland op 31 augustus 2025. Het zusterschip van de Icon of the Seas, die begin 2024 in de vaart kwam, wordt momenteel gebouwd bij Meyer Turku in Finland.

“Het bouwen van zo’n groot en indrukwekkend schip is een uitdaging, en hoewel de levering vertraagd kan worden, zijn er ook momenten waarop we ons nieuwe schip eerder kunnen laten varen,” aldus het bedrijf in een verklaring. Het liet tevens weten dat passagiers de mogelijkheid krijgen om hun boeking voor de maiden voyage om te zetten naar een preview cruise van het tweede Icon-klasse schip, in een vergelijkbare hut zonder extra kosten. De cruiseprijs zal naar rato worden aangepast voor de wijziging in het aantal vaarnachten, wat betekent dat de kosten van de cruise worden aangepast naar vier nachten in plaats van zeven. (Bron en foto: Cruisereiziger, 1 februari 2025).





STAR OF THE SEAS, IMO 9829942 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 250.800 GT, 21.513 DWT, 5.610 passagiers, 15-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1401, 27-9-2024 te water, 8-2025 geplande oplevering als aan Royal Caribbean Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas.



### **Cruiseschip kampt met motorproblemen**

De "Viking Vela" met 998 passagiers aan boord kreeg vroeg in de ochtend van 13 januari 2025 problemen met de voortstuwing en besturing buiten Ålesund. De MRC South hield de situatie in de gaten. Er was geen reddingsoperatie of acuut gevaar voor de opvarenden. Na een zware storm eerder op de dag is de wind afgenomen tussen een stevige en een sterke storm, en naar verwachting zal deze in de loop van de middag verder afnemen. Om 14.20 uur was de patrouilleboot 'Hopen' in de buurt van de 'Viking Vela' om Breidsundet binnen te escorteren. Het schip was onderweg naar Ålesund voor inspectie en reparaties. (Timsen, 13-1-2025, Foto: rederij Viking Ocean Cruises).

### **Cruiseschip veilig te Ålesund**

Op de avond van 13 januari assisteerde de sleepboot 'Boxer' de 'Viking Vela' richting Ålesund. Het schip meerde rond 20.30 uur UTC aan in Ålesund. Het schip heeft een aantal alarmen laten afgaan die aangaven dat er 's middags problemen waren met de besturing aan boord. Als gevolg hiervan heeft het cruiseschip ervoor gekozen om naar de haven in Ålesund te varen om te controleren wat de oorzaak was. Onderweg naar de haven gingen het kustwachtschip 'Hopen' en twee sleepboten verder om het cruiseschip te assisteren indien nodig. (Timsen, 14-1-2025).

### **Nog te Ålesund**

De 'Viking Vela' lag nog steeds aangemeerd in Ålesund op 17 januari, na een ongepland bezoek van 3 dagen aan de stad. Het schip, dat tijdens zijn vierde reis ooit te maken kreeg met zwaar weer en daaropvolgende voortstuwingsproblemen, zou naar verwachting op 16 januari om 18:00 uur LT weer gaan varen, maar de kapitein kondigde extra vertragingen aan vanwege aanhoudende ongunstige weersomstandigheden in de



Noord-Atlantische Oceaan met windsnelheden tot 45 mijl per uur. Op 17 januari konden windstoten snelheden bereiken tot 61 mijl per uur. De weersomstandigheden zouden pas in de middag van 18 januari verbeteren. Er waren meldingen van verwondingen bij passagiers en verstoord meubilair nadat het schip te maken kreeg met winden van 100 mijl per uur en golven van 35 voet die het schip aanvankelijk troffen. Het schip vertrok op 10 januari vanuit Londen voor zijn eerste cruise in Noorwegen. Het schip was op weg naar Narvik, Tromsø en Alta voor een 12-daags “Op zoek naar het noorderlicht”-reisplan en werd toen geplaagd door slecht weer.

Ondanks de groeiende bezorgdheid annuleerden ook andere schepen die in Noorwegen voeren hun bezoeken, waaronder het expeditieschip van Hurtigruten, de 'Kong Harald', dat op 16 en 17 januari stops bij meerdere kustplaatsen en dorpen annuleerde vanwege het slechte weer. (Timsen, 17-1-2025).

VIKING VELA, IMO 9852432 (NB-312), Passenger (Cruise) Ship, 4-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6316 met geplande oplevering op 5-12-2024, 6-12-2023 uitgedokt, 3-12-2024 opgeleverd als VIKING VELA aan Viking Ocean Cruises Ship XI, vlag: Noorwegen (NIS) (LATY8), in beheer bij Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton en Wilhelmsen Ship Management AS, Lysaker. 53.769 GT. 5.982 DWT. 998 passagiers in 499 hutten.

### Royal Caribbean Group bestelt zesde Edge-klasse schip voor Celebrity Cruises

Royal Caribbean Group heeft aangekondigd een overeenkomst te hebben getekend met Chantiers de l'Atlantique voor de bouw van een zesde schip in de Edge-klasse, dat in 2028 wordt geleverd aan Celebrity Cruises. Edge 6, ofwel “Xcel 2”, zal het zusterschip zijn van Celebrity Xcel, dat later dit jaar haar debuut zal maken. Andere schepen in de Edge-klasse zijn onder meer Celebrity Ascent, Celebrity Beyond, Celebrity Apex en Celebrity Edge – het eerste schip in de serie, dat in 2018 werd geleverd.

“De Edge-klasse van Celebrity heeft premium reizen op zee opnieuw bepaalt, door baanbrekend ontwerp te combineren met onvergetelijke voorzieningen. Elk schip in deze bekroonde serie heeft een nieuwe standaard gezet voor de industrie, en Celebrity Xcel, die later dit jaar zal varen, is daarop geen uitzondering,” zei Jason Liberty, president en CEO van Royal Caribbean Group. “De samenwerking met Chantiers de l'Atlantique om de Edge-klasse uit te breiden met Edge 6 is een belangrijke mijlpaal in onze missie om de beste vakanties ter wereld op een verantwoorde manier te leveren.” (Bron: Cruisereiziger, 22 januari 2025).



<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>  
De Rotterdamse Scheepvaart Boekhandel  
Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Weak	450 / LDT	470 / LDT	480 / LDT
2	India	Weak	445 / LDT	465 / LDT	475 / LDT
3	Pakistan	Weak	440 / LDT	460 / LDT	470 / LDT
4	Turkey	Weak	280 / LDT	290 / LDT	300 / LDT

Sloopprijzen, 3-2-2025, GMS

AK HAMBURG, IMO 8204157, General Cargo Ship, 5.436 GT, 8.828 DWT, te water als CELTIC FUJIYAMA, 12-1-1982 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (1480) als ESTE GLORIA aan Cosmos Shipping Lines S.A., Panama. 5.207 BRT, 8.702 DWT. 1986 verkocht aan Million Shipping S.A., Panama, herdoopt PERLAS I. 1995 verkocht aan Fortune Mar. Ltd., Malta, herdoopt N. HORIZON. 1998 verkocht aan T.K. Shipping Inc., Bahamas, herdoopt T.K. HAMBURG. 12-2013 verkocht aan Toros Shipping Ltd. Corp., Panama (Gamma Denizcilik Nakliyat), herdoopt HAMBURG. 9-2015 verkocht aan AK Hamburg Marine Ltd., Panama, in beheer bij Mednav Chart SAL, Beiroet, Libanon en Faros Shipping Co. S.a.r.l.,



herdoopt AK HAMBURG. 18-12-2018 in beheer bij Mednav Chart SAL, Beiroet, Libanon en Alpha Management Co. S.A. 2-2-2024 vlag: Kameroen (TJM5200), in beheer bij Lahay Shipping Co., Mersin, Turkije. 1-2025 erkocht voor sloop (440 USD/TO) (Cameroon).

ALEXANDER, IMO 8720979, General Cargo Ship, 4.643 GT, 5.786 DWT, 12-1988 opgeleverd door Navashinskiy Oka, Navashino (1711) als NIKOLAY DOLINSKIY aan Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R. 4.643 BRT, 5.020 DWT. 1992 vlag: Rusland. 7-2006 herdoopt STALINGRAD. 4-2009 herdoopt KOUROSH PIONEER. 7-2012 herdoopt CHORON. 4-2017 herdoopt ALEXANDER. 1-2021 herdoopt ALEXANDER I. 7-2021 herdoopt ALEXANDER. 9-1-2025 verkocht voor sloop, verkocht aan PESCO, Hong Kong, China, vlag Tanzania (5IM908), herdoopt ALEK.

ALTAIR, IMO 7700001, Aggregates Carrier, 3.086 GT, 4.714 DWT, gebouwd voor erigen rekening, 7-1978 opgeleverd als CHARM door Svendborg Skibsværft A/S, Svendborg (157), in beheer bij Mortensen & Lange. 1.599 BRT, 3.960 DWT. 1982 verkocht aan Vikur h/f, IJsland, herdoopt KEFLAVIK. 1989 verkocht aan Iceland S.S. Co. Ltd, IJsland, herdoopt IRAFOSS. 1990 verkocht aan Ari Line Ltd., Antigua & Barbuda. 1997 verkocht aan Aasen Transport A/S, Noorwegen, herdoopt AASFJORD. 6-1998 verbouwd tot Aggregates Carrier. 30-9-2010 verkocht aan Arabella Enterprises Corp., 9-2010 vlag: Panama (HP4625). 9-2011 herdoopt ALTAIR. 12-2024 verkocht aan onbekende koper. 15-1-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARK PROGRESS, IMO 9119000 (NB-269), tanker, 28-6-1995 opgeleverd door Murakami Hide Shipbuilding Co. Ltd., Ehime (370) als SUN CHEMIST. 2005 herdoopt MIRANDA I. 12-2017 verkocht aan Hamsa Ships Pvt. Ltd., India (AWXC), in beheer bij Integrity Ships Pvt. Ltd. 3-2020 verkocht voor sloop, bleef in de vaart. 19-1-2022 in beheer bij Asmi Ships Pvt. Ltd., Kolkata. 7-2015 herdoopt ARK PROGRESS. 3-1-2025 als “dood schip” verkocht aan Chittagong Breakers. 4-1-2025 op Chittagong Anchorage. 17-1-2025 als “dood schip” op Chittagong Anchorage, 1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



ATHINA 3, IMO 8711083, Oil Products Tanker, 22.838 GT, 39.977 DWT, 15-7-1988 te water, 11-1988 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (615) als TORM HERDIS aan Herdis Shipping Corp., Liberia. Tanker, 22.838 BRT, 39.977 DWT. 1994 verkocht aan Claudine Transport Corp., Liberia. 1995 verkocht aan Nordholt Ltd., Bahamas, herdoopt NORDHOLT. 1999 verkocht aan P/R Nordshuttle IV DA, Noorwegen, herdoopt CAMPOS TRANSPORTER. 1999 verbouwd tot Shuttle Tanker. 2007 vlag: Liberia, herdoopt SEA SPIRIT. 2009 in de vaart als Oil Products Tanker. 6-2011 nieuwe meting 22.838 GT, 39.977 DWT. 10-2013 vlag: Togo, herdoopt ATHINA. 4-2014 vlag: Panama, herdoopt ATHINA 3. 11-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4NE6). 1-2025 verkocht voor sloop. 1-2-2025 op Bhavnagar Anchorage. (Foto: Teun van der Zee).

BANGLAR JYOTI, IMO 8508943, Crude Oil Tanker, 8.672 GT, 14.541 DWT. 17-10-1986 te water, 4-1987 opgeleverd door Orskov Christensens, Frederikshavn (141) als BANGLAR JYOTI aan Bangladesh Shipping Corp., Bangladesh (S2BJ). 8.672 BRT, 14.541 DWT. 30-9-2024 brak er een brand uit aan boord van de tanker waarbij drie mensen omkwamen, daarna opgelegd in afwachting van reparatie of sloop. 1-2025 verkocht voor sloop (as is Chittagong).

BANGLAR SHOURABH, IMO 8508955, Crude Oil Tanker, 8.672 GT, 14.494 DWT. 9-1987 opgeleverd door Orskov Christensens, Frederikshavn (142) als BANGLAR SHOURABH aan Bangladesh Shipping Corp., Bangladesh (S2BH). 8.672 BRT, 14.494 DWT. 4-10-2024 brand uitgebroken aan boord waarbij één bemanningslid omkwam. 5-10-2024 opgelegd in afwachting van reparatie of sloop. 1-2025 verkocht voor sloop.

**Drie branden op vier schepen binnen twee weken**

Na drie branden waarbij vier schepen betrokken waren in twee weken, hadden belanghebbenden in de haven van Chittagong vragen over de lokale brandbestrijdingscapaciteit en of het zinvol was om goed-gekeurde energieladingen te importeren aan boord van twijfelachtige schepen.

Er brak een grote brand uit aan boord van de 'B-LPG Sophia' en 'Captain Nikolas' tijdens een naar verluidt illegale overslag van schip naar schip voor de kust van Kutubdia, Chittagong. De 'Captain Nikolas' was bezig zijn lading over te laden naar het Bengaalse lichterschip, toen er brand uitbrak aan boord van beide schepen. Alle 31 bemanningsleden overleefden, maar de lichtere tanker raakte aanzienlijk beschadigd.

De LPG Operators Association of Bangladesh (LOAB) beweerde dat de oorsprong van de lading aan boord van de 'Captain Nikolas' verkeerd was aangegeven en dat deze in werkelijkheid afkomstig was uit Iran, een gesanctioneerde leverancier. De LOAB geloofde dat douaneambtenaren betrokken waren bij deze onrechtmatige importregeling en dat ten minste één extra schip een gesanctioneerde Iraanse LPG-lading leverde.

De 'Captain Nikolas' heeft waarschijnlijk een lading gesanctioneerd Iraans vloeibaar aardgas (LNG) geladen in de Perzische Golf, samen met twee zusterschepen die op dezelfde vaart waren.

Op 15 oktober gaf het ministerie van scheepvaart van Bangladesh een circulaire uit waarin importeurs werden aangespoord zich te houden aan de wet op gesanctioneerde schepen en ladingen, en waarin bedrijven eraan werden herinnerd dat Bangladesh van maritieme belanghebbenden eiste dat ze zich hielden aan de sancties van de VS, de VN en de EU, en dat overtredingen Bangladesh blootstellen aan nationale veiligheidsrisico's en reputatieproblemen. Het agentschap verbiedt alle activiteiten met betrekking tot het laden, lossen of overslaan van gesanctioneerde lading in de wateren van Bangladesh.

Het incident met de twee LPG-tankers was de derde grote brand op een schip in de buurt van Chittagong binnen twee weken.

Op 4 oktober brak er een brand uit aan boord van de 'Banglar Shourabh', waarbij één bemanningslid omkwam, en op 30 september brak er een brand uit aan boord van de tanker 'Banglar Jyoti', waarbij drie mensen omkwamen, wat leidde tot oproepen voor meer brandbestrijdingscapaciteiten in Chittagong. De haven heeft geen speciale brandbestrijdingsvaartuigen met de apparatuur om petroleumbranden te bestrijden. (Timsen, 17-10-2024)



BELLA FORTUNA, IMO 7927984 (NB-318), Passenger (Cruise) Ship, 37.773 GT, 1-11-1979 contract, 17-2-1981 kiel gelegd, 26-11-1981 te water, 9-11-1982 opgeleverd door Oy Wärtsilä Ab, Helsinki (431) als SONG OF AMERICA aan P/R Song of America, Noorwegen. 37.584 BRT. 1999 verkocht aan Capital Bank Leasing 6 Ltd., Bahamas (C6QK6), in beheer bij Airtours Pic Sun Cruises, herdoopt SUNBIRD. 2004 verkocht aan Fulmar Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Louis Shipmanagement Ltd. 2005 vlag: Marshall Islands. 31-5-2005 verkocht aan Med Cruise AS, Cyprus, in beheer bij Louis Shipmanagement Ltd., 2005 herdoopt THOMSON DESTINY. 7-2008 verkocht aan Fulmar Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Louis Shipmanagement Ltd. 4-2012 verkocht aan Fulmar Shipmanagement S.A., Malta, in beheer bij Core Marine Ltd. 14-5-2012 verkocht aan Destiny Trading Opco LLC, Malta, (Celestyal Cruises), 2012 herdoopt LOUIS OLYMPIA. 3-11-2014 in beheer bij Optimum Shipmanagement Service. 2014 herdoopt CELESTYAL OLYMPIA. 5-1-2024 verkocht aan Voyage Shipping Inc., Liberia (5LOU5), in beheer bij Royal Marine Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, 1-2024 herdoopt BELLA FORTUNA. 15-5-2024 vanaf Çeşme, Turkije te Ras Al Khaimah, United Arab



Emirates. 24-5-2024 (e) verkocht voor sloop. 1-2025 vlag: Comoros (D6A3777) en herdoopt FORTU. 22-1-2025 vertrokken van Ras Al Khaimah, United Arab Emirates naar Alang, 1-2-2025 op Alang Anchorage, 2-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto CELESTYAL OLYMPIA: Nektarios Papadakis, 13-5-2018, vertrek van Heraklion).

DIAMOND ARROW, IMO 8221911, General Cargo Ship, 4.113 GT, 6.654 DWT, 1982 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (1517) als Balsa 22 aan Mar. Cygnus S.A., Panama. 3.724 BRT, 6.654 DWT. 1989 verkocht aan Balsa Nav. S.A., Panama. 1991 verkocht aan Forth Carriers S.A., Panama. 199- verkocht aan Dowa Line Panama Inc., Panama. 1994 verkocht aan Isla Negros Mar. Inc., Filippijnen, herdoopt ISLA PANAY. 2002 herdoopt DURY. 2003 herdoopt ATLANTIC SKY. 5-2004 herdoopt JI XIANG XING. 1-2007 herdoopt ABDULLAH MUHIEDDIN. 1-2008 herdoopt JOLIE STAR. 6-2012 herdoopt LOAI IV. 6-2014 herdoopt SARA. 2-2017 herdoopt EKRAM. 2022 verkocht aan Arrow Shipping Co. S.A., Togo (5VIN4), in beheer bij Global Management & Trading, Tripoli, herdoopt DIAMOND ARROW. 1-1-2025 op Aliaga Anchorage, 10-1-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

GOLDEN ORIENT, IMO 9137636, Bulk Carrier, 38.995 GT, 73.326 DWT, 6-4-1998 opgeleverd door Halla Engineering Samho, Samho als HALLA PRIDE. 4-1998 herdoopt RED FERN. 12-2005 herdoopt BULK FERN. 4-2010 herdoopt XIN RUN. 15-1-2024 verkocht aan Golden Bulk Shipping Ltd., Panama (3E2664), in beheer bij Golden Wisdom Ship Management Ltd., Hong Kong, 1-2024 herdoopt GOLDEN ORIENT. 10-1-2025 verkocht voor sloop.

GUO YUAN 9, IMO 9100205 (NB-324), Bulk Carrier, 29.016 GT, 48.218 DWT, 29-9-1994 opgeleverd door Danyard A/S, Frederikshavn (726) als NORDPOL aan D/S Norden A/S, Kopenhagen-Denemarken. 1999 verkocht aan Pearl Sea Carriers Inc., George Town-Cayman Islands, herdoopt PILION. 10-2008 vlag: Hong Kong, China, herdoopt GUODIAN 9. 31-1-2011 verkocht aan Bank of Communications, China, in beheer bij Shanghai Fujian Guohang Ocean, 1-2011 herdoopt GUO YUAN 9. 10-12-2024 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, China, vlag: Mongolië (JVSG8). 12-2024 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh (465 USD/TO). 22-1-2025 op Chittagong Anchorage, 2-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



HESTIA, IMO 9183300 (NB-324), Crude Oil Tanker, 57.066 GT, 32.719 NT, 105.477 DWT, 1-12-1999 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1178) als VALIANT aan Qatar Tanker Co., Majura-Marshall Islands (V7BQ2), in beheer bij Mobil Shipping Co. Ltd. 18-1-2008 verkocht aan Chalet Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Eastern Mediterranean Maritime, herdoopt SEADANCE. 16-6-2020 verkocht aan Kazbeg Shipping Inc., Vanuatu, in beheer bij Seagull Shipping Ltd., herdoopt HESTIA. 3-9-2024 verkocht aan Enzo Shipping Inc., Dubai, thuishaven en vlag: Moroni-Comoros (D6A3451), in beheer bij Agilitas Shipping Ltd., Hong Kong, China, herdoopt ENZO. 26-11-2024 van Khor al Fakkan Anchorage, United Arab Emirates (UAE) naar Alang, 2-1-2025 ETA te Alang. 12-2024 verkocht aan Alang Breakers, India. 4-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-1-2025 op Alang Anchorage. 11-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto SEADANCE: Carlo Martinelli, 26-3-2015, Genua).

HL PYEONGTAEK, IMO 9061928, LNG Tanker, 89.956 GT, 71.041 DWT, 1995 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Busan als HANJIN PYEONGTAEK. 30-6-2014 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (DSQF9). 8-2018 herdoopt HL PYEONGTAEK. 1-2025 verkocht voor sloop (as is Korea 480 USD/TO). 1-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4PD6), herdoopt YEONG.

HYUNDAI GREENPIA, IMO 9075333, LNG Tanker, 103.764 GT, 31.129 NT, 71.684 DWT, 10-6-1995 kiel gelegd, 12-11-1996 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (853) als HYUNDAI GREENPIA aan HMM Co. Ltd., Zuid-Korea (DSQP7). 7-2014 verkocht aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea. 1-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 580 USD/TO).

INSE, IMO 8413394, Fishing Vessel, LYBB. 442 GT, 221 DWT, 20-12-1984 opgeleverd door Orskov Yard, Frederikshavn (147) als SKAWBANK. 8-2006 verkocht aan Christer & Lennart Fiskeri, Donsö-Zweden, herdoopt ANNE MIE. 12-2013 verkocht aan Astrid Fiskeri AS, Denemarken (Pedersen Andersen Rasmussen, Skagen). 16-11-2016 verkocht aan Banginis JSC, Litouwen (LYBB). 1-2018 herdoopt INSE. 22-1-2024 gearriveerd met het vissersvaartuig TOVE bij Smedegaarden A/S te Esbjerg om gesloopt te worden.



ITAUGUA, IMO 9102277, Crude Oil Tanker, VLCC, 163.882 GT, 300.361 DWT, 14-1-1997 opgeleverd als SAFANIYAH. 1-2020 herdoopt LILA ROME. 2-2020 herdoopt PERON. 7-2023 herdoopt CINNAMON. 17-5-2024 verkocht aan Itaugua Services Inc., Comoros (D6A3529), in beheer bij Blue Ocean Maritime Consult en Itaugua Services Inc., 5-2024 herdoopt ITAUGUA. 1-2025 verkocht voor sloop (477 USD/TO). (Foto: Teun van der Zee, 1-7-2007, Europoort).

JIMEI SHUNHAO, IMO 9114579, Bulk Carrier, 58.098 GT, 91.443 DWT, 31-5-1995 opgeleverd door Mhi Nagasaki Shipyard & Engine Works, Nagasaki als SHINCHI MARU. 4-2014 verkocht aan Jimei Pacific Shipping Co. Ltd., Panama (3FTQ4), in beheer bij Mentor Pacific Ltd., Fujian, China, 4-2014 herdoopt JIMEI SHUNHAO. 29-11-2024 (e) verkocht voor sloop (460 USD/TO as is Fujairah). 2024 verkocht naar Comoros (D6A3665), herdoopt JIM. 10-1-2025 op Chittagong Anchorage, 16-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JIN HAI FU, IMO 9081198 (NB-316), Bulk Carrier, 38.608 GT, 73.222 DWT. 1995 opgeleverd als ELERANTA aan Seaways Carriers S.A., Liberia. 2010 verkocht aan Lian Feng Container Line Ltd., Hong Kong., herdoopt JIN HAI SHENG. 2013 verkocht aan Fujian Shipping Co., China (BPDF9), herdoopt JIN HAI FU. 6-4-2024 verkocht voor sloop. 9-4-2024 verkocht aan Hong Kong Jianye Shipping, Hong Kong, vlag: Panama (3E6107). 16-1-2025 op Chittagong Anchorage, 29-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

JOHN F. KENNEDY (CVA-67), Class Aircraft Carrier, 30-4-1964 besteld, 22-10-1964 kiel gelegd bij Newport News Shipbuilding and Drydock Co., Newport News, VA (577), 27-5-1967 gedoopt JOHN F. KENNEDY door zijn dochter Miss Caroline Kennedy en te water gelaten, 31-8-1968 opgeleverd door de werf aan U.S. Navy. 7-9-1968 te Newport News, VA in dienst gesteld als JOHN F. KENNEDY (CVA-67). 61.000 DWT, 8 x Babcock & Wilcox ketels, 280.000 APK, 4 Turbines, 33,5 knots. 1-12-1974 na verbouwing in dienst gesteld als Multi-purpose Aircraft Carrier JOHN F. KENNEDY (CV-67). 23-3-2007 uit dienst gesteld. 26-7-2007 van Mayport met een sleepboot naar Norfolk. 22-3-2008 naar Philadelphia, Pa gesleept. 16-10-2009 geschrapt uit het Navy Register. 16-1-2025 vertrokken van Philadelphia achter de sleepboot LANEY CHOUEST (IMO 9271690, 2003, 5.922 GT, WDN5472) naar Brownsville, Texas om gesloopt te worden, 28-1-2025 ETA te Brownsville, Texas.

### **JOHN F. KENNEDY naar de sloop**

De romp van het ontmantelde vliegdekschip JOHN F. KENNEDY (CV-67) werd op 16 januari 2025 door de LANEY CHOUEST over de Delaware River gesleept, op weg van de Philadelphia Inactive Ship Maintenance Facility van de marine naar Brownsville, Texas voor ontmanteling. Kort voor 9 uur 's ochtends



manoeuvreerden sleepboten de romp over de Delaware River en werd toen aan de LANEY CHOUEST vastgemaakt. Het vliegdekschip werd in 2007 ontmanteld in Mayport, Florida, en ligt sindsdien in Philadelphia. Tijdens de ontmantelingsceremonie van het vliegdekschip in Mayport preees admiraal John Nathman, destijds commandant van de Fleet Forces, 'Big John', de bijnaam, als 'een icoon van Amerikaanse macht en vrijheid'.



De marine verkocht het vliegdekschip in 2021 voor één cent aan International Shipbreaking Limited/EMR Brownsville. De verwachting was dat het werk eind 2023 zou beginnen, maar de marine heeft het tot nu toe uitgesteld. In 2023 verklaarde Robert Berry, vicevoorzitter van International Shipbreaking Ltd./EMR Brownsville, dat de marine "een hardere lijn hanteert op het gebied van beveiliging met de JFK dan hij ooit heeft meegemaakt in al zijn jaren van zaken doen met die tak van het leger, en dat dit specifieke schip meer beveiliging om zich heen heeft dan de andere vliegdekschepen die ISL in het verleden heeft gehad." (U.S. Navy photo by Mate 1st Class Greg Curry, Public Domain, 11-11-2003 vertrek Naval Station Mayport).

KARAM 14, IMO 8915304, Bulk Carrier, 8.414 GT, 14.348 DWT. 20-11-1989 te water, 2-1990 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Akitsu (2638) als ORIENTAL TIGER aan Channel Shipping Pte. Ltd., Singapore. 1996 verkocht aan Laurel Maritime Co. Ltd., Cyprus. 2-2024 verkocht aan Vinaship JSC, Vietnam, 2-2004 herdoopt MY THIH. 12-2022 verkocht aan Friends Shipping Co. S.A., vlag Comoros (D6A3056), 12-2022 herdoopt KARAMA 14. 3-4-2024 verkocht aan Massa Shipping Co., Comoros, 4-2024 herdoopt KARAM 14. 6-1-2025 verkocht voor sloop naar India. 12-1-2025 op Alang Anchorage, 16-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KRITI I, IMO 7814046, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 27.239 GT, 5.339 DWT. 22-2-1979 te water, 5-1979 opgeleverd door Koyo Dockyard Co., Mihara (828) als NEW SUZURAN aan Shin Nipponkai Ferry K.K., Japan. 14.624 BRT, 5.561 DWT. 1996 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland (SZRD), herdoopt KRITI I. 27.239 GT, 5.339 DWT. 12-2023 verkocht aan Attica Group., Griekenland, in beheer bij Attica Ferries Single Member, Athene. 1-2025 verkocht voor sloop.

KRITI II, IMO 7814058, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 27.239 GT, 5.339 DWT. 30-3-1979 te water, 7-1979 opgeleverd door Koyo Dockyard Co., Mihara (830) als NEW YUKARI aan Shin Nipponkai Ferry K.K., Japan. 14.618 BRT, 5.631 DWT. 1996 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland (SZQW), herdoopt KRITI II, 27.239 GT. 11-2023 verkocht aan Attica Group., Griekenland, in beheer bij Attica Ferries Single Member, Athene. 1-2025 verkocht voor sloop.

LADY CEDROS, IMO 9165504 (NB-323), Bulk Carrier, 77.240 GR, 151.249 DWT, 18-12-1997 kiel gelegd, 25-2-1998 te water, 26-5-1998 opgeleverd NKK Shipbuilding, Yokohama als LADY KADOORIE aan STX Marine Service Co. Ltd., vlag: Republic of Korea (DSQV8). 28-6-2010 verkocht aan NYK Bulkship Korea Co. Ltd., Republic of Korea. 1-2018 herdoopt LADY CEDROS. 28-6-2010 verkocht aan NYK Bulkship Korea Co. Ltd., Republic of Korea, in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 13-6-2023 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 29-11-2024 verkocht aan Chittagong Breakers, Bangladesh (467 USD/TO). 8-1-2025 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 15-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LAKATAMIA, IMO 9203796, Oil Products Tanker, 29.439 GT, 44.999 DWT, 5-1-2000 opgeleverd door Deawoo H.I. Ltd., Okpo (5171) als WORLD TRUMPET aan Sorrento Co. S.A., Panama (3FXT9), in beheer bij World-Wide Shipping Agency (S) Pte. Ltd. 2003 in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd., Singapore. 22-3-2004 verkocht aan Seabulk Overseas Transport Inc., Liberia, herdoopt SEABULK RELIANT. 14-9-2005 verkocht aan Lakatamia Shipping Co. Ltd., 9-2005 vlag: Bahamas (C6UP8), in beheer bij World Tankers Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt LAKATAMIA. 24-1-2025 verkocht voor sloop.

LEENA, IMO 9044035, Bulk Carrier, 13.712 GT, 22.050 DWT, 10-1-1994 te water bij Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1031), 2-4-1994 opgeleverd door Onomichi Zosen KK, Onomichi (376) als GRETKE OLDENDORFF aan Kingston Maritime Corp, Monrovia-Liberia, in beheer bij Egon Oldendorff G.m.b.H. & Co. K.G. 2004 verkocht aan K/S Danskib 43, Monrovia-Liberia. 12-2004 vlag: Panama. 8-2009 vlag: Hong Kong, herdoopt TASMAN ID. 21-11-2012 verkocht aan Qi Chen Shipping Co. Ltd., Zhangzhou Shipping Co., herdoopt QI CHEN. 5-2020 vlag: Panama. 11-2020 herdoopt HE CHUN 168. 20-12-2020 in beheer bij Fujian Shipping Group Co. Ltd. 15-9-2022 verkocht aan Leena Shipping Co. S.A., 9-2022 vlag: Comoros (D6A3001), in beheer bij Cedar Marine Services S.A.L., Tripoli, herdoopt LEENA. 1-2025 verkocht voor sloop (441 USD/TO). 2-2-2025 op Gadani Anchorage.



MÆRSK FETCHER IMO 9086215 (NB-324), Offshore Supply Ship, 2.961 GT, 16-12-1994 te water, 13-3-1995 opgeleverd als MÆRSK FETCHER aan I/S of D/S Svendborg and D/S af 1912, A.P. Møller, Denemarken. 2003 over aan A.P. Møller-Mærsk A/S, Denemarken. 4-2008 verkocht aan Maersk Supply Service A/S, Denemarken. 9-2013 verkocht aan Maersk Supply Service U.K. Ltd., Rio de Janeiro-Brazilië, herdoopt MAESK FETCHER. 3-2014 vlag: Isle of Man. 14-10-2014 verkocht aan Stand New International Invest, Hong Kong, in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Anglo-Eastern Ship Management Ltd., 16-10-2014 te Peterhead overgedragen en herdoopt HAN JI 2. 19-10-2024 van Rotterdam, 2-11-2014 passage Suez, 29-11-2024 te Hong Kong. 5-2015 in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en China Minsheng Shipping Management Co. Ltd. 12-2015 (e) opgelegd. 4-2016 in beheer bij China Sunrise Group Co. Ltd. en Sinoship Maritime Services Co. 3-4-2023 verkocht aan Xingshun Shipping Co. Ltd., Sierra Leone. 7-2023 vlag: onbekend. 28-3-2024 verkocht voor sloop. 28-3-2024 verkocht aan New Century Shipping Hong Kong., Hong Kong, China, vlag: Sierra Leone (9LU2322). 21-5-2024 op Chittagong Anchorage., 25-5-2024 aanvang van de sloop. (Aanvullende info: Bent Mikkelsen. Foto: Jan Plug, 14-1-2013, vertrek Niteroi).

MARTHA OPTION, IMO 9072836, Chemical Tanker, 7.922 GT, 13.940 DWT, 11-3-1993 te water, 11-8-1993 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co., Akitsu (2777) als LODESTAR SPIRIT aan Eiko Maritime S.A., Panama. 7926 GT. 13.924 DWT. 2002 verkocht aan Philbox Ltd., Newcastle-U.K., in beheer bij Zodiac Maritime Ltd., herdoopt ST. JAMES PARK. 5-2012 verkocht aan PT Waruna Nusa Sentana, Indonesië (PONO), herdoopt MARTHA OPTION. 2016 nieuwe meting: 7.922 GT, 13.940 DWT. 1-2025 verkocht voor sloop (660 USD/TO as is Belawan).

MEDELIN MASTER, IMO 9043732 (NB-323), Chemical/Oil Products Tanker, 7.915 GT, 13.940 DWT. 17-4-1992 te water, 3-10-1992 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd., Akitsu (2750) als JIPRO STAR aan Jipro Shipping S.A., Panama. 1997 verkocht aan KS UL Bruce, Panama, herdoopt BRUCE PARK. 2004 vlag: U.K. 5-9-2008 verkocht aan Elton Navigation Corp., U.K. 10-2-2012 verkocht aan Waruna Nusa Sentana P.T., Indonesië (POLN), 3-2012 herdoopt MEDELIN MASTER. 12-2024 verkocht voor sloop (as is Belawan 655 USD/TO). 22-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 23-1-2025 te Alang op het



strand gezet om gesloopt te worden.

MIRAI, IMO 8208983, 2.875 GT, 16-2-1982 opgeleverd door Imai Seisakusho, Iwagi (221) als BLUE COLUMBIA aan World Empire Lines S.A., Panama. 2.625 BRT, 4.869 DWT. 1983 herdoopt TASMAN PRINCE. 1984 herdoopt JASMIN PRINCE. 1995 verkocht aan Ken Line S.A., Panama. 1996 verkocht aan J.S.Co. Lesprom, Nakhodka-Rusland, herdoopt ARKADIY DUDENKOV. 21-1-2020 verkocht aan Mira Shipping LLC, Togo (5VHA8), in beheer bij MV-Line Co. Ltd. herdoopt MIRAI. 1-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 17-1-2025 op Chittagong Anchorage, 24-1-2025 op het strand gezet om gesloopt te worden.



NAVION BRITANNIA, IMO 9145188, Shuttle Tanker, 1998 opgeleverd door Astilleros de Sestao S.R.L Sestao als NAVION BRITANNIA aan Navion Shipping A/S, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij OSM Shipmanagement A/S, Kristiansand. 72.732 GT, 38.133 NT, 124.238 DWT. 2 x 12.480 EPK, MAN-B&W 6L60MC. 2002 verkocht aan Navion Maritime A/S, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij OSM Shipmanagement A/S, Kristiansand. 2004 verkocht aan Navion Offshore Loading A/S, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij OSM Shipmanagement A/S, Kristiansand. 2005 in beheer bij Teekey Maritime Service A/S Stavanger. 2009 vlag: Bahamas (C6XC9), in beheer bij Teekey Shipping (Norway) A/S Stavanger. 2014 verkocht aan Teekey Navion Offshore Loading Pte. Ltd., Bahamas (C6XC9), in beheer bij Teekey Shipping (Norway) A/S Stavanger. 17-12-2014 verkocht aan Altera Shuttle Loading Pte. Ltd., Bahamas (C6XC9), in beheer bij Teekey Shipping (Norway) A/S Stavanger. 6-2015 in beheer bij Altera Infrastructure Norway AS. 20-6-2018 verkocht aan Karatal Shipping Inc., Panama (3EHV6) in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 2018 verkocht aan R L Kalthia Ship Breaking Pvt., India, vlag: St. Kitts & Nevis,. 24-7-2018 te Alang, 28-7-2018 op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Arjan Elendorp, 6-6-2013).

ALEXITA SPIRIT, IMO 9152507, Shuttle Tanker, 26-8-1998 opgeleverd door Hasihima Zosen K.K., Todotsu (1129) als STENA ALEXITA aan Partrederi Nordshuttle III DA, Grimstad-Noorwegen (LJKL), in beheer bij Ugland Nordic Shipping ASA, Sandefjord. 76.834 GT, 34.036 NT, 127.535 DWT. 2 x 12.000 EPK, MAN-B&W 7S50MC, Mitsui. 1999 verkocht aan Partrederi Stena Ugland Shuttle Tanker 1, Grimstad-Noorwegen, in beheer bij Ugland Nordic Shipping ASA, Sandefjord. 2004 vlag: Bahamas, in beheer bij Teekey Shipping Norway A/S, Stavanger. 25-2-2008 in beheer bij Standard Marine Tonsberg AA en Seapeak Maritime Ltd. 6-2015 in beheer bij Equinor ASA. 30-6-2018 in beheer bij Altera Infrastructure Norway AS. 10-2018 herdoopt ALEXITA SPIRIT. 10-4-2029 verkocht aan Karatal Shipping Inc., Charlestown, Saint Kitts and Nevis, 4-2019 vlag Panama (3FVY3), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah. 7-5-2019 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

### **Boete geaccepteerd voor het illegaal slopen van tankers in Alang**

De Altera Infrastructure heeft zich neergelegd bij het betalen van een boete van 695.500 euro voor het illegaal slopen van twee tankers in Alang in 2020. Daarmee vermijdt het Noorse scheepsmanagementbedrijf een rechtszaak. De zaak loopt al sinds er vijf jaar geleden een inval werd gedaan in het kantoor van Altera. Het draaide om de ontmanteling van de NAVION BRITANNIA en ALEXITA SPIRIT (IMO 9152507) op een scheepssloperij in Alang. De rechtszaak zou in januari 2025 van start gaan, nadat Altera de boete had aangevochten. Uiteindelijk heeft de scheepsexploitant ervoor gekozen om de boete te betalen.

Uit het onderzoek was gebleken dat Altera ervoor had gekozen om de schepen in India te ontmantelen. Met behulp van contante koper Wirana, een schroothandelaar die al zwaar was beboet in de Harrier-zaak, kon Altera de twee tankers verkopen tegen een aanzienlijk hogere prijs dan wat ze zouden hebben gekregen als ze

aan een duurzame scheepssloperij zouden hebben verkocht. (Timsen, 8-1-2025).

NEVELSK, IMO 9272670, General Cargo Ship, 4.450 GT, 5.577 DWT, te water als ATLANTIC HAWK, 2003 opgeleverd als CARIBBEAN SINA. 11-2003 herdoopt ATLANTIC HAWK. 2014 verkocht van W. Bockstiegel G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Asian Trader", Antigua and Barbuda aan NIC Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, 11-2014 herdoopt NICA. 1-2018 herdoopt FESCO NEVELSK. 3-12-2024 verkocht aan Maritime Trading Ltd., Sierra Leone (9LS2084), in beheer bij Steam Line Middle East Shipping LLC, Dubai, 12-2024 herdoopt NEVELSK. 4-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 7-1-2025 op Alang Anchorage, 8-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOLAN, IMO 9155808, Crude Oil Tanker, 79.633 GT, 153.152 DWT, 1998 opgeleverd als BRABANT aan Front Brabant Inc., Noorwegen (NIS), in beheer bij Frontline Management AS. 2000 herdoopt FRONT BRABANT. 10-2020 vlag Marshall Islands. 5-2017 verkocht aan Profit Partner Ventures Ltd., vlag Panama. 2017 herdoopt RISE GLORY. 12-2018 vlag Iran (EPHD9), herdoopt SOLAN. 12-3-2019 verkocht aan Ghad Shipping Inc., Iran, in beheer bij Vaniya Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 2025 verkocht voor sloop. 24-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 30-1-2025 op Alang Anchorage, 31-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN PEACE, IMO 9050395, Bulk Carrier, 39.012 GT, 72.338 DWT. 2-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (830) als BUNGA SAGA EMPAT aan Malaysian Int. Shipping Corp. Bhd., Port Klang. 2005 verkocht aan Shoreline Universal Ltd., Douglas-IOM, herdoopt HAMBURG MAX. 3-2014 vlag: Marshall Islands, 10-3-2014 in beheer bij Oceanbulk Maritime S.A., 3-2014 herdoopt COYOTE. 2014 verkocht aan Ever Glory International Shipping Ltd., 6-2014 vlag: Panama (3EEP3), 23-6-2014 in beheer bij Fujian Wanjia International, 6-2014 herdoopt JU YUAN. 23-4-2016 in beheer bij Megawell International Shipmanagement. 20-1-2021 verkocht aan Ocean Peace Shipping (H.K.) Ltd., Hong Kong, vlag: Panama, herdoopt OCEAN PEACE. 17-1-2025 (e) verkocht voor sloop (477 USD/TO). 28-1-2025 op Chittagong Anchorage.

OCEAN STAR, IMO 8004129, General Cargo Ship, 3.145 GT, 5.207 DWT. 5-6-1980 te water, 7-1980 opgeleverd door Hakata Zosen, Hakata (228) als MAY SKY aan Meiho Kaiun K.K., Japan. 2.493 BRT. 5.207 DWT. 1982 verkocht aan Novel Way Shipping S.A., Panama, herdoopt CALM WAY. 1986 verkocht aan Aquamarine Maritime S.A., Panama, herdoopt ORIENTAL JADE. 1992 verkocht aan Vietnam Sea Transport Co., Vietnam, herdoopt PHUONG HONG. 1994 verkocht aan Concha Marine Ltd., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt BASHAYER. 1994 verkocht aan Plus Shipping, Malta, herdoopt TURIDDU. 1997 verkocht aan Universal Eternity S.A., Panama, herdoopt URRI. 1997 nieuwe meting 3.145 GT. 2000 verkocht aan Fortress Shipping Ltd., Malta, herdoopt EKATERINI. 2008 herdoopt KATERINI. 4-2010 herdoopt RIBAL CRUISE. 12-2013 herdoopt JUPITER. 6-2017 herdoopt IVANKA. 29-4-2023 verkocht aan Island Star Shipping Ltd., Damietta, vlag Comoros (D6A3025), 4-2023 herdoopt OCEAN STAR. 9-1-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN VALIANT, IMO 8758330, semi-sub booreiland, 1988 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan als OCEAN VALIANT aan Odeco Inc., New Orleans (WRYI). 26.692 BRT, 8.007 NRT. 2020 opgelegd te Invergordon. 11-12-2024 passage Basrock met de sleepboot SPM NEEL PRATAP 180 (IMO 9388613, ex MAERSK TRACER) op weg naar Aliğa, 23-1-2024 ETA te Aliğa. 14-1-2025 het ontmantelde boorplatform 'VIKING VALIANT' (IMO: 8753330), dat werd gesleept door de SPM NEEL PRATAP 180 naar slopers te Aliğa, brak los van de sleepboot tijdens stormachtig weer en liep aan de grond op het strand van El Haouichet, op circa 11 mijl ten oosten van Bizerte. Er is geen vervuiling of andere milieuschade gemeld. De huidige waarde van het boorplatform bedroeg 323 miljoen Amerikaanse dollars. (Timsen, 14-1-2025).

### **Duikers ingezet op gestrande olieplatform**

Na de gronding van de 'OCEAN VALIANT' zijn tot nu toe geen lekken ontdekt en het incident heeft geen slachtoffers geëist. De autoriteiten zijn momenteel bezig met het beoordelen van de materiële schade. Tunesië zou via het ministerie van Buitenlandse Zaken contact opnemen met het land van herkomst van de sleepboot 'SPM NEEL PARATAB 180' om de nodige assistentie te vragen om het platform te bergen. Op 15 januari werd een werkvergadering gehouden op het voorzitterschap van de regering, waar werd besloten om het bedrijf dat verantwoordelijk is voor het slepen, in te schakelen om deze operatie uit te voeren. Er is een plan in de maak om het platform te vervoeren naar Aliğa, de oorspronkelijke bestemming vóór het incident, dat plaatsvond vanwege de breuk van de sleepkabel tussen de sleepboot en het platform. De minister van Transport heeft een onderzoek bevolen en duikers gingen op 16 januari naar de grondingslocatie om aanvullende controles uit te voeren. Daarnaast kwamen Tunesische reddingsteams op 12 januari tussenbeide om de bemanning van de sleepboot te helpen en het platform te beveiligen. Het platform was voorheen eigendom van de in New York genoteerde offshore booronderneming Diamond Offshore, die in 2024 door Noble werd gekocht. Voordat de overname werd afgerond, verkocht het bedrijf het 50 jaar oude semi-sub-platform 'OCEAN MONARCH' voor schroot en kondigde aan dat hetzelfde zou gebeuren met de 'OCEAN VALIANT', die sinds 2020 geen contract meer heeft. (Timsen, 16-1-2025).

RIALTO, IMO 9160530 (NB-324), Chemical/Products Tanker, 27.526 GT, 47.358 DWT, 16-11-1998



opgeleverd door Uljanik Shipyard, Pula als SIBERIAN SEA. 27-6-2024 verkocht aan North Eastern Shipping Co. Ltd., 6-2014 vlag Rusland, in beheer bij Sovcomflot en SCF Management Services Cyprus, herdoopt ZOLOTJ MOST. 2-2018 verkocht aan Morskoy Standart-Bunker LLC, Rusland, 2-2018 herdoopt KAIROS. 2-2020 vlag: St. Kitts and Nevis, herdoopt KAIROS 3. vlag: 2-2020 Panama, herdoopt KAIRO 1. 8-2020 St. Kitts and Nevis.. 11-11-2020 verkocht aan Natan Pvt. Ltd., St. Kitts and Nevis. 2-2023 Kameroen (TJM0128), herdoopt RIALTO. 23-6-2023 in beheer bij Natan Pvt. Ltd., Singapore en Breeze Marine Services Ltd., Dubai. 12-2024 verkocht voor sloop naar India (476 USD/TO). 16-1-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-1-2025 op Alang Anchorage, 19-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

RONG YUAN, IMO 9157507, Bulk Carrier, 36.551 GT, 70.257 DWT, 20-11-1997 opgeleverd als ENERGY POSEIDON. 9-2000 herdoopt ENERGY ROSE. 12-2023 herdoopt GH PROSPERITY. 18-5-2015 verkocht aan Hai Yuan Shipping Ltd., Panama (3FXE7), in beheer bij Dia Yuan International Shipping Co. Ltd., Guangzhou, 5-2015 herdoopt RONG YUAN. 1-2025 verkocht voor sloop (450 USD/TO).

SAO LUIZ, IMO 9055113, Bulk Carrier, 25.039 GT, 42.815 DWT. 8-2-1994 te water, 8-1994 opgeleverd door IR Caneco, Rio de Janeiro (336) als SAO LUIZ aan Nav. Mansur Ltda., Rio de Janeiro. 9-2007 herdoopt ALIANCA SAO LUIZ. 6-2008 herdoopt SAO LUIZ. 30-8-2024 (e) verkocht voor sloop. 10-2024 herdoopt NM LUIZ. 2024 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

SK SPLENDOR, IMO 9180231 (NB-323), LNG Tanker, 92.866 GT, 75.154 DWT. 10-8-1998 kiel gelegd, 28-11-1998 te water, 30-3-2000 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1258) als SK SPLENDOR aan SK Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D7SR). 11-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 496,5 USD /TO). 27-1-2025 op Chittagong Anchorage. 6-12-2024 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Navi Mumbai, vlag: Saint Kitts and Nevis (V4OE6), in beheer bij Total Marine (India) Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India. 1-2025 herdoopt LEAN. 27-1-2025 op Chittagong Anchorage.

SK STELLAR, IMO 9180243 (NB-323), LNG Tanker, 92.866 GT, 75.135 DWT. 19-7-1999 kiel gelegd, 30-10-1999 te water, 7-12-2000 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1250) als SK STELLAR aan SK Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D8SS). 15-11-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 496,5 USD /TO). 2024 verkocht naar St. Kitts & Nevis (V4OA6), 2024 herdoopt LAR. 11-1-2025 op Chittagong Anchorage, 15-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SK-SUMMIT, IMO 9157624 (NB-323), LNG Tanker, 95.378 GT, 76.064 DWT. 5-1-1998 kiel gelegd, 4-4-1998 te water, 3-8-1999 opgeleverd door Daewoo Heavy Industries Ltd. (2202) als SK SUMMIT aan SK Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D8SK). 11-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 496,5 USD /TO). 7-12-2024 verkocht aan Offshore Recycling Fund Ltd., St.Kitts and Nevis (V4OB6), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt MIT. 23-1-2025 op Chittagong Anchorage, 30-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAI FU NO. 3, IMO 7927453 (NB-295), Refrigerated Cargo Ship, 3.513 GT, 4.166 DWT. 17-2-1980 te water, 29-4-1980 opgeleverd als FALCON door Taihei Kogyo, Akitsu (1357) aan Fuji Shoun K.K., Japan. 3.345 GT, 4.166 DWT. 1983 verkocht aan Makoto Senpaku K.K., Japan. 1991 verkocht aan Naviera de Falcon S.A., Panama, herdoopt FALCON II. 1993 verkocht aan Sun Big Shipping S.A., Panama, herdoopt SUN BIG No. 66. 1999 verkocht aan Sun Victory Shipping S.A., Panama, herdoopt TAI FU No. 3. 2007 vlag: Kiribati. 2016 vlag: Panama (H3AI). 5-7-2022 verkocht voor sloop, bleef in de vaart. 2-1-2025 te Bangkok. 3-1-2025 verkocht voor sloop.



TAKUN, IMO 7389493 (NB-317), FSO, 170.706 GT, 349.592 DWT. 29-10-1977 te water, 30-12-1977 opgeleverd als VELMA door Kockums Mek.Verktsted AB, Malmø (555) aan Ditlev Simonsen Rederi AS, Noorwegen. VLCC, 178.445 BRT, 144.882 NRT, 357.632 DWT. 6-1985 verkocht aan Suecia Shipping I AS, Oslo-Noorwegen. 10-1985 vlag: Bahamas, in beheer bij Nordia Shipping, herdoopt ZENIT JUNO. 1986 verkocht aan Workworth Shipping Inc., Bahamas (Nordia Shipping), 1986 herdoopt JUNO. 1989 verkocht aan Argo Bellona Shipping Ltd., Bahamas (Nordia Shipping). 1990 in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 1991 verkocht aan Argo Juno Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 1995 in beheer bij Ugland Interocean Management Ltd. 1997 verkocht aan Contarell PSO Inc., Bahamas, in beheer bij Modec Inc., 1997 herdoopt TA'KUNTAH. 1997/8 verbouwd tot opslagtanker, 8-1998 in productie. 2013 verkocht aan Pemex Exploracion y Produccion, vlag Mexico. 12-10-2023 verkocht aan Lyra Trading Ltd., 2023 vlag Comoros (D6A3265), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, Maharashtra, India, 10-2023 herdoopt TAKUN. 13-5-2024 verkocht voor sloop naar India. 12-1-2025 van Duqm, Oman naar de sloop. 25-1-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: JUNO, Teun van der Zee, 16-7-1991, 8<sup>e</sup> Pet.)

THREE STAR, IMO 9125358, Bulk Carrier, 26.040 GT, 45.217 DWT, 28-3-1996 opgeleverd als LIBRE. 2005 herdoopt VENETICO BREEZE. 2005 herdoopt AYIA MARINA. 2019 herdoopt WANTONG SPIRIT. 2021 herdoopt OCEAN CHERRY. 2022 verkocht aan OFC Marine Ltd., Panama, 2022 herdoopt OCEAN GROW. 2023 verkocht aan Three Star Shipping Co. Ltd., Panama (3EOU), in beheer bij Shanghai Changyunsheng Ship Management Co. Ltd., Shanghai, herdoopt THREE STAR. 12-2024 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 23-1-2025 op Chittagong Anchorage

TOVE, IMO 5362087, Fishing Vessel, LYSF, 296 GT, 1961 opgeleverd door Bolsones Verft, Molde als DENDIT. 2-5-1990 herdoopt KATHRINE SKJOLD. 10-1995 herdoopt LANDS END. 11-2006 herdoopt LEONA. 18-10-2007 verkocht aan BANGINIS JSC, Klaipeda-Litouwen (LYSF), 10-2007 herdoopt TOVE. 22-1-2024 met op sleep het vissersvaartuig INSE gearriveerd bij Smedegaarden A/S te Esbjerg om gesloopt te worden.

ULSAN GAS, IMO 9119256, LPG Tanker, 2.797 GT, 3097 DWT, 20-12-1994 opgeleverd door Watanabe Zosen K.K., Hakata (285) als RUN HAI aan aan Run Hai Shipping S.A., Panama. 6-4-2026 verkocht aan E MARINE CO. LTD., Seoul, vlag South Korea (D7CF), 4-2026 herdoopt ULSAN GAS. 2024 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 8-1-2025 op Chittagong Anchorage, 12-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



Z.53 VAN EYCK, IMO 7916959, vissersvaartuig, 234 GT, casco gebouwd door West-Vlaamse Scheepswerven N.V. te Oostkamp (C99), 1981 opgeleverd als VAN EYCK door Firma S.c.a.p te Oostende als VAN EYCK aan Rederij Depaepe-Versluys P.V.B.A., Zeebrugge (OPCA). 158 BRT, 10 EPK, 596 kW, A.B.C. 6MDXC, 1982 verkocht aan Rederij Depaepe P.V.B.A., Zeebrugge 1988 eigenaar: P.V.B.A. Rederij Depaepe, Zeebrugge. 27-9-2024 verkocht voor sloop, 2024 gesloopt in Nederland. (Foto: Teun van der Zee, 20-6-1989, Zeebrugge).

WELLGEM, IMO 9109495, Bulk Carrier, 36.666 GT, 69.925 DWT, 6-1995 opgeleverd als ASIAN NOVA, 8-2003 herdoopt BARRAMUNDI. 8-2009 herdoopt MP PANAMAX 4. 10-2021 herdoopt PLUTUS. 2-2022 herdoopt JAL SHAKTI. 29-6-2022 verkocht aan Well Gem Shipping Ltd., Fujian, vlag Panama (3E2553), 7-2022 herdoopt WELLGEM. 1-2025 verkocht voor sloop (as is China).

WEST OCEAN 22, IMO 8912871, General Cargo Ship, 3.972 GT, 4.168 DWT. 12-11-1992 te water, 4-1993 opgeleverd als POYARKOVO door Sedef Gemi Endustrisi, Gebze (92) aan Woodsy Carriers One Ltd-, Valletta-Malta. 3.972 GT, 4.168 DWT. 1998 verkocht aan Findex Projects Ltd, Madeira-Portugal, herdoopt SIDER TRADER. 2000 verkocht aan AB LISCO Baltic Service, Klaipeda-Litouwen, herdoopt KESTUTIS. 6-2001 verkocht aan DFDS Seaways AB, Litouwen. 2006 verkocht aan Inter Carib AS, Tønsberg-Noorwegen, herdoopt TRISTEIN. 6-2008 herdoopt SCARLETT LUCY. 5-2012 herdoopt ANTUNG. 11-2012 herdoopt TIARE MOANA. 8-2016 herdoopt OCEAN LEGEND. 2024 vlag: Filipijnen (DUA3517), 2024 herdoopt WEST OCEAN 22. 2025 verkocht voor sloop.

ZENITH, IMO 9101651, Container Ship, 8.270 GT, 10.354 DWT. 31-7-1995 opgeleverd als HEUNG-A HONGKONG. 14-9-2015 verkocht van Heung-A Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea aan Harbour Zenith Sendirian Berhad, Maleisië, herdoopt HARBOUR ZENITH. 1-2025 verkocht aan Chittagong Breakers, Bangladesh. 1-2025 herdoopt ZENITH. 25-1-2025 op Chittagong Anchorage, 29-1-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.