



BOREAS, foto: Jan Plug, 10-3-2025, aankomst te IJmuiden

NIEUWSBRIEF-327

12 APRIL 2025



ANDREA ANON, IMO 9362657 (NB-310), 6-4-2006 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2005-699C) als ANJA-C aan Carisbrooke Shipping CV 2 B.V., U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 5.604 GT, 2.877 NT, 8.057 DWT. 108,20 x

18,20 x 9,00 x 7,060 meter. 12,5 kn. 3.804 EPK, 2.800 kW, STX Engine Co. Ltd. 4-2006 herdoopt ANDREA ANON. 11-6-2007 (e) verkocht aan BBS Short Sea I KS, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 2-2008 (e) verkocht aan Cantabrico Naviera, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 11-12-2008 (e) verkocht aan BBS Short Sea I KS, U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd. en Carisbrooke Shipping Management G.m.b.H. 2017 in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Carisbrooke Shipping Ltd. 3-7-2017 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PCTP, thuishaven: Schoonhoven, in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven. 19-9-2017 (vt) herdoopt MANISA CAMILLA. 20-12-2018 (v) herdoopt SIDER FLOYEN. 27-4-2019 (mt) gearriveerd te Lissabon, Portugal. 2019 verkocht aan Eos Ulriken Ltd., thuishaven Madeira, vlag: Portugal (Madeira), roepsein CQAM8, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, Noorwegen, 30-4-2019 (mt) herdoopt MANISA FLOYEN. 25-10-2023 te Sulina, Roemenië verkocht aan A&K Fleet Management LLC Company Co. S.A., thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados (8PSO4), 25-10-2023 herdoopt AK GLORIOUS. 2-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2YP6). (Foto: Ruud Coster, 24-10-2020, IJmuiden).



BEURSGRACHT, IMO 8004791 (NB-295), 31-3-1981 kiel gelegd, 8-9-1981 opgeleverd als BEURSGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Groesbeek", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 8-4-2000 verkocht aan Adelphi Marine Co., thuishaven en vlag: Phnom-Pehn-Cambodja, in beheer bij Solombola Marine Services, Arkhangelsk, 4-2000 bij Shipdock B.V., Amsterdam herdoopt LOYGA. 13-4-2000 vertrokken van Amsterdam naar Archangelsk. 16-8-2004 (e) vlag: Belize. 16-4-2007 (e) verkocht aan Holgate Marine Ltd., Belize, in beheer bij Avtorechmortrans Ltd., Arkhangelsk, Rusland. 19-12-2011 (e) in beheer bij Team Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremerhaven. 29-7-2012 te Bremerhaven aangehouden na verontreiniging door olie, er moet verschillende keren olie in het water zijn gepompt uit de ballasttanks, de kapitein is een boete opgelegd van € 10.000 en de ballasttanks moesten gereinigd worden. 31-7-2012 te Bremerhaven aangehouden, 16 gebreken geconstateerd, 10 dagen vastgehouden, 10-8-2012 vertrokken van Bremerhaven naar Arkhangelsk. 4-2014 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut. 2016 verkocht aan Yamama Maritime S.A., Tegucigalpa, Honduras, in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut. 12-2020 vlag: Gabon (TRA130). 22-7-2022 vlag: Guinea-Bissau (J5AA7). 04/09/2022 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut en Mina Group Shipping Ltd., Tripoli. 17-2-2023 in het Varnakanaal aan de grond gelopen, na één uur weer vlot gebracht.

21-3-2025 te Samsun aangehouden met 26 tekortkomingen, waarvan er 23 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor de aanhouding.

- 1) Certificaat en document Oliejournaalboek; Niet zoals vereist
- 2) Certificaat en document, Minimale rusturen; Niet zoals vereist
- 3) Certificaat en document, Minimale veilige bemanningsdocumentatie; Niet zoals vereist
- 4) Wonen en werken, Verlichting (Werkruimtes); Buiten werking
- 5) Veiligheid van de navigatie, Echolood; Buiten werking
- 6) Veiligheid van de navigatie, Kompascorrectielogboek; Niet zoals vereist
- 7) Brandveiligheid, Brandpomp en zijn leidingen; Niet zoals vereist
- 8) Brandveiligheid, Branddeuren/openingen in brandwerende scheidingswand; Niet zoals vereist
- 9) Brandveiligheid, Branddetectie- en alarmsysteem; Buiten werking
- 10) Brandveiligheid, Noodvluchtademhalingsapparaat en –plaatsing; Niet zoals vereist
- 11) Voorkomen van vervuiling, Olie en olieachtige mengsels uit machinekamers; Niet zoals vereist

- 12) Voorkomen van vervuiling, Ballastwaterbeheersysteem; Niet zoals vereist
 - 13) Voorkomen van vervuiling, Ballastwaterrecordboek; Niet zoals vereist
 - 14) Voorkomen van vervuiling, Opleiding en vertrouwdmaking van de bemanning; Gebrek aan vertrouwdheid
 - 15) Voortstuwings- en hulpwerktuigen, Hulpwerktuigen; Niet zoals vereist
 - 16) Voortstuwings- en hulpwerktuigen, Aandrijving hoofdmotor; Niet zoals vereist
 - 17) Voortstuwings- en hulpwerktuigen, Isolatie bevochtigd door (olie); Niet zoals vereist
 - 18) Radiocommunicatie, Satelliet EPIRB; Niet zoals vereist
 - 19) Radiocommunicatie, Overig (Radio comm); Ander
 - 20) Structurele omstandigheden, Romp – scheuren; Gebarsten
 - 21) Veiligheid van de navigatie, Reis- of doorgangsplan; Vermist
 - 22) Certificaat en document, Energie-efficiëntie-ontwerpindexbestand, Niet zoals vereist
 - 23) ISM-certificaat; Niet zoals vereist
- 24-3-2025 het schip weer vrijgegeven en vertrokken van Midia. 28-3-2025 van Sinop Anchorage naar Navodari (Midia), Roemenië. (Foto: Teun van der Zee, 21-6-1986).

BOREAS, IMO 9962304 (NB-325), 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 (LRF), 8-5-2024 (DNV) te water gelaten bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd., China, 25-10-2024 van Yantai, 12-11-2024 terug te Yantai na de proefvaart, 6-1-2025 (DNV-44099) opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. aan Boreas Van Oord B.V., Rotterdam (PEJT), in beheer bij Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam. 47.391 GT, 14.218 NT, 20.209 DWT, 175,10 (168,096) x 63,00 x 13,20 x 7,200 meter. 3 x Wärtsilä 9L32E/E2, 2 x Wärtsilä 6L32E/E2, Wärtsilä Finland Oy. 13-1-2025 vertrokken naar Singapore, 22-1-2025 te Singapore. 10-3-2025 gearriveerd te Amsterdam voor diverse werkzaamheden.

BURANDO EXPLORER, IMO 9148958 (NB-313), Chemical/Oil Products Tanker, 15-10-1996 kiel gelegd, 14-10-1998 opgeleverd door INMA S.p.A. (42600) als STOLT SHEARWATER aan Stolt-Nielsen Northern Services Corp., Cayman Islands (ZCRD9), in beheer bij Stolt-Nielsen B.V., Rotterdam. 3.550 GT, 1.550 NT, 5.300 DWT. L 5.400 m3. 12,5 kn. 5.057 EPK, 3.720 kW, 4 x 6 cyl, 4 tew, 200 x 280, Wärtsilä 6R20, Wärtsilä NSD Finland Oy, Vaasa, Finland, gekoppeld aan elektromotor, 3.807 APK, 2.800 kW. 1999 verkocht aan Finanziaria Marittima S.r.l., Cayman Islands (ZCRD9), in beheer bij Stolt-Nielsen B.V. 2001 in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 3.811 GT, 1.518 NT, 4.300 DWT. 2-9-2003 verkocht aan DS-Rendite-Fonds Nr. 99 CFS, Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 26-10-2015 verkocht aan Stolt Shearwater B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen European Ship Management. 8-2017 in beheer bij Stolt-Nielsen B.V., Rotterdam. 9-2019 verkocht aan Sea 147 Leasing Co. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Stolt-Nielsen B.V. 12-6-2020 oprichting Burando Explorer B.V., bestuurder Esref Özşahin in functie getreden, 10-10-2022 bestuurder Burando at Sea Ship Management B.V. in functie getreden. 30-11-2022 verkocht aan Burando Explorer B.V., Rotterdam, vlag: Panama (3E4144), in beheer bij Burando At Sea Ship Management B.V., Rotterdam (5-10-2022 oprichting, Royal Tankers B.V. in functie getreden), herdoopt BURANDO EXPLORER. 23-10-2023 onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven Rotterdam, roepsein PHDT. 2-2025 herdoopt RLO EXPLORER.

CL NOGARO, IMO 9969493 (NB-324), General Cargo Ship, Eco Trader 3700, 27-10-2023 kiel gelegd, 1-2-2024 gedoopt CL NOGARO door Gina Swenters (Conti Lines) en te water gelaten onder bouwnummer GS YARD 241, 30-5-2024 geplande oplevering, 9-9-2024 met o.a. de sleepboot WATERPOORT te Delfzijl, 10-9-2024 van Delfzijl naar Noordseewerke Emden, 14-11-2024 op de Eemshaven, 21-11-2024 proefvaart en naar Eemshaven, 17-12-2024 van de Eemshaven naar Emden met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO 3, 4-3-2025 opgeleverd door GS Yard B.V. aan Conti-Lines Coastal N.V., Antwerpen (ONLR), in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2.593 GT, 3.614 DWT. 88,00 (84,98) x 13,35 x 7,05 x 4,900 meter. 749 kW, Mitsubishi S12R, 10 kn. (Foto: Koos Goudriaan, 4-9-2024, GS Shipyard, Waterhuizen).





DEN HELDER A834, IMO 4763959 (NB-326), Combat Support Ship (CSS), 19-2-2020 besteld bij Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS), 2-12-2020 eerste staal gesneden, 2-6-2021 kiel gelegd bij Damen te Galati, Roemenië, 11-4-2022 twee gekoppelde delen van het CSS te water gelaten (deze delen, nummers twee en drie, werden in het droogdok gekoppeld met deel één (het achterste deel) en deel vier), 16-11-2024 van Galati op proefvaart, 18-11-2024 van Galati, 6-12-2024 te Lissabon, 8-12-2024 van Lissabon, 12-12-2024 te Den Helder voor een korte kennismaking op ophalen van materiaal, 13-12-2024 te Vlissingen om afgebouwd te worden bij Damen-Scheldepoot. 22-2-2025 bij Damen Naval te Vlissingen gedoopt DEN HELDER door H.K.H. Prinses Amalia, 14-3-2025 rond 10:30 uur vertrokken van de Sloehaven op proefvaart, 24-3-2025 na de proefvaart te Den Helder en opgeleverd door Damen Naval aan de Koninklijke Marine (Dutch Ministry of Defence's Materiel and IT Command "COMMIT"). Max. waterverplaatsing: 22.585 ton. 179,30 x 26,40 x 8,30 meter. 18 kn. 4 x Wärtsilä W31, 2 x GE elektromotoren 7.900 kW. 26-3-2025 in de middag ontstond er rookontwikkeling op het gloednieuwe bevoorradingschip van de Koninklijke Marine, de marinebrandweer kwam in actie, de rookontwikkeling ontstond in de dieselgeneratorruimte. Het aanwezige personeel op het schip is geëvacueerd. De oorzaak wordt onderzocht. Er was geen sprake van open vuur en er raakte niemand gewond. Over de schade kan nog niets worden gezegd. Het Combat Support Ship (CSS) wordt op 1 oktober 2025 in dienst gesteld. (Foto: Defensie / maritiemdenhelder.eu).



DONAU, IMO 9385908 (NB-176), 17-10-2008 kiel gelegd, 2-7-2010 te water gelaten bij Rouse Shipyard Jsc., Rouse onder bouwnummer 822, 20-2-2011 vertrokken van de bouwwerf te Rouse naar de kustplaats Varna aan de Zwarte Zee voor proefvaart en afwerking, 21-3-2011 en 22-3-2011 proefvaart, 24-3-2011 (GL) opgeleverd, 11-4-2011 overgenomen van de bouwwerf door Rederij Wanmar, Barendrecht, in beheer bij Rederij Wantij, Zwartsluis (J. van Veen, J. Hartman & N. Blokzijl), in bevrachting bij NedNor B.V., Groningen, roepsein PBVI, 5.887 GT, 8.100 DWT, 3.000 kW, M.a.K. 6 M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-10, 16-4-2011 vertrokken van Varna, de eerste reis ging naar Taupse, Rusland om te laden voor Iskendrun, Turkije, 2-5-2011 gearriveerd in ballast te Itea om Bauxiet te laden voor Duinkerken, 4-5-2011 vertrokken van Itea, 9-5-2011 bunkeren te Ceuta, 16-5-2011 lossen te Duinkerken en aansluitend in ballast naar Zwijndrecht voor garantiepunten, 21-5-2011 te Zwijndrecht gedoopt DONAU door Cisca Hartman-van Rooij (vrouw van één van de eigenaren, John Hartman) en open dag aan de Uilenkade bij A. Nobel en Zn. te Zwijndrecht. 2015 in beheer bij Longship B.V., Groningen. 2025 in beheer bij Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon. (Foto: Ruud Coster, 26-3-2025, onderweg van Amsterdam naar Hamburg).

EGMONDGRACHT, IMO 9081320 (NB-258), 31-8-1993 contract, 29-9-1993 kiel gelegd, 16-7-1994 te water, 14-10-1994 opgeleverd door Merwede Shipyard B.V., Hardinxveld (665) als EGMONDGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming Egmondgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 8.440 GT, 12.760 DWT. Roepsein PDWG. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Egmondgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2019 verkocht aan Transport Aujaq Inc., 15-6-2019 onder de vlag Canada gebracht, roepsein VAAF, in beheer bij Neas Inc., (Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc.), Montréal, herdoopt AUJAQ. 26-11-2024 in beheer bij Spliethoff Agency & Forwarding B.V., Amsterdam. 3-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2ID6) en herdoopt HEIDRUN.

ELISE, IMO 9978482 (NB-322), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT. 30-7-2024 te water gelaten onder bouwnummer WUHU W2231, 30-11-2024 geplande oplevering, 18-3-2025 van Wuhu naar Weihai, 4-2025 oplevering als ELISE aan Orca I SAL Shipping UG, Hamburg-Duitsland (BQAE8), in beheer bij SAL Heavy Lift G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg (SAL / Jumbo).



EXPANSA, IMO 9234422 (NB-291), 19-4-2001 bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer te water gelaten (opgedreven) onder bouwnummer 703, 2-6-2001 opgeleverd als EXPANSA aan Scheepvaartbedrijf m.s. "Expansa" C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen, in bevrachting bij Confeeder Shipping & Chartering B.V. 2.936 GT, 1.444 NT, 3.820 DWT. 340 TEU, 14,5 kn. 4.457 EPK, 3.280 kW, Wärtsilä 8R32LNE. 6-2007 verkocht aan Expansa Shipping II B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 5-6-2008 te Harlingen herdoopt VENTO DI PONENTE voor een charter bij Tarros Line (Traghetti Autotrasporti Rapidi Rogioni Organizzazione Sarda S.p.A., Cagliari). 4-6-2009 herdoopt EXPANSA. 28-1-2015 verkocht aan A2B-Online 1 B.V., Waddinxveen, in beheer bij JR Shipping B.V.,

Harlingen voor A2B-Online Ltd., Felixstowe. 12-2015 verkocht aan Risley Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5386, 12-2015 in beheer bij Novus Shipping OU, Tallinn, 24-12-2015 verhaald van Moerdijk naar de Parkkade, Rotterdam, 26-12-2015 aan de Parkkade herdoopt SAGA. 12-1-2016 verhaald van de Parkkade naar Moerdijk. 12-1-2016 vertrokken van Moerdijk naar Blyth. 25-11-2016 bij vertrek van George Town, Cayman Islands op een koraalrif gelopen, 26-11-2016 met behulp van een sleepboot vlot gebracht en ten anker op de rede bij George Town voor onderzoek door duikers. 29-11-2016 vertrokken van George Town. 1-12-2016 te French Harbour, Coxen Hole, Honduras. 11-2017 verkocht aan Benar Consult Ltd., Tallinn, vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Logmar Shipping OU, Tallinn, herdoopt GRETA. 30-1-2018 tijdens een reis van Dublin naar Avonmouth, op 7 mijl van St. Annes Head, in positie 51.34.40.2 NB en 005.08.39 WL, om 11:18 uur problemen opgelopen met de hoofdmotor, door de sleepboten SVITZER CALDEY en SVITZER RAMSEY vastgemaakt en naar Milford Haven gesleept, 31-1-2018 om 08:40 afgemeerd bij Milford Haven Ship Repairers North Yard. 5-2-2018 vertrokken van Pembroke met een Svitzer sleepboot, 6-2-2018 te Avonmouth voor reparatie. 12-2-2021 (F) vlag: Belize (V3YR4). 9-3-2022 van Ambarli, Turkije. 9-3-2022 bij Ambarli technische problemen opgelopen, de sleepboot DILBURNU (IMO 7704227) stand-by. 15-3-2022 vertrokken achter de DILBURNU naar een scheepswerf te Tuzla om te repareren. 15-3-2022 op Tuzla Anchorage. 2-4-2022 vertrokken naar Novorossiisk. 27-12-2023 in beheer bij Kingston Global Trade Ic ve Dis Ticaret Ltd Sti., Istanbul. 20-3-2025 tijdens een reis van Ashdod naar Istanbul bij de zuidelijke ingang van de Straat van Çanakkale een motorstoring opgelopen, op sleeptouw genomen door de sleepboot KURTARMA 18 en veilig afgemeerd op de ankerplaats Karanlık Liman (40.01 NB en 026.15 OL) onder coördinatie van het Çanakkale Ship Traffic Services Center, vergezeld van een loods. 26-3-2025 van de ankerplaats. 27-3-2025 te Gemlik aangehouden met twee tekortkomingen, waarvan één ernstig. 28-3-2025 bij een scheepswerf te Altinova om te repareren. (Foto: Teun van der Zee, 1-4-2015, Rozenburg).



EXPERT, IMO 9412529, 4-1-2008 contract, 6-9-2008 kiel gelegd, 11-7-2010 te water, 20-9-2010 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (MW431-16) als DELIA aan Madra S GmbH & Co. MS "Delia", vlag: Antigua and Barbuda (V2EV7), in beheer bij Draxl Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 11.550 GT, 5.839 NT, 14.658 DWT. 880 TEU. 157,65 (147,60) x 23,54 x 11,50 x 8,600 meter. 18 kn. 9.000 kW. MaK 9M43C. 6-2014 verkocht aan M.S. "Perseus" G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda (V2EV7), in beheer bij Buss Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., 6-2014 herdoopt PERSEUS. 6-9-2017 in beheer bij Buss Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., en Leonhardt & Blumberg Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G. 21-12-2020 verkocht aan M.S. "Elbspring" G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda (V2EV7), in beheer bij USC Barnkrug GmbH & Co. KG., 12-2020 herdoopt ELBSRING. 28-3-2025 verkocht aan Expert Shipping B.V., Harlingen (PBYE), in beheer bij JR Ship Management B.V., herdoop EXPERT. (Foto: Hannes van Rijn, 3-8-2021).

FLINTERSKY, IMO 9250385 (NB-273), 5-10-2002 te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit G.m.b.H. te Leer (332), 11-11-2002 vertrokken van Leer voor technische proefvaart en gearriveerd te Delfzijl, 15-11-2002 gearriveerd aan de Holland Amerikakade (Wilhelminakade) te Rotterdam, 15-11-2002 te Rotterdam gedoopt FLINTERSKY door mevr. Ingrid Jungblud en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flintersky", Delfzijl, in beheer bij Flinter Shipping B.V. en Flinter Management B.V. 6.577 GT, 2.881 NT, 9.073 DWT. 129,40 (122,10) x 17,00 x 10,00 x 7,500 meter.



Brandmerk 7066 Z G 2002. Roepsein PBHZ. 512 TEU. 2 ruimen, 7.496 m³. G 11.156 m³. 15 kn. 5.910 EPK, 4.350 kW, kW, 6 cyl, 4 tew, 380 x 475, 600 rpm., Wärtsilä 6R38, Wärtsilä NSD, Zwolle. 15-11-2002 vertrokken via Noord-Spanje naar de Grote Meren, 18-7-2005 gearriveerd bij Astican Shipyard te Las Palmas voor o.a. bodem survey, daar herdoopt UAL ABERDEEN. 23-7-2005 vertrokken van de werf, 29-7-2005 gearriveerd te Aberdeen. 2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Flintersky" II, Groningen, in beheer bij Flinter Shipping B.V. en Flinter Management B.V. 19-5-2011 te Scheveningen herdoopt FLINTERSKY. 13-10-2016 vertrokken van Kiel. 31-10-2016 van de ankerplaats naar Capelle a/d IJssel. 1-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel en opgelegd. 9-1-2017 verkocht aan Sky Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PBHZ, in beheer bij Thorco Shipping A.S., Hellerup, Denemarken, 2017 te Capelle a/d IJssel herdoopt THORCO SKY. 9-3-2017 van Capelle a/d IJssel naar 's-Gravendeel en opgelegd. 5-2017 zou de naam UAL ABERDEEN krijgen. 5-2017 verkocht aan Mester Commercial Ltd., Limassol, Cyprus, 5-2017 vlag: Belize, roepsein V3XT2, in beheer bij LLC Mortransservice, Moskou. 4-6-2017 van 's-Gravendeel naar Liepaja, 7-6-2017 ETA te Liepaja. 8-2017 vlag: Rusland, roepsein UCAJ. 24-8-2017 (mt) te Liepaja herdoopt KAYA. 16-9-2017 van Liepaja naar St. Petersburg, 18-9-2017 ETA te St. Petersburg, 11-8-2020 verkocht aan Northern Shipping Co., Joint-Stock Company, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UCAJ, herdoopt SIYANIE SEVERA. (Foto: Niels Johannes, 18-12-2004, St. Lawrence).

Russisch militair konvooi geschaduwd tijdens doortocht door wateren van NAVO-landen

Een Russische zeemacht bestaande uit vier schepen was op de middag van 19 maart 2025 bijna bij het rond van Skagen Reef, op weg naar de Grote Belt. De Royal Navy had samen met NAVO-bondgenoten een gecoördineerde operatie uitgevoerd om de Russische marinetaakgroep te monitoren sinds ze op 16 maart het Engelse Kanaal waren binnengekomen. Het Type 23-fregat HMS 'SOMERSET', de mijnenjager HMS 'CATTISTOCK' en de RFA 'TIDESURGE' hadden deelgenomen aan de monitoringsoperatie, die ten zuiden van Portsmouth begon. De operatie omvatte zowel marinemiddelen als luchtsurveillance, waaronder een RAF P8 Poseidon maritiem patrouillevliegtuig van RAF Lossiemouth.

De schepen waren op weg terug uit Syrië, waar ze militair materieel hadden opgehaald dat niet langer nodig was nadat het regime van de door Rusland gesteunde president Assad in december 2024 viel. De schepen werden voortdurend geschaduwd door vliegtuigen en oorlogsschepen van de NAVO-landen die ze passeerden, een taak die werd overgenomen door eenheden van de Deense marine toen de zeemacht Skagen passeerde. Het konvooi bestond uit de torpedobootjager 'SEVEROMORSK', het landingsvaartuig 'ALEKSANDR SHABALIN' en de vrachtschepen 'SPARTA IV' en 'SIYANIE SEVERA', die beide voor de Russische marine varen. De zeemacht was op weg naar Sint-Petersburg met de 'SPARTA IV' met een ETA van 24 maart, waar eerder materieel uit Syrië aan land was gebracht. De Russen onderhandelen met de nieuwe heersers in Syrië over toestemming om de strategisch belangrijke marinebasis in Tartus te blijven gebruiken. De Russen zijn bereid om de basis te betalen met Russische olie. De status van deze onderhandelingen was onbekend. (Timsen, 20-3-2025).

FPSO MARIA QUITERIA, IMO 9246645 (NB-99), aanvankelijk MOSHAWK, 2003 opgeleverd door Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd., Geoje (1412) als FRONT HAWK aan Frontline Ltd., Oslo, vlag: Bahamas (C6SZ8), in beheer bij Frontline Ltd. en Mosvold Shipping AS. 160.904 GT, 109,344 NT, 309.021

DWT. 27.160 KW, B&W 7S60MC-C. 12-2003 verkocht door Frontline Ltd., Oslo aan Apollonia Transportation ENE, Piraeus-Griekenland (SYON), in beheer bij Chandris (Hellas) Inc., Lykiardopulo & Co. Ltd., Londen en Neda Maritime Agency Co. Ltd., 12-2003 herdoopt APOLLONIA. 14-8-2019 verkocht aan Yinson Acacia Ltd., 8-2019 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Yinson Acacia Ltd, eh Thome Ship Management Pte. Ltd., 8-2019 herdoopt HAWK. 16-12-2021 verkocht aan Yinson Bergenia Production B.V., 's-Gravenhage, vlag: Marshall Islands. 28-1-2022 contract voor de verbouwing, 6-2022 vlag: Bahamas (C6FO5), 6-2022 herdoopt MARIA QUITERIA. 4-2-2003 kiel gelegd, 29-5-2023 te water, 8-5-2024 opgeleverd door Cosco (Shanghai) Shipyard Co. Ltd. (C103) als Offshore Processing Ship, 168.026 GT, 95.770 NT, 309.021 DWT. 333,233 (317,962) x 58,35 x 31,25 x 22,031 meter. 9-5-2024 in beheer bij Yinson Bergenia Production B.V., 's-Gravenhage en Yinson Production AS, Oslo, 5-2024 herdoopt FPSO MARIA QUITERIA. 30-7-2024 gearriveerd op het Jubarte Field, Brazilië.



Rapport over zinken GALLANT gepubliceerd

De 'De Gallant' zonk op 21 mei 2024 voor de kust van de Bahama's nadat het in een stormachtige supercel terecht kwam. Het BEAmer-onderzoek noemt onvoorspelbaar weer en het gebrek aan moderne manoeuvreersystemen als factoren die hebben geleid tot het verlies van het schip en twee bemanningsleden. Volgens het BEAmer-rapport dat op 11 maart 2025 werd gepubliceerd, werd de 'De Gallant' getroffen door sterke winden tot 70 knopen terwijl het met lage snelheid voer, beladen met 22 ton vracht. De bemanning bestond uit vier professionele zeilers en vier passagiers. Vanwege onweersbuien aan de lijzijde moest de kapitein de val en de clinfoc-val voorbereiden om in noodgevallen een snelle fokmagneet te kunnen uitvoeren.

De vorming van de onweersbui supercel was niet nauwkeurig voorspeld door de weermodellen. Om 03:15 uur 's ochtends vielen de eerste regendruppels en vijf minuten later kantelde een hevige windvlaag het zeilschip 90 graden, waardoor er water in de machinekamer kwam. De tweede, nog sterkere windvlaag vulde de machinekamer volledig en veroordeelde het schip om met de achterstevan naar voren te zinken in minder dan tien minuten. De kapitein reageerde onmiddellijk, gaf het bevel het schip te verlaten en activeerde de noodradiobakens. De vloten werden opgeblazen met behulp van het hydrostatische drijfvermogen dat vereist was door de koopvaardij. Zonder deze apparatuur zouden de overlevingskansen van de bemanning zeer gering zijn geweest.

Zes mensen wisten de vloten te bereiken, waarvan er één ondersteboven lag, maar twee bemanningsleden, waarschijnlijk verstrikt in de touwen of zeilen, kwamen niet boven water. De zes schipbreukelingen werden enkele uren na het zinken door de Amerikaanse kustwacht per helikopter gered. De parallelle zoekacties konden de twee vermiste matrozen niet vinden.

Het rapport, dat niet werd goedgekeurd door de eigenaar van het schip, benadrukte hoe moeilijk het is om een oud vrachtzeilschip te manoeuvreren zonder moderne hulpmiddelen. In tegenstelling tot andere gemoderniseerde traditionele schepen had de 'De Gallant' geen lieren of rolsystemen, waardoor manoeuvres lang en moeilijk waren, vooral met een kleine bemanning. Bovendien waren de dekafoerapparaten te klein, waardoor de instabiliteit van de zeilboot bij windstoten nog verder toenam. BEAmer adviseerde om commerciële schoeners te moderniseren met de installatie van afstandsbedieningssystemen en verbeterde veiligheidsmaatregelen. Het benadrukte ook dat vrachtzeilschepen moeten worden uitgerust met een voldoende en ervaren bemanning om extreme weersomstandigheden te weerstaan. (Timsen, 13-3-2025. Foto: Teun van der Zee, 31-3-2024, Maassluis).

GIESSENBORG, IMO 9155872 (NB-316), 13-12-1996 te water gelaten, 3-2-1997 technische proefvaart met thuishaven Willemstad-N.A., 5-2-1997 proefvaart, 7-2-1997 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven B.V., Hoogezand (575) als GIESSENBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Giessenborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 2.820 GT, 3.263 EPK, Stork Wärtsilä Diesel B.V. 28-6-1999 herdoopt BALTIC ERIN voor een charter bij Baltic Ireland Line. 7-2003 herdoopt GIESSENBORG. 30-12-2003 verkocht aan M.S. "Ivonne W. Waller" K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PJIN. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 7-9-2012 te Rostock in time-charter bij Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, herdoopt LEHMANN BALTIC. 30-6-2015 (mt) te Tallinn verkocht aan Dennis Shipinvest AB, thuishaven: Borgå, vlag: Finland, roepsein OJRF, in beheer bij Dennis Maritime Oy Ltd., Porvoo, Finland, 30-6-2015 te Tallinn herdoopt JESSICA. 2017 nieuwe motor: 3.601 EPK, 2.650 kW, Anglo Belgian Corporation N.V. NE-12-2016. 15-3-2017 (mt) gearriveerd te Delfzijl. 5-4-2017 oprichting van Berkborg B.V., Delfzijl, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 68492219. 5-2017 verkocht aan Berkborg B.V., Delfzijl, 6-6-2017 (mt) thuishaven Delfzijl, vlag Nederland, roepsein PDFE, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en VD Innovation B.V., Spijk (C.V. Scheepvaartonderneming Van Dam), 6-6-2017 (mt) herdoopt BERKBORG. 12-6-2017 van Delfzijl naar Storugns, Zweden, 15-6-2017 ETA te Storugns. 13-6-2017 passage Kieler Kanaal. 14-4-2024 verkocht aan Dreamland Trading Corp., 17-4-2024 gearriveerd te Riga, 17-4-2024 vlag Latvia, roepsein YLDL, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd. (Klip Marine Shipmanagement OU), Tallinn, 17-4-2024 herdoopt DREAMLAND. 7-3-2025 vertrokken van Dordrecht naar Tornio, geladen met een lading metaalschroot, 10-3-2025 in de Oostzee problemen met de machine opgelopen en ten anker gegaan ten zuidwesten van Åland. 11-3-2025 om 11.40 uur op eigen kracht vertrokken naar Mariehamn voor verdere reparaties. 25-3-2025 vertrokken na de reparatie.



H&S WISDOM, IMO 9195559 (NB-326), Damen Combi Coaster 1700, casco gebouwd bij DAHK Chernomorskyi Sudnobudivnyi Zavod (SJS HC Black Sea Shipyard), Nikolayev, Oekraïne, 6-2-2004 in de Oude Willemshaven te Harlingen gedoopt WISDOM door mevrouw Roswitha Becker (medewerkster van de toekomstige verlader), te Harlingen opgeleverd door Damen Shipyards Bergum B.V. (9325) aan C.V. Scheepvaartonderneming Amasus II, Delfzijl (PCAZ), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 1.583 GT,

848 NT, 1.846 DWT. 1.378 EPK, 1.020 kW, 6 cyl, 4 tew, 170 x 190, Caterpillar 3512TA, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 2-2014 in charter Haeger & Schmidt International G.m.b.H., herdoopt H&S WISDOM. 13-10-2008 tijdens een reis van Dordrecht naar zee op de Oude Maas ter hoogte van de voormalige Oude Barendrechtse brug in een aanvaring gekomen met het binnenvaartschip RIAD (2314051, bouwjaar 1960, reis met 800 ton ferrchrom van Rotterdam naar het Ruhrgebied), de RIAD zonk door de opgelopen schade, de WISDOM is met een gat in de voorpiek buiten de vaargeul aan de grond gezet, 14-10-2008 vlot gebracht en bij Shipdock Harlingen B.V. te Harlingen gerepareerd, m.s. RIAD is 19-10-2008 gelicht en naar Dordrecht gebracht. 6-2022 verkocht aan Wisdom B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Support B.V., Delfzijl, Amasus Short-Sea B.V. en Eems Werken B.V., Werkendam. 1-3-2025 van Rotterdam naar Guinness Wharf Port, Scunthorpe (RMS Trent Ports), U.K., 2-3-2025 op de Humber bij Brough, bovenstrooms van Hull aan de grond gelopen in pos. 53.43 NB en 00035 WL. 2-3-2025 Humber Rescue probeerde het schip vlot te brengen, maar dat lukte niet. 3-3-2025 in samenwerking met HM Coastguard Humber is om 07:00 uur een tweede poging gedaan om de hulp van drie sleepboten, echter zonder het gewenste resultaat, de verwachting was dat het pas eind maart met springtij zou lukken. 3-2025 door Hebo Maritiem is een deel van de lading staal overgeslagen op een ponton, 16-3-2025 met de sleepboot ELLA F vlot gebracht en naar Hull gevaren. 7-4-2025 bij Kooiman Hoebee B.V. te Dordrecht om te dokken. (Foto: bbc. Co. U.K.).



HONG LU, IMO 9208215, Crude Oil Tanker (VLCC), 159.577 GT, 96.408 NRT, 298.920 DWT, 27-9-2000 opgeleverd door Kawasaki H.I. Ltd., Sakaide (1501) als SANKO UNITY aan Unity Tankship S.A., Panama (H3NU), in beheer bij The Sanko Steamship Co. Ltd. 6-2010 vlag: Marshall Islands, 2-6-2010 in beheer bij Saga Tankers ASA en Songa Shipmanagement Ltd., herdoopt SAGA UNITY. 22-11-2011 verkocht aan Chryssi Maritime Co., 11-2011 vlag: Griekenland, in beheer bij Aeolos Management S.A., herdoopt CHRYSSI. 5-2014 vlag: Malta. in beheer bij Aeolos Management S.A. 11-2018 vlag: Liberia. 21-10-2020 verkocht aan Idun Ltd., 10-2020 vlag: Panama, in beheer bij Shanghai Future Ship Management Co., herdoopt ARCADIA V. 13-5-2021 in beheer bij Moonlight Shipping Pte. Ltd. 16-2-2023 verkocht aan Gongga Shipping Inc., Panama, in beheer bij Delnaz Ship Management Sdn. Bhd., 2-2023 herdoopt DIMITRA II. 2-2024 vlag: Cook Islands (E5U5053). 28-8-2024 verkocht aan Hunan Shipping Inc., Shanghai, 8-2024 vlag: San Marino, in beheer bij AD Astra Shipping Ltd., Shanghai. 10-2024 vlag: Curaçao (PJR7) (De vlag is VALS), in beheer bij AD Astra Shipping Ltd., Shanghai, 10-2024 herdoopt HONG LU. (Foto: Wim Kosten Sr., 15-6-2007, Everingen).

JOHANNA JOSEPHINE, IMO 8650801 (NB-211), ENI 02205307, zandzuiger van Heuvelman Ibis B.V., Delfzijl. Roepsein PFED. Bouwjaar 1954, 349 GT. 19-11-2014 geladen met stenen om bij GDF Suez Kraftwerks te Wilhelmshaven te storten, bij de uitlaten van GDF Suez Kraftwerks tegen een zich onder water bevindende palen gevaren, lek geraakt, op het strand gezet en gedeeltelijk gezonken, de reddingboot VORMANN STEFFENS en de W5 van de Wasserschutzpolizei waren snel ter plaatste, de lading gelost en het lek gedicht door duikers. 10-3-2025 te Eckernförde nadat tijdens baggerwerkzaamheden bij Aschau de schroef zwaar beschadigd raakte. 13-3-2025 het werk hervat aan de verdieping van de vaargeul. 18-3-2025 te Eckernförde. 24-3-2025, kort na middernacht, was een bemanningslid aan boord van de JOHANNA JOSEPHINE, aangemeerd in Eckernförde, in de machinekamer gevallen en had daarbij een nekvervelletsel opgelopen. De redding van de man bleek ingewikkeld; het duurde enige tijd voordat reddingswerkers hem op een brancard van het schip naar de wal konden vervoeren, een helikopter bracht hem naar het ziekenhuis. Ondertussen beveiligden politie en brandweerlieden het gebied. (Timsen).



KALKVIK, IMO 9341172 (NB-134), 2-2-2007 te water gelaten bij Ferus Smit Leer G.m.b.H. te Leer onder bouwnummer 374, zelflossend vrachtschip, 5.325 BRT, 3.840 kW, Wärtsilä 8L32, 5-3-2007 vertrokken van de werf naar Delfzijl, vlag: Nederland, roepsein PHJT, 6-3-2007 technische proefvaart, 7-3-2007 proefvaart op de Eems, 8-3-2007 opgeleverd aan Erik Thun AB, Lidköping, Zweden, thuishaven en vlag: Oslo-Noorwegen, (NIS) roepsein LACU7, in beheer bij Thunbolaget AS en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 12-3-2007 vertrokken van Delfzijl op de eerste reis. 2011 vlag: Faroe Islands. 17-1-2025 verkocht aan Bulkcargo Inc., Liberia (5LUW5), in beheer bij Anna Shipmanagement Inc., Piraeus, herdoopt IRIS I. (Foto: Dieter Henken, 17-09-2022, Dordtsche Kil).

LIEKE, IMO 9591820 (NB-276), 29-6-2010 te water gelaten, 28-4-2011 te Wenzhou opgeleverd door Zhejiang Chengda Shipyard Co. Ltd. als LIEKE aan Lieke Beheer B.V., Dordrecht, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam en Noordriver Shipping B.V., Dordrecht (Henk van Diest en Arnold Bruins). Roepsein PCEV, 7.476 GT, 3.580 NT, 9.000 DWT. 630 TEU, 122,20 (116,00) x 19,80 x 10,70 x 7,200 meter, 4.000 kW. 22-12-2011 op 30 mijl WNW van Finisterre, Spanje, in de Golf van Biskaje brak brand uit in de accommodatie, door de bemanning onder controle gekregen, om assistentie gevraagd daar niet meer op eigen kracht gevaren kon worden, de autoriteiten van La Coruña stuurden de sleepboot DON INDA die de LIEKE weigerde, de sleepboot RIA DE VIGO 8311417 (Remolcanosa SA., 1.585 GT, 4.708 kW) gecontracteerd die de LIEKE naar Arousa, Galicia, Spanje sleepte, 23-12-2011 daar gearriveerd voor reparatie. 6-12-2012 (e) in de vaart gebracht. 7-12-2015 (e) in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam en Rotterdam Shipping Company B.V., Ridderkerk. 2-2016 (e) in beheer bij Rotterdam Shipping Company B.V., Werkendam. 11-2-2020 (e) verkocht aan Noorddijk Shipping B.V., Groningen, in beheer bij SCG Management B.V., Groningen en Shipping Company Groningen B.V., Groningen, 14-2-2020 gearriveerd op de Merwehaven, Rotterdam, 19-3-2020 te Rotterdam herdoopt NOORDDIJK. 28-2-2025 verkocht aan Purki Shipping Ltd., vlag: Barbados (8PZR6), in beheer bij Oruba Shipping Ltd., Istanbul, herdoopt NERMIN KARABEKIR.

LINDENGRACHT, IMO 8801591 (NB-263), 6-11-1988 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1329) als NEWCA aan Mascotte Inc., Panama. 1988 herdoopt KAPITAN SILIN. 1992 herdoopt LINDENGRACHT. 6-2000 verkocht aan Transport Umialarik Inc., Montréal-Canada in beheer bij Transport Nanuk Inc., herdoopt UMIYAVUT. 4-2012 (e) in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Ltd., Montréal. 6-2000 vlag: Canada. 11-2000 vlag: Nederland. 6-2001 vlag: Canada. 7-2001 vlag: Nederland. 7-2002 vlag: Canada. 10-2002 vlag: Nederland. 6-2003 vlag: Canada. 12-2003 vlag: Nederland. 6-2004 vlag: Canada. 11-2004 vlag: Nederland. 4-2005 vlag: Canada. 11-2005 vlag: Nederland. 6-2006 vlag: Canada. 11-2006 vlag: Nederland. 6-2007 vlag: Canada. 11-2007 vlag: Nederland. 6-2008 vlag: Canada. 11-2008 vlag: Nederland. 6-2009 vlag: Canada. 11-2009 vlag: Nederland. 6-2010 vlag: Canada. 11-2010 vlag: Nederland. 6-2011 vlag: Canada. 12-8-2018 tijdens een reis van Churchill to Valleyfield, Canada bij Trois-Rivieres op St. Lawrence River te Canada na een defect aan het roer, aan de grond gelopen, 14-8-2018 een poging van 2 sleepboten om het schip vlot te brengen mislukte, 16-8-2018 na ±100 ton lading te hebben gelost, vlot gebracht en naar Trois-Rivières gebracht voor inspectie. 10-2019 verkocht aan Illet Marketing Corp., Vladivostok, 22-10-2019 uit de

Canadese registratie, thuishaven en vlag: Panama, roepsein H3KE, in beheer bij Navis Shipping LLC (OOO Nevis Shipping), Vladivostok, 10-2019 te Montréal herdoopt SOCOL 10. 5-7-2023 in beheer bij Alfa Ship Managers Pte. Ltd., Singapore. 20-2-2025 van Yantai voor orders. 7-3-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh.

LIVERPOOL VIKING, IMO 9136034 (NB-324), 12-3-1996 kiel gelegd, 29-10-1997 (NV) opgeleverd door Cantiere Navale "Visentini" S.R.L. (182) als LAGAN VIKING aan Francesco Visentini Trasporti Fluvio Marittimi, Bari-Italië (Levantina Trasporti S.r.l.). 21.856 GT, zusterschip MERSEY VIKING. 10-1997 in charter bij Norse Irish Ferries, Belfast, 1997 in beheer bij Meridian Marine Management Ltd., 10-11-1997 gearriveerd te Belfast, 16-11-1997 ingezet tussen Belfast en Liverpool. 3-2001 verkocht aan Belfast Freight Ferries, Bari-Italië, 2-7-2001 (e) in beheer bij V Ships U.K. Ltd. 4-3-2002 (e) in beheer bij Cenargo International, 4-2002 in dienst bij Norse Merchant Ferries. 2004 verkocht aan Norfolk Line Irish Sea Ferries. 30-6-2004 verkocht aan Belfast Freight Ferries, Belfast, vlag: U.K., 22-6-2004 (e) in beheer bij Meridian Marine Management Ltd., 19-1-2005 herdoopt LIVERPOOL VIKING. 10-12-2006 in dienst bij Norfolk Line en ingezet tussen Liverpool en Dublin. 2008 in beheer bij Maersk Marine Services Ltd. 2008 in beheer bij Maersk Ship Management Ltd. 29-6-2009 in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 7-12-2010 Norfolk Line Irish Sea Ferries verkocht aan DFDS Seaways, 26-8-2010 herdoopt LIVERPOOL SEAWAYS. 31-1-2011 vertrokken van Dublin naar Kiel, 4-2-2011 te Kiel, 2-2011 verkocht aan Mare Blue Shipping Co. Ltd., Belfast, UK., in beheer bij DFDS Lisco AB, vlag: Litouwen, 6-2-2011 te Klaipeda, 1-3-2011 ingezet tussen Karlshamn en Klaipeda. 2016 verkocht aan AB DFDS Seaways, Litouwen. 5-5-2020 (e) verkocht Compagnie Meridionale de Navigation La Meridionale, Marseille-Frankrijk, roepsein LYTK, herdoopt PELAGOS. 7-12-2024 tijdens een reis van Tanger naar Marseille, mechanische storing opgelopen in extreme weersomstandigheden, voertuigen, vrachtwagens en auto's aan boord van het schip raakten ernstig beschadigd, 8-12-2024 om 5.30 uur UTC afgemeerd bij de Terminal de Transmediterranée Barcelona. 9-12-2024 in de vaart. 3-1-2025 te Marseille.

La Méridionale, onderdeel van de CMA CGM-groep, heeft zoals gepland de PELAGOS verkocht aan een Egyptisch bedrijf dat in het voorjaar geleverd zou moeten worden. Het schip zal van 7 tot 13 januari 2025 een technische stop maken in dok 10 in Marseille voor reparaties aan de boegschroef. Het wordt tijdelijk vervangen door de KALLISTE op de route Marseille - Tanger tot 18 januari, maar zal daarna weer in gebruik worden genomen voordat het aan de nieuwe eigenaar wordt overgedragen. De ropax, verworven eind 2019, die nooit echt zijn plek heeft gevonden, is verkocht en zal worden vervangen door de NORMANDIE, een schip van de vloot van Brittany Ferries. (Timsen, 7-1-2025).

6-3-2025 verkocht aan Topero Holdings Ltd., Cyprus (5BFG3), in beheer bij Arab Ship Management Ltd. (ASM), Amman, Jordanië, 3-2025 herdoopt PELAGOS EXPRESS.

LONGEDEN, IMO 9988126 (NB-322), General Cargo Ship, 5.950 GT, 9.000 DWT. 9-2022 besteld bij Atlas Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. te Turkije onder bouwnummer ATLAS 029, 22-2-2024 kiel gelegd, 6-3-2025 te water gelaten, 5-2025 geplande oplevering aan Longeden B.V., Groningen, in beheer bij Longship B.V., Groningen.



LONGSEA, IMO 9969522, General Cargo Ship, 2.593 GT, 3.700 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer GS YARD 244, 30-5-2025 geplande oplevering als LONGSEA aan Longship B.V., Groningen. (Foto: Riemer van Bolhuis, 23-3-2025, Waterhuizen).

LOOTSGRACHT, IMO 8801618 (NB-259), 24-8-1988 kiel gelegd, 21-1-1989 te water gelaten, 20-4-1989 opgeleverd door Miho Zosenho K.K., Shimizu (1331) als POLECA aan Mascotte Inc., Panama. 6.037 BRT, 9.682 DWT. 1989 verkocht aan Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R., herdoopt MEKHANIK VOLKOSH. 1991 verkocht aan Mekhanik Volkosh Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Far-Eastern Shipping Co., 1991 herdoopt TIGER SPEED. 1992 herdoopt MEKHANIK VOLKOSH. 1992 verkocht aan C.V. Scheepvaart-onderneming Lootsgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, herdoopt LOOTSGRACHT. 2007 verkocht aan Inukshuk Inc., Canada, in beheer bij Transport Nanuk Inc., Montréal, Canada, 4-5-2007 gearriveerd in de Noordersluis met bestemming de Afrikahaven te Amsterdam om nog 1 reis te doen voor Spliethoff, 7-2007 (e) vlag: Canada, 8-8-2007 herdoopt AVATAQ. 27-11-2007 (e) Nederlandse vlag, roepsein PFPT. 7-2008 vlag: Canada. 11-2008 vlag: Nederland. 7-2009 vlag: Canada. 11-2009 vlag: Nederland. 7-2010 vlag: Canada. 11-2010 vlag: Nederland. 6-2011 vlag: Canada. 8-2011 (e) verkocht aan Transport Umialarik Inc., Canada, in beheer bij Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS), Montréal. 25-1-2019 (mt) opgelegd te Montréal, Canada. 12-6-2019 (mt) te Montréal, Canada. 6-2019 verkocht aan Navis Car Line Pte. Ltd., Singapore, 6-2019 vlag: Panama, roepsein 3FGH8, in beheer bij Navis Shipping LLC, Vladivostok, 29-6-2019 herdoopt SOCOL 9. 16-7-2019 van Montréal naar het Panamakanaal, 29-7-2019 te Colon. 30-7-2019 op Panama Anchorage Atlantic. 5-8-2019 van Panama naar Vladivostok. 4-5-2023 in beheer bij Alfa Ship Managers Pte. Ltd., Singapore. 27-2-2025 op Vladivostok Anchorage. 7-3-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 29-3-2025 van Singapore Anchorage naar Alang, 9-4-2025 ETA te Alang, 7-4-2025 op Bhavnagar Anchorage.

LOUIZA, IMO 9281554, Chemical/Oil Products Tanker, 27.234 GT, 45.557 DWT, 2004 opgeleverd Uljanik Brodogradiliste Dd, Pula als MATTHEOS I aan Marflet Marine S.A. 2005 verkocht aan Morevest Shipping Co. Ltd., 2005 vlag: Cyprus, in beheer bij Marflet Marine S.A. 20-11-2020 verkocht aan Florina Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Marflet Marine S.A. 19-4-2021 verkocht aan Chem Fortune Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Marine Trust Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 4-2021 herdoopt CHEM FORTUNE. 24-11-2022 verkocht aan Cumulus Shipping Ltd., 11-2022 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Almanac Ship Management LLC, 11-2022 herdoopt EURO FORTUNE. 5-2024 in beheer bij Rex Ship FZE. 6-2024 vlag: onbekend. 12-7-2024 in beheer bij Cumulus Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: onbekend. 10-2024 vlag: Curaçao (8PJP7) (De vlag is VALS). 10-2024 herdoopt LOUIZA.

MCP BILBAO, IMO 9371907 (NB-275), 23-5-2005 (CS) contract, 22-8-2006 kiel gelegd, 21-5-2007 (CS) 24-5-2007 opgeleverd door Shandong Huangai Shipbuilding Co. Ltd., China (HCY-46) als MCP BILBAO aan Beheermaatschappij M.S. MCP Bilbao B.V., Cyprus, in beheer bij Feederlines B.V., Groningen. 24-5-2007 thuishaven: Groningen, roepsein PBDC, 26-5-2007 vertrokken van de werf, 5.272 GT, 629 TEU. 12-2010 in beheer bij Feederlines B.V., Groningen en Ocean Shipmanagement Ltd., Athene. 21-12-2010 onder de vlag van Malta gebracht, roepsein 9HA2599. 5-2013 herdoopt IMUA. 9-2013 herdoopt MCP BILBAO. 10-2013 herdoopt SOUTHERN PHOENIX. 1-2014 (e) herdoopt MCP BILBAO. 30-5-2017 verkocht aan Intership Navigation Co. Ltd., Limassol, vlag: Liberia, roepsein D5NH8. 6-2017 verkocht aan Lamb Shipping Inc., Port Adelaide, vlag: Liberia, roepsein D5NH8, in beheer bij ANL Container Line Pty. Ltd., Port Adelaide, MCP Mini Container Pool en Intership Navigation Co. (Cyprus) Ltd., Limassol, Cyprus. 23-1-2019 in beheer bij MCP Mini Container Pool en MCP Shipmanagement B.V. 30-10-2020 (e) verkocht aan Meratus Line P.T., Surabaya, vlag: Indonesië, roepsein YDFB2, herdoopt MERATUS PAYAKUMBUH. 2-2025 verkocht aan Philippine Span Asia Carrier Corp., Cebu-Filippijnen (4DJQ9), 2-2025 herdoopt SPAN ASIA 73.

MEERDIJK, IMO 9377925 (NB-240), 18-11-2005 contract, 10-1-2008 kiel gelegd, 19-9-2009 (GL) te water, in aanbouw voor Shipcom Bereederung G.m.b.H. als AMISIA, 28-9-2009 oprichting van Beheermaatschappij M.S. Meerdijk B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 01163325. 28-9-2009 oprichting van C.V. Scheepvaartonderneming M.S. Meerdijk te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 01163328. 25-10-2009 te water gelaten, 29-3-2010 (e) in aanbouw voor Navigia Shipmanagement B.V., 27-5-2010 (GL) door Chowgule and Company Private Ltd., Mormugoa, India (C187) opgeleverd als MEERDIJK aan C.V. Scheepvaartonderneming M.S. Meerdijk, Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. Roepsein PBYY, 2.998 GT, 4.450 DWT. Ingezet te Europa voor het vervoer van bulk, zoals graan, marmer en kunstmest. 21-6-2017 oprichting van Meerdijk 2.0 B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 69013497. 17-7-2017 (e) verkocht aan Meerdijk 2.0 B.V., Groningen, in beheer bij SCG Management B.V., Groningen. 11-3-2025 verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 3-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2452), herdoopt CELTIC MARINER.

MICHIGANBORG, IMO 9190286 (NB-195), aanvankelijk in aanbouw als MUSSELBORG, 11-6-1998 te water gelaten, 3-9-1999 opgeleverd (BV) door Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V. (685) aan C.V. Scheepvaart-

onderneming "Michiganborg", Delfzijl, roepsein PCFN, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 6.540 GT, 604 TEU, 7.178 EPK, Wärtsilä, 16,5 kn. 2005 verkocht aan Michiganborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 23-11-2012 (WB) verkocht aan Broma Worldwide S.A., Panama, roepsein 3FIL, in beheer bij Sakhalin Shipping Company (SASCO), Kholmsk, Rusland, te Algeciras overgedragen, 23-11-2012 (WB) herdoopt PARAMUSHIR. 19-3-2013 (m) vlag: Rusland, roepsein UGZM. 11-2-2025 verkocht aan Fetc Co. Ltd., Khabarovsk, vlag: Rusland, herdoopt AQUILON.

MORGENSTOND I, IMO 9052707 (NB-307), 14-4-1993 opgeleverd door Ferus Smit Hoogezand B.V., Hoogezand (292) als MORGENSTOND I aan Rederij C.T. Drent & Zn., Siddeburen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 14-6-1999 in charter bij Baltic Ireland Line en herdoopt BALTIC TARA. 19-1-2003 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 3-5-2004 verkocht aan m.s. "Heidi O" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Opielok Reederei Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, 4-8-2007 (GL) herdoopt HEIDI O. 19-8-2007 als HEIDI O. gearriveerd te Rotterdam vanaf Nakskov. 2008 verkocht aan BLRT-UMM Shipping OU, Antigua & Barbuda, roepsein V2OP1, in beheer bij United Marine Management Ltd., Tallinn, 30-6-2008 te Rotterdam herdoopt GERD. 2-7-2008 verhaald van de Europoort naar de Parkkade te Rotterdam. 10-2010 in beheer bij MPV Management Ltd., Tallinn. 1-2012 verkocht aan Gerd Maritime OU, Tallinn, Antigua & Barbuda, in beheer bij United Marine Management Ltd., Tallinn. 11-2016 in beheer bij Hansa Shipping OU. 26-10-2019 (e) verkocht aan Gerd Shipping Ltd., 10-2019 vlag: Vanuatu, roepsein YJWL3, 26-10-2019 (e) in beheer bij Sirius Shipping Ltd., Istanbul. 19-6-2023 vlag: Belize (V3NV8). 2-2025 vlag: Vanuatu (YJWL3).

MORRABORG, IMO 9190274 (NB-264), 3-5-1999 van Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer (684) vertrokken naar Beverwijk, 5-5-1999 proefvaart van IJmuiden naar Delfzijl, 6-5-1999 opgeleverd als MORRABORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Morraborg", Delfzijl, roepsein PEBG, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 11-5-1999 vertrokken van Delfzijl op de eerste reis. 6.410 GT, 9.200 DWT, 7.178 EPK, 15.5 kn. 7-2-2002 verkocht aan Morraborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 19-8-2005 verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 7-3-2013 verkocht aan Kipersa Enterprises Ltd., Kholmsk-Rusland, in beheer bij Sakhalin Shipping Company (SASCO), Kholmsk, roepsein UBNJ7, 13-3-2013 (m) te Helsinki herdoopt SHANTAR. 2013 verkocht aan Sakhalin Shipping Company (SASCO), Kholmsk-Rusland. 23-12-2019 van Vladivostok naar Petropavlovsk. 2-1-2020 op de ankerplaats bij Avacha Bay, Petropavlovsk, Kamchatka Peninsula, Rusland in aanvaring gekomen met m.s. TANIR (IMO 8711318), de SHANTAR liep schade op aan de boeg en is door duikers gedicht met een patch, de TANIR liep schade op aan bakboord, beide schepen voeren naar Petropavlovsk. 2-2025 herdoopt OXIN.

NEDLLOYD DRAGON, IMO 9072460 (NB-326), 31-3-1993 opgeleverd door Hakata Zosen K.K., Hakata (521) als EPONYMA aan Continent Maritime S.A., Nassau-Bahamas (C6LR5), in beheer bij Kohyu Marine Co. Ltd., Hakata. Vrachtschip. 4.883 GT, 2.118 NT, 6.013 DWT. 107,00 (96,50) 18,20 x 8.80 x 6,310 meter. 2 ruimen, B 8.349 m³, 455 TEU. 2 kranen van 36 ton SWL. 13,6 kn. 5.600 EPK, 4.119 kW, 5 cyl, 2 tew, 450 x 1350, Mitsubishi 5UEC45LA, Akasaka Tekkosho K.K., Yaizu. 1994 herdoopt NEDLLOYD DRAGON. 1995 herdoopt EPONYMA. 28-8-2001 in beheer bij Kotoku Kaiun Co. Ltd., Ochi. 4-2-2012 verkocht aan Tys Marine Services Pte. Ltd., Tuvalu, in beheer bij Bintang Mas Shipping Pte. Ltd., Singapore. 4-2016 verkocht aan Grand Line Agency Sdn. Bhd., Maleisië (9MWC2), in beheer bij Bintang Mas Shipping Pte. Ltd. 30-1-2025 op Singapore Anchorage. 2-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore). 28-2-2025 verkocht aan Aries Navigation Ltd., 2-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4RR6), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt EPON. 13-3-2025 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 18-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-326), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Drie generatoren aan boord MSC BALTIC III geplaatst, bergers wachten op geschikt weer

Bergingsploegen hebben op 11 maart drie generatoren aan boord van de 'MSC BALTIC III' geplaatst. Er is een binnenschip in de buurt met apparatuur om de brandstof van het schip weg te pompen, en er is ook een container met apparatuur om de zware bunkerbrandstof op te warmen aan boord geplaatst. Op 13 maart lag de sleepboot ATLANTIC ELM (IMO 7910230) met een binnenschip aan de haak, geladen met bergings-apparatuur, te wachten voor de haven van Lark. De bergingsploeg bereidde zich voor om naar de 'MSC

BALTIC III' te gaan om te beginnen met het verwijderen van de brandstof zodra het weer het toelaat. (Timsen, 14-3-2025).

Losse tanks aan boord van de MSC BALTIC III geplaatst

Een sleepboot heeft losse tanks aan boord van de 'MSC BALTIC III' geplaatst. De bedoeling is om de milieugevaarlijke vloeistoffen aan boord erin te pompen. Gevaarlijke ladingen zijn verwijderd. Containers die gevaarlijke goederen (polymere kralen (plastic nurdles)) vervoerden, zijn van het schip verwijderd en zijn per 23 maart veilig vastgezet. (Timsen, 25-3-2025).



Opwarmen van bunkers is begonnen

Op 26 maart leidde Bruce English, de senior response officer van de Marine Environmental and Hazards Response-sectie van de Canadese kustwacht, een media-rit naar de 'MSC Baltic III' bij Lark Harbour op de kalmste dag sinds de storm van 15 februari. Als het schip ergens anders in het gebied aan land was gekomen, waar de meeste kliffen diep in de zee duiken, zou het schip waarschijnlijk in korte tijd zijn gezonken. De bereikbaarheid van Cedar Cove over land is ook een geluk bij een ongeluk voor de reddingsoperatie. De beperkingzone van twee zeemijl rond het schip, die de Canadese kustwacht na de gronding had ingesteld, is inmiddels teruggebracht tot één zeemijl, maar het beperkt wandelaars nog steeds om via een beginpunt van een wandelpad op korte afstand in Little Port naar het strand van Cedar Cove te lopen.

Little Port wordt gebruikt door de kustwacht en de bemanning van het bergingsteam, hoewel de kustwacht een tijdelijk drijvend dok heeft geïnstalleerd voor zijn kleine vaartuigen in Lark Harbour. Het plan is dat de aannemers die zijn ingehuurd door de Mediterranean Shipping Company (MSC), een terreinwagenpad aanleggen dat van Lark Harbour naar Cedar Cove leidt. Dat project omvat het verlengen van de weg het water in tot aan de boeg van het schip, zodat zware vrachtwagens kunnen helpen de ongeveer 1.600 ton koolwaterstoffen, zoals zware brandstoffen, oliën, smeermiddelen en andere materialen, veilig en consistent van het schip te lossen. De belangrijkste prioriteit op dit moment is nog steeds het verwijderen van de potentiële verontreinigende stoffen van het schip. Mobiele generatoren en boilers begonnen op 25 maart met het verwarmen van de zwaarste oliën. Het kan tot twee dagen duren voordat de eerste partij olie voldoende is opgewarmd om in fractanks te stromen die ook op het dek van het schip zijn geladen. Na het verwijderen van alle mogelijke verontreinigende stoffen, zal de bergingsploeg zich richten op het verwijderen van alle vracht aan boord van de 'MSC Baltic III'. Er waren ongeveer 470 containers aan boord van het schip, maar de helft daarvan was leeg. Drie containers, die op dat moment allemaal leeg waren, werden opengereten door de brute kracht van de golven die werden gegenereerd door de storm van 15 februari. Acht containers met

polymeerkorrels zijn al verwijderd door het bergingsbedrijf. Zodra alle vracht is verwijderd, zullen de bemanningen bepalen hoe ze het schip zelf het beste uit zijn precare positie kunnen halen. (Timsen, 31-3-2025. Foto: Canadian Coast Guard).



NORBANK, IMO 9056583 (NB-312), ro-ro ferry, 10-8-1992 kiel gelegd, 5-6-1993 te water gelaten, 29-10-1993 vertrokken van de werf, 31-10-1993 opgeleverd (LR) door Van der Giessen-de Noord B.V., Krimpen a/d IJssel (961), als NORBANK aan Norbank C.V., Rotterdam (PGIS), in beheer bij North Sea Ferries Noordzee Veerdiensten B.V. 17.464, GT, 5.239 NT, 6.791 DWT. 166,77 (157,65) x 23,90 x 14,40 x 6,016 meter. Brandmerk 18395 Z R 1993. 57 cabinepassagiers, 114 bed-passagiers, 2.040 m. lengte van de rijbanen, 156 trailers (12 m. units), 2 boegschroeven, 23 kn. Zusterschip: NORBAY. 33.281 EPK, 24.480 kW, middelste motoren: 17.619 EPK, 12.960 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 9ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, zijmotoren: 15.662 EPK, 11.520 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, 400 x 560, Sulzer 8ZAL40S, "Zgoda" Zaklady Urzadzen Technicznych Swietochlowice, vertraagd naar 2 verstelbare schroeven. 2-11-1993 in dienst op de route Europoort-Hull. 11-1996 verkocht aan P&O European Ferries (Irish Sea) Ltd. Rotterdam, in beheer bij P&O North Sea Ferries Ltd. en P&O Irish Sea Ltd. 5-2001 ingezet op de dienst Rotterdam-Felixtowe. 7-1-2002 ingezet op de dienst Liverpool-Dublin. 2002 in beheer bij P&O Ferries Ltd. 26-12-2023 van Liverpool. 28-12-2023 te Beneluxhaven, Europoort. 3-1-2024 van de Beneluxhaven naar Tilbury, 4-1-2024 te Tilbury en terug, ingezet tussen Beneluxhaven, Europoort en Hull. 3-2025 verkocht naar Azië. 25-3-2025 vertrokken van Zeebrugge, 29-3-2025 te Las Palmas, 30-3-2025 van Las Palmas naar Cape Town, 12-4-2025 ETA te Cape Town. (Foto: Pieter Inpijn, 1-7-1995).

Nieuwe RoRo-vrachtroute

P&O Ferries is verheugd de opening van een nieuwe RoRo-vrachtroute op de Noordzee aan te kondigen. De route loopt tussen Londen (Tilbury 2) en Rotterdam (Europoort) en is operationeel vanaf maart 2024. Deze dienst is een aanvulling op de bestaande route van P&O Ferries van Zeebrugge naar Londen. "De opening van onze nieuwe route tussen Londen en Rotterdam geeft P&O Ferries een uniek netwerk in de Noordzee. We hebben nu vijf hubs: Hull, Teesport, Tilbury, Zeebrugge en Europoort, die het noordoosten en zuidoosten van Engeland verbinden met het vasteland," zegt Peter Hebblethwaite, CEO van P&O Ferries.

"De opening van de route Londen – Rotterdam betekent een volgende belangrijke stap in onze bedrijfstransformatie. Het draagt verder bij aan de end-to-end logistieke dienstverlening die ons moederbedrijf DP World aanbiedt."

De route zal worden bediend door het bestaande schip NORBANK van P&O Ferries. Dat schip voer tot voor kort op de Ierse Zee. De NORBANK heeft een capaciteit van 125 vrachteenheden. Het schip zal dagelijks varen met klantgerichte vaartijden, inclusief een vroege aankomst in Londen. Zo kunnen lokale leveringen op tijd kunnen plaatsvinden. (Info: P&O, Truckstar, 5 februari 2024).

FAST4WARD NO:C, IMO 1017696, Offshore Processing Ship, 206.201 GT, 250.000 DWT, 13-2-2025 opgeleverd door China Merchants Jiangsu (CMHI-287) als FAST4WARD NO:C aan Totalenergies EP Suriname B.V., 's-Gravenhage, vlag: Bahamas (C6HC7), in beheer bij Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland (N.V. SBM Offshore).

FAST4WARD NO:D, IMO 1091886, Offshore Processing Ship, 206.201 GT, 250.000 DWT, 6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JIANGSU CMHI-298-01, 15-6-2026 geplande oplevering als FAST4WARD NO:D aan Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland (N.V. SBM Offshore), vlag: Bahamas.



NOSSAN, IMO 9988516 (NB-326), vrachtschip, (Vanern Max) 2.926 GT, 1,468 NT, 5.080 DWT. 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 466, 7-2-2025 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GYAS en GRUNO III, in aanbouw onder Nederlandse vlag, 6-2025 geplande oplevering aan Erik Thun AB Lidköping, Zweden. 24-3-2025 van de werf naar Delfzijl met de sleepboot GYAS (voor vast), 25-3-2025 proefvaart onder Ned. vlag (PBYM), 26-3-2025 proefvaart, 26-3-2025 vlag: Faeröer Eilanden (OZ2223), 28-3-2025 (BV-40197U) opgeleverd aan Eric Thun AB, thuishaven: Tórshavn, in beheer bij Marin Ship Management B.V. (MF Shipping Group, Farmsum). 2 ruimen, volume 206.000 cft. 89,00 (84,81) x 13.35 x 6,150 meter. 12 kn. 2.174 EPK, 1.600 kW, 8 cyl 4 tew, 200 x 280, 1.000 rpm., vertraagd naar 168 rpm., Wärtsilä Vaasa, Shanghai. 4-4-2025 te Wismar op de 1^e reis. (Foto: Marin Ship Management).

P&O NEDLLOYD BARENTSZ, IMO 9189366 (NB-266), 13-3-1998 besteld, 10-12-1999 kiel gelegd, 30-6-2000 te water gelaten, 20-9-2000 opgeleverd door Kvaerner Warnow Werft G.m.b.H. (021) als P&O NEDLLOYD BARENTSZ aan P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam (PHKL). 66.526 GT, 5468 TEU. 30-9-2000 gearriveerd op de 1e reis te Rotterdam. 24-12-2001 stil gelegd te Hong Kong wegens overcapaciteit, 2-1-2002 te Laem Chabang weer in dienst. 1-2004 verkocht aan Halifax Asset Finance Ltd., Rotterdam, in beheer bij Blue Star Ship Management B.V., Rotterdam. 4-10-2005 gearriveerd te Singapore, te Singapore uit dienst bij P&O Nedlloyd, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., 18-10-2005 (GL) herdoopt NEDLLOYD BARENTSZ. 12-11-2005 te Busan in dienst als NEDLLOYD BARENTSZ. 10-2007 (e) verkocht aan Bank of Scotland Structured Asset Finance Ltd., Rotterdam, in beheer bij Maersk Ship Management B.V., Rotterdam. 13-1-2009 tijdens een reis van Salalah naar Jeddah in de Golf van Aden, ten zuiden van Aden, aangevallen door 6 piraten in een Zodiac, de noodprocedure ingesteld waarna de piraten het na een half uur op gaven, doorgevaren naar Jeddah. 8-2010 (e) in commercieel beheer bij Maersk Co. Ltd., Londen. 23-11-2010 (e) in beheer bij Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen. 2-2015 (e) in beheer bij Maersk Line A/S, Kopenhagen. 24-8-2015 van Jebel Ali. 2-9-2015 aan de Pasir Panjang Container terminal in Singapore. 3-9-2015 vertrokken naar een ankerplaats te Singapore. 9-2015 (e) verkocht aan Barentsz Marine LLC, Liberia (D5IR7), in beheer bij Technomar Shipping Inc., Athene, herdoopt MARCO R. 15-9-2015 te Nansha, China. 18-5-2017 (e) verkocht aan KSC 602 Maritime S.A., Liberia, in beheer bij Korea Line Corp., Seoul en KLC SM Co. Ltd., Busan, herdoopt SM TACOMA. 18-5-2017 in beheer bij Korea Line Corp., Seoul en KLCSM Co. Ltd., Busan. 7-2017 verkocht aan Korea Tonnage No 26 Shipping Co., Liberia, in beheer bij Korea Line Corp., Seoul en KLCSM Co. Ltd., Busan. 3-2-2020 (vt) verkocht voor sloop. 3-2-2020 van Le Havre naar New York, 10-2-2020 ETA te New York. 18-2-2020 van Baltimore naar Savannah, 20-2-2020 ETA te Savannah. 22-2-2020 van Savannah naar Caucedo, Santo Domingo, Dominicaanse Republiek, 25-2-2020 ETA te Caucedo. 26-2-2020 van Caucedo naar Santos, 5-3-2020 op Santos Anchorage. 16-9-2020 verkocht aan Tavvishi Shipping Ltd., Liberia (D5IR7), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, Cyprus, 9-2020 herdoopt MSC TAVVISHI. 2-2025 herdoopt MSC TAVVISHI VI.

PERFORMER, IMO 9376452 (NB-321), 5-10-2007 te water gelaten bij Peters Shipyard B.V., Kampen onder bouwnummer 812, 4.057 GT, roepsein PHLV, 2-11-2007 proefvaart vanaf Harlingen, 16-11-2007 verhaald van Shipdock B.V. naar de ligplaats te Harlingen, 17-11-2007 opgeleverd als CFL PERFORMER aan B.V. Scheepvaartonderneming CFL Performer, Groningen, in beheer Canada Feeder Lines B.V., Groningen, CFL Shipmanagement B.V., Utrecht en Saltra Chartering & Agencies B.V., Rhoon. 1-10-2012 gearriveerd in de St. Laurens haven, Botlek, 1-10-2012 om 20:15 uur verhaald naar de Europoort, Calandsteiger 3, 2-10-2012 in technisch beheer bij UniSea Shipmanagement, Sneek en herdoopt PERFORMER, 2-10-2012 vertrokken naar zee. 22-3-2013 (e) in beheer bij Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 11-2015 (e) in beheer bij Bojen Bereidering G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland en Vertom UCS Holding B.V., Rhoon voor Canada Feeder Lines B.V., Groningen. 2015 thuishaven: Rotterdam. 27-9-2024 (e) verkocht aan Hansa Shipping OÜ, Tallinn, vlag: Antigua and Barbuda (V2RE6), herdoopt KATRE.



27-3-2025 op een reis van Kotka naar Birkenhead, viel kort na 16:00 uur tussen Läsö en Göteborg, ten westen van de Zweedse haven, een bemanningslid overboord. Een SAR-operatie werd gestart nadat het Maritime and Air Rescue Centre om 16:20 uur werd gewaarschuwd. Een paar eenheden werden naar de plaats van het ongeval gestuurd, evenals een reddingshelikopter. De kustwacht en de Maritime Rescue Society werden ook gewaarschuwd, samen met een Deense reddings-helikopter. De persoon is gevonden en werd door de Deense helikopter omhoog getakeld. Hij werd naar het ziekenhuis gebracht, maar is inmiddels overleden. De omstandigheden rondom wat er is gebeurd, waren op dit moment nog onduidelijk. De politie onderzocht de zaak. (Foto: Frits Olinga, 24-7-2022 op de Eems bestemd voor Delfzijl).

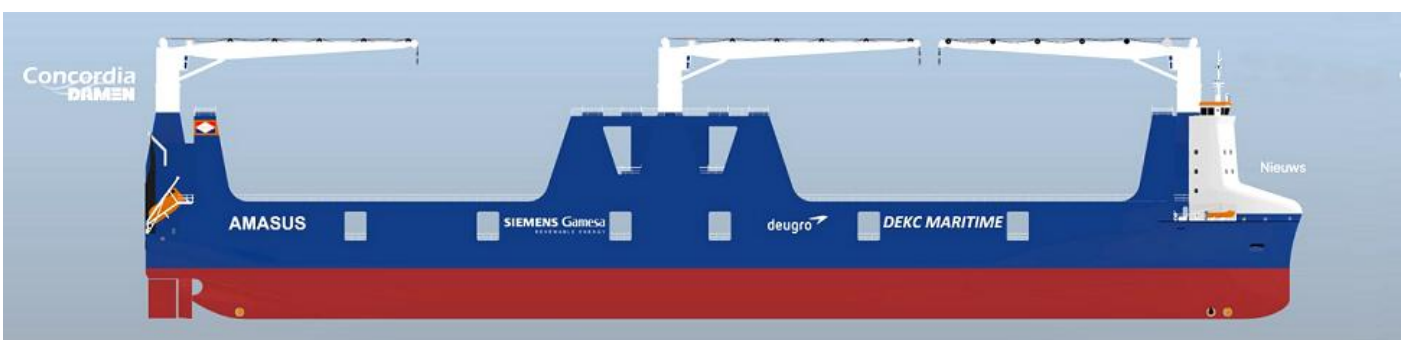


PRINCE OF SOUND, IMO 9053957 (NB-213), 21-8-1992 kiel gelegd, 30-3-1993 opgeleverd door Fukuoka Shipbuilding Co. Ltd. (1172) als SANTIAGO aan Nissui Senpaku K.K., Tokyo-Japan. 2001 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 11-2-2002 verkocht aan Santiago Ship Management Inc., Panama, in beheer bij Mitsui-Soko Co. Ltd., herdoopt SANTIAGO I. 2004 verkocht aan Shipping Prince of Oceans B.V., Monrovia-Liberia, roepsein A8OE6, 11-3-2004 te Davao, Filippijnen overgedragen aan Seatrade Groningen B.V., herdoopt PRINCE OF SOUNDS. 21-1-2008 (e) verkocht aan Prince of Sounds G.m.b.H., Liberia, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H., Leer. 22-3-2012 (e) verkocht aan Rossmead Equities Ltd., Monrovia-Liberia, 3-2012 in beheer bij Ships Service Agency JSC, Klaipeda, 3-2012 herdoopt PRINCE OF SOUND. 27-11-2012 (e) in beheer bij Ships Service Agency JSC, Klaipeda en MRA Maritime Reefer Agency G.m.b.H., Hamburg. 2015 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 26-10-2016 verkocht aan Trans Wind Fleet JSC, Vladivostok-Rusland (UDSR), 11-2016 herdoopt CRYSTAL ASIA. 26-3-2025 om 07:14 uur met 23 mensen aan boord, waarvan 22 Russen, brak voor de kust van Zuid-Korea brand uit aan boord. Zes Russen raakten gewond, twee van hen waren er ernstig aan toe. Het schip bevond zich op het moment van het ongeluk op 5 mijl uit de haven van Gamcheon in Busan. Er vond een explosie plaats in de machinekamer van de reefer gevolgd door brand. Een patrouilleboot van de Busan Marine Police, die in de buurt was, kwam ter plaatse om te helpen. Ook de Central Marine Rescue Group en de kustwacht werden opgeroepen om te helpen. De brand was rond 08:00 uur geblust. Het schip werd door de Zuid-Koreaanse reddingswerkers naar Busan gesleept voor reparaties, hoewel het daarvoor al in Korea was gerepareerd. Het schip had geen lading aan boord. (Vesseltracker, 26-3-2025). (Foto: Ruud & Marcel Coster, 16-12-2015, IJmuiden).



ROTRA FUTURA, IMO 1035404 (NB-323), Heavy Load Carrier, 13.154 GT, 16.889 DWT, 7-4-2023 contract, 25-4-2024 kiel gelegd, 20-11-2024 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU ZHENJIANG VZJ449-2301, 28-2-2025 geplande oplevering. 12-3-2025 proefvaart, 26-3-2025 opgeleverd als ROTRA FUTURA aan Rotra Futura B.V., Delfzijl (PHUJ), in beheer bij Amasus Fleet B.V., Delfzijl. (162,62) x 26,00 x 11,30 x . meter. 6.100 kW. (Foto: Concordia Damen, 12-3-2025, proefvaart).

ROTRA HORIZON, IMO 1035416 (NB-323), Heavy Load Carrier, 13.200 GT, 15.600 DWT, 15-12-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU ZHENJIANG VZJ449-2302, 22-11-2024 kiel gelegd, 3-4-2025 te water gelaten, 31-7-2025 geplande oplevering als ROTRA HORIZON aan Rotra Horizon B.V., Delfzijl (PHUJ), in beheer bij Amasus Fleet B.V., Delfzijl. (Afbeelding: Concordia Damen).



SEATRADE BELGIË, IMO 1108471, Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-323, 30-10-2025 geplande oplevering als SEATRADE BELGIË aan België Shipping Co. N.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, Groningen.

SEATRADE NEDERLAND, IMO 1108469, Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-322, 30-10-2025 geplande oplevering als SEATRADE NEDERLAND aan Nederland Shipping Co. N.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, Groningen.

SEATRADE FRANCE, IMO 1111624, Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-332, 7-2027 geplande oplevering als SEATRADE FRANCE aan France Shipping Co. N.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, Groningen.

SEATRADE SPAIN, IMO 1111636, Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-333, 9-2027 geplande oplevering als SEATRADE SPAIN aan Spain Shipping Co. N.V., Bahamas, in beheer bij Seatrade Groningen B.V, Groningen.

SKY DOLPHIN, IMO 1029039 (NB-321), General Cargo Ship, CF 3850, 2.518 GT, 1.423 NT, 3.802 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559053, 11-3-2024 kiel gelegd, 20-2-2025 opgeleverd als SKY DOLPHIN aan Sky Dolphin Inc., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (CQ2345), in beheer bij Feyz Group Inc., Istanbul en Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul). 89,75 (84,72) x 12,50 x 7,00 x 5,485 meter. Seaway Ships B.V., is opgericht in april 2024. De besloten vennootschap Seaway Ships B.V. is gevestigd te Rotterdam en is actief in de branche Holdings (geen financiële). Het bedrijf is bij de kamer van koophandel geregistreerd onder KvK nummer 93624883 en is gelegen in Waalhaven in de gemeente Rotterdam. Bij Seaway Ships B.V. is 1 persoon werkzaam.

SKY EAGLE, IMO 1029015 (NB-321), General Cargo Ship, CF 3850, 2,518 GT, 1.423 NT, 3.804 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559051, 30-1-2024 kiel gelegd, 3-2025 geplande oplevering aan Seaway Ships B.V., Rotterdam, 15-1-2025 opgeleverd als SKY EAGLE aan Sky Eagle Inc., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (CQ2343), in beheer bij Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul).

SKY FALCON, IMO 1029027 (NB-321), General Cargo Ship, CF 3850, 2,518 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 559052, 28-2-2024 kiel gelegd, 2-2025 geplande oplevering, 23-1-2025 opgeleverd als SKY FALCON aan Sky Falcon Inc., thuishaven en vlag: Madeira-Portugal (CQ2344), in beheer bij Seaway Ships B.V., Rotterdam (Feyz Group, Istanbul).

SOMERS ISLES, IMO 9243930 (NB-279), i.a. als ECLIPS, 8-11-2001 te water gelaten, 19-11-2001 (e) gedoopt SOMERS ISLES, 15-12-2001 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (341) aan C.V. m.s. "Eclips" Scheepvaartbedrijf, Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 22-3-2006 black-out en tegen een dam gevaren van Fairmont Hamilton Hotel op Bermuda, door de sleepboot EDWARD M. STOWE vlot gebracht. 2006 verkocht aan Hohebank Shipping Ltd., Rochester-U.K. (MPH7), in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 21-11-2006 overgedragen en herdoopt SCOT ISLES. 29-3-2021 verkocht aan Scotline Ship Owners Ltd., Rochester-U.K. (MPH7), in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester voor Scot Lines U.K., Inverness, 3-2021 herdoopt SCOT BAY. 12-2024 vlag: Isle of Man (MPH7).

STELLAPRIMA, IMO 8912326 (NB-313), 12-6-1991 te water bij Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (252) (IJssel-Vliet Combinatie B.V.), 2-9-1991 proefvaart, 3-9-1991 opgeleverd als STELLAPRIMA aan Jumbo Navigation N.V., Willemstad-N.A. (PJM), in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam. 6.902 BRT, 2.070 NRT, 7.600 DWT. 100,32 (93,34) x 20,98 x 13,32 x 7,420 meter. B 11.000 m³, 370 TEU. 13,5 kn. 4.486 EPK, 3.300 kW, 9 cyl, 4 tew, 320 x 420, MaK 9M453C, Krupp MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 5-12-2005 (e) onder Nederlandse vlag gebracht (PHEA), in beheer bij Kahn Scheepvaart B.V., Rotterdam. 13-3-2017 (e) verkocht aan Stellaprima B.V., Rotterdam, in beheer bij Jumbo Shipping Co. S.A., Schiedam en Kahn Scheepvaart B.V., Schiedam. 3-7-2021 (mt) gearriveerd te Constanta, Roemenië. 2021 verkocht aan Astra Navigation One Co., Monrovia, 9-7-2021 thuishaven en vlag Malakal Harbour-Palau, roepsein T8A3657, 9-7-2021 (F) herdoopt PRINCESS AYANA. 30-8-2021 verkocht voor sloop. Correctie: NIET verkocht voor sloop, foute melding (F), bij de verkoop is bedongen dat het niet eerder voor sloop verkocht mag worden dan tot 2 jaar na de contractdatum. 3-9-2021 van Hereke, Turkije naar Agigea, Roemenië, 4-9-2021 ETA te Agigea. 3-9-2021 op Istanbul Anchorage, 5-9-2021 te Constanta. 22-9-2021 van Icdas, Turkije naar Burgas, 24-9-2021 ETA te Burgas. Het schip vaart het in een soort lijndienst daar en voldoet het goed voor de nieuwe eigenaar. 8-1-2024 van Izmit. 11-1-2024 van Hereke. 12-1-2024 tijdens een reis van Izmit naar Roemenië kreeg bij de ingang van de Bosporus een storing in de machinekamer, door de sleepboot KURTARMA-18 (IMO 9974890) naar de ankerplaats van Haydarbasa, Turkije geslept. 13-1-2024 te Haydarbasa, Istanbul.



2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 6-3-2025 van Nemrut naar Aliğa, 12-3-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Eren Topcu, FB, 12-3-2025).



SUNNANHAV, IMO 9341160 (NB-127), 2-6-2006 te water gelaten, 10-7-2006 vertrokken van Leer met bestemming de Handelskade Oost te Delfzijl, 11-7-2006 proefvaart op de Eems vanaf Delfzijl met roepsein PHGL, 14-7-2006 opgeleverd door Ferus Smit Leer G.m.b.H., Leer (373) aan Erik Thun AB, Lidköping, Zweden, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Thunbolaget AS en Marin Ship Management B.V., Farmsum. 17-4-2010 afgemeerd Köping aangevaren door m.t. CORAL IVORY (IMO 9207039, LPG tankschip), uit voorzorg een oliescherm gelegd, er ontstond lichte schade aan beide schepen. 12-2010 vlag: Faroe Islands. 15-1-2025 verkocht aan Bulktrade Inc., Monrovia-Liberia (5LUW2), in beheer bij Anna Shipmanagement Inc., Piraeus, herdoopt TAMAR. (Foto: Frits Olinga, 16-7-2006).

SYLVIA OMEGA, IMO 7703015 (NB-311), 19-12-1977 (Türk Loydu) kiel gelegd, 3-3-1978 te water gelaten, 18-4-1978 (e) opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (208) als SYLVIA OMEGA aan Sylvia Cargo

B.V., Groningen. 1985 herdoopt ZOMERHOF. 1993 verkocht aan Bengalen Shipping Co. N.V., Rotterdam, in beheer bij Hanno Shipping B.V., herdoopt BENGALEN. 1-2002 verkocht, 31-1-2002 gearriveerd in de St. Laurens haven, 1-2-2002 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam en (officieel) onder de vlag van Cambodja, 1-2-2002 naam en thuishaven eraf geschilderd, 2-2-2002 de naam ANAS-J opgeschilderd, thuishaven Phnom Phen, in beheer bij Sea Bird Shipholding. 3-2-2002 vertrokken naar Antwerpen. 11-2-2002 verkocht aan Sea Bird Shipholding. 4-4-2002 verkocht aan Dolphin Shipping & Services Co., Cambodja, herdoopt ANAS-J. 16-12-2003 vlag: Syrië. 15-1-2009 (e) in beheer bij B&B Shipping Co. 2011 verkocht aan North Sea Co. Ltd., Syrië, roepsein YKQN, in beheer bij Nejem Company Marine Services, Tartous, 18-1-2011 (m) herdoopt OLA. 16-8-2011 (m) vlag: St. Kitts and Nevis, roepsein V4IG2. 24-8-2011 (e) verkocht aan North Sea Capital Group Inc., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 23-2-2018 (e) verkocht aan Medlevante Overseas Ltd., vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij North Sea Co. Ltd., Saida, Libanon. 5-2018 vlag: Comoros, roepsein D6A2294, herdoopt NOKA. 3-11-2018 verkocht aan Neptunus Co. Ltd., Latakia-Syrië, roepsein YKRY. 2-12-2018 van Latakia naar Benghazi. 5-12-2018 voor de Griekse kust onderschept door Griekse autoriteiten en opgebracht naar Heraklion, Kreta, 8-12-2018 te Heraklion, Kreta. 3-2022 verkocht aan Trondes Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Honduras (HQZY2). 7-2022 vlag: onbekend. 13-11-2023 vlag: Honduras (HQZY2), 13-11-2023 herdoopt ATHINA D. 9-3-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

UAL TYCOON, IMO 9510606 (NB-270), landingsvaartuig, 4-10-2008 te water gelaten te Miri, Maleisië, 18-2-2009 (BV) opgeleverd door Piasau Slipways Sendirian Berhad, Miri (Sarawak) (280) als UAL TYCOON aan UAL Tycoon Service N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht, 1.681 BRT, 2.736 EPK, 2.014 kW, Cummins Limited, Daventry, U.K. (NE-07), ging na oplevering naar West Afrika vertrekken om daar transporten voor de olie-industrie te gaan verzorgen. 2-2013 (e) vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4815. 2-2016 uit beheer Flinter Management B.V., Barendrecht. 4-2016 verkocht aan Costa Larga International Inc., Panama, roepsein 3FRL7, herdoopt AL TYCOON. 2017 vlag: Venezuela. 11-2020 vlag: Panama, roepsein 3FRL7. 3-2021 verkocht aan Naviera Paredes S.A., 11-3-2021 te Valparaiso, Chili, 13-3-2021 (FM) thuishaven en vlag: Valparaiso-Chili (CA8389), herdoopt QUELLONINA II. 18-12-2024 verkocht aan CPG LCT II Ltd., Monrovia-Liberia (5LUS8), in beheer bij Marine Capabilities Marcap LLC, Abu Dhabi, 12-2024 herdoopt CPG PHOEBE.



VERITAS, IMO 8411633 (NB-299), 28-6-1984 kiel gelegd, 7-1-1985 te water gelaten, 2-1985 opgeleverd door Peters-IJsselmeer B.V., Kampen (397) als VERITAS aan F.S. Switynk, Kampen (PIFJ) in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 1.132 BRT. 3-4-1987 verkocht aan Rederij Switynk B.V., Kampen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf 'Poseidon' B.V., Delfzijl. 10-7-1992 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van der Maas B.V., Werkendam, in beheer bij M. van der Maas, herdoopt MARINA. 12-1995 verkocht aan J. de Koning Gans-Hartman V.O.F., Hasselt (PIZK), in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, 1995 herdoopt ZWARTEWATER. 9-2-2005 verkocht aan C.V. Veentrans, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Bouke van der Veen en Age Bandstra, Stavoren, 11-2-2005 overdracht en herdoopt VEENTRANS. 15-2-2005 vertrokken naar Kopervik, ging met potgrond varen van Rusland naar Holland. 3-9-2008 verkocht aan C.V. m.s. "Eems Delfia", Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 3-9-2008 bij Shipdock Harlingen B.V. herdoopt EEMS DELFIA. 3-1-2020 (e) in beheer bij Eemswerken B.V., Werkendam. 31-8-2020 gearriveerd te Dordrecht. 3-9-2020 (F) verkocht aan Aasly Shipping AS, Kjøpmannskjær, thuishaven en vlag: Tønsberg-Noorwegen (NIS), roepsein LAKZ8, herdoopt PRIMA. 26-1-2021 (e) verkocht aan Arundo AS, vlag Palau, roepsein T8A3606. 4-2021 verkocht aan Everest Shipping Co., Majuro, vlag: Palau, 26-4-2021 (F)

herdoopt EVEREST. 22-10-2022 vlag: Guinea-Bissau, roepsein J5AC6. 2-2025 vlag: Vanuatu, roepsein YJXA9. (Foto: Ruud Coster, 2-7-2016, IJmuiden).

WAAL TRADER, IMO 9264714 (NB-290), besteld door Medstar Shipmanagement, Limassol, Cyprus, 6-10-2001 kiel gelegd, 13-5-2002 te water gelaten, 15-1-2003 (GL) opgeleverd door Yangfan Group Co. Ltd., Zhoushan Ship Manufactory, Zhoushan (Zhejiang Yangfan Ship Group Ltd.) (2004) als WAAL TRADER aan Belice Shipping, Leer, thuishaven: Limassol-Cyprus, 6.674 GT, 9.500 DWT. Ingezet op een dienst tussen Zuid Korea en Vladivostok. 2-2003 te Inchon onder Nederlandse vlag gebracht, eigenaar: Scheepvaartbedrijf m.s. "Waal Trader" C.V., Winschoten, roepsein PBIW, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, (Buss Gruppe, Leer). 31-3-2004 herdoopt MCL MOSCOW. 7-11-2004 uit charter en herdoopt WAAL TRADER. 21-2-2005 herdoopt MEKONG CAYENNE. Samen met de MEKONG CHAIYO (SCHELDE TRADER) in een containerfeederdienst ingezet tussen Taiwan, Vietnam, Cambodja en Thailand met een langlopend contract bij de middenoosten afdeling van Maersk, 10-10-2009 herdoopt WAAL TRADER. 4-9-2012 Waal Trader Beheer B.V. te Winschoten (Groningen) door de rechtbank in Groningen failliet verklaard. 2013 in beheer bij Myklebusthaug Management AS, Fønnes, Noorwegen voor Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 5-2013 vlag: Gibraltar (ZDNM7), 14-5-2013 (m) herdoopt RUMBA. 2015 verkocht aan Romy Shipping AS, Gibraltar, in beheer bij Myklebusthaug Management AS, Fønnes, Noorwegen voor Hermann Buss G.m.b.H. & Cie. K.G., Leer. 11-2021 vlag: Malta (9HA5545). 31-1-2022 vlag: Portugal (Madeira) (CQOG). 26-3-2025 verkocht aan Philippine Span Asia Carrier Corp., Cebu-Filippijnen (4DJR8), herdoopt SPAN ASIA 75.

WAALVLIET, IMO 9996874, (NB-320) General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer bij INSTALHO 12022-0363, 5-7-2023 in aanbouw, 30-9-2024 geplande oplevering onder Nederlandse vlag als WAALVLIET, 3-4-2024 te water gelaten te China, 27-5-2024 passage Malacca Straits, Port Klang op een ponton achter de sleepboot EEMS WRANGLER (IMO 9274783), op de ponton stond ook m.s. RIJNVLIET, de Finse splijtbakken ROCKY en ROCKSTAR en 4 pontons, 2-7-2024 passage Cape Town, 6-7-2024 van Walvis Bay, 19-8-2024 gearriveerd te Rotterdam, Dokhaven, R.D.M., 31-3-2025 vertrokken van Holland Shipyards te Werkendam naar Bruinisse, 1-4-2025 technische proefvaart, 2-4-2025 te Werkendam, oplevering aan Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne (PBHQ). 195.290 CFT. 89,43 x 13,20 x . x 5,250 meter. 750 kW, 3 x 360 kW, 1.500 rpm., Volvo Penta D13, dieselelektrisch.

WINDPIPER, IMO 9765653 (NB-325), 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 bij Mawei Shipbuilding Co. Ltd. onder bouwnummer FUJIAN MAWEI MW301-1, 50.000 GT, 68.000 DWT, 227,00 (210,00) x 40,00 x 18,20 x 13,20 meter, 31.000 kW, Bergens, Type Nam B33:45L 9A, 12-2024 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Marshall Islands, 1-2025 verkocht aan N.V. Boskalis, wordt verbouwd tot valpijpschip, steenstorter, 3-2025 verkocht aan Stanford Asia Holding Co., Cyprus (5BSN6), in beheer bij BW Marine Cyprus Ltd. (N.V. Boskalis). 25-3-2025 proefvaart, 26-3-2025 terug te Mawei.



Riviercruiseschip DE ZONNEBLOEM aangevaren in Duitsland

Vanmorgen (29-3- 2025) vroeg is het motorpassagiersschip (MPS) van Nationale Vereniging de Zonnebloem betrokken geweest bij een aanvaring in Duitsland. Ten tijde van het ongeval waren 69 passagiers, 65

vrijwilligers en 15 bemanningsleden aan boord. Voor zover wij nu vast kunnen stellen zijn er geen gewonden gevallen. Het schip, dat volledig aangepast is om mensen met een lichamelijke beperking een fijne vakantie te bieden, heeft aanzienlijke schade opgelopen en zal de komende periode niet kunnen varen.



Marcel van der Kaa, plaatsvervangend directeur van de Zonnebloem: “We zijn heel erg blij dat onze gasten, vrijwilligers en bemanningsleden niet gewond geraakt zijn. Natuurlijk is iedereen enorm geschrokken. Hun welzijn is dan ook onze grootste zorg. Er wordt Slachtofferhulp aangeboden voor iedereen die dat nodig heeft. Voor nu heeft het onze hoogste prioriteit om iedereen zo snel mogelijk naar Nederland te vervoeren. Zowel in Duitsland als in Nederland zijn onze medewerkers bezig om dit te regelen.”

Het riviercruiseschip is aangevaren door een ander schip en heeft hierbij een gat in de romp opgelopen. De verwachting is dat het schip voor de reparatie hiervan een langere periode uit de vaart zal zijn.

Marcel van der Kaa: “Voor veel mensen met een lichamelijke beperking is een reis met ons schip de enige manier om nog op vakantie te kunnen. Ieder jaar kunnen we zo’n 2.800 mensen meenemen. Dankzij een even groot aantal (zorg)vrijwilligers dat meegaat, kunnen we iedereen optimale zorg en aandacht geven. Het is heel verdrietig dat we deelnemers en vrijwilligers die de komende periode mee zouden varen, moeten informeren dat hun reis niet door kan gaan.”

MPS de Zonnebloem

Het riviercruiseschip MPS de Zonnebloem is volledig aangepast voor mensen met een lichamelijke beperking. Het is ook geschikt voor mensen met een zware handicap en voor mensen die bedlegerig zijn. Alle reizen worden begeleid door (zorg)vrijwilligers. Het schip vaart zo’n 40 weken per jaar en biedt reizen in Duitsland, Nederland en België. (Bron en foto’s: Persbericht De Zonnebloem, 29 maart 2025).

DE ZONNEBLOEM, ENI 02327391 (NB-177), MMSI 244650986, Passagiersschip. 20-5-2005 kiel gelegd bij IHC Holland Dredgers te Kinderdijk onder bouwnummer 706, 27-8-2005 door mevr. R. Vliegthart-de Boon (gast van de Zonnebloem) te water gelaten, afgebouwd bij Scheepswerf “De Merwede” B.V., Hardinxveld-Giessendam, 20-12-2005 gedoopt DE ZONNEBLOEM en opgeleverd aan Nationale Vereniging de Zonnebloem B.V., Breda. 135 passagiers. 115,00 x 11,50 x . x 1,700 meter. 2 x 1.065 PK, Caterpillar 3508 (B) DI-TA electronic. 6-2-2006 aanvang 1e reis.

7-3-2015 op weg naar Arnhem met 69 gasten, 63 vrijwilligers en 12 bemanningsleden om 06:15 uur bij Pannerden op het Pannerdensch Kanaal tegen een noodbrug gevaren, die daarop in het water stortte. De brug, een soort steiger op ijzeren palen, lag bij de Pannerdense Waard, net voorbij Pannerden. Het schip sloeg met de stuurboordzijde achtersteven tegen de brug. Er scheurde een gat in de romp en drie ramen braken. De brug werd van de metalen palen geduwd en verdween in het water. De schipper waarschuwde de politie. Het bedrijf Desanding Martens & Van Oord schatte de schade aan de brug op 20.000 tot 30.000 euro. De brug zou in de middag van 8 maart uit het water worden gehesen. Het gat in de romp van de "DE ZONNEBLOEM" werd tijdelijk gedicht en de ramen tijdelijk met plastic bedekt. Definitieve reparaties zouden worden uitgevoerd na de volgende cruise, die op 9 maart zou beginnen.

28-3-2025 vertrokken Düsseldorf naar Arnhem met 69 passagiers, 65 vrijwilligers en 15 bemanningsleden.
29-3-2025 afvarend op de Rijn bij Wesel in aanvaring gekomen met het opvarende m.s. SERVIA (ENI

07001741, 2002, 3.815 ton), liep daarbij flinke schade. 30-3-2025 gearriveerd bij Scheepswerf de Gerlien van Tiem te Druten om te repareren.

Aanvaring op de Rijn

De 'De Zonnebloem', ontworpen om mensen met een beperking te vervoeren, kwam op 29 maart 2025 om 03:15 uur in botsing met het binnenvaartschip 'SERVIA' (MMSI: 244185189), dat opvarend was vanaf Rotterdam bij Voerde-Spellen vlakbij Wesel aan de Rijn. Geen van de 69 passagiers, 65 vrijwilligers en 15 bemanningsleden raakten gewond. Het voorschip werd aan bakboord opengescheurd. De waterpolitie in Emmerich dirigeerde het passagiersschip naar de haven van Wesel. De passagiers moesten het schip verlaten. DE ZONNEBLOEM probeerde iedereen zo snel mogelijk naar huis te krijgen. Medewerkers in zowel Duitsland als Nederland waren bezig dit te regelen. Het transportbedrijf Valys, gespecialiseerd in het vervoer van mensen met een beperking, heeft aangeboden om iedereen in aangepaste busjes terug naar Nederland te brengen. De 'DE ZONNEBLOEM' vaart ongeveer 40 weken per jaar over de Rijn van en naar Duitsland en maakt daarnaast cruises op Belgische en Nederlandse wateren. Jaarlijks gaan er bijna 3.000 mensen met een lichamelijke beperking mee op vakantie. Ook de 'SERVIA' raakte beschadigd aan de bakboordboeg boven de waterlijn en vervolgde daarna de reis. (Timsen, 30-3-2025).

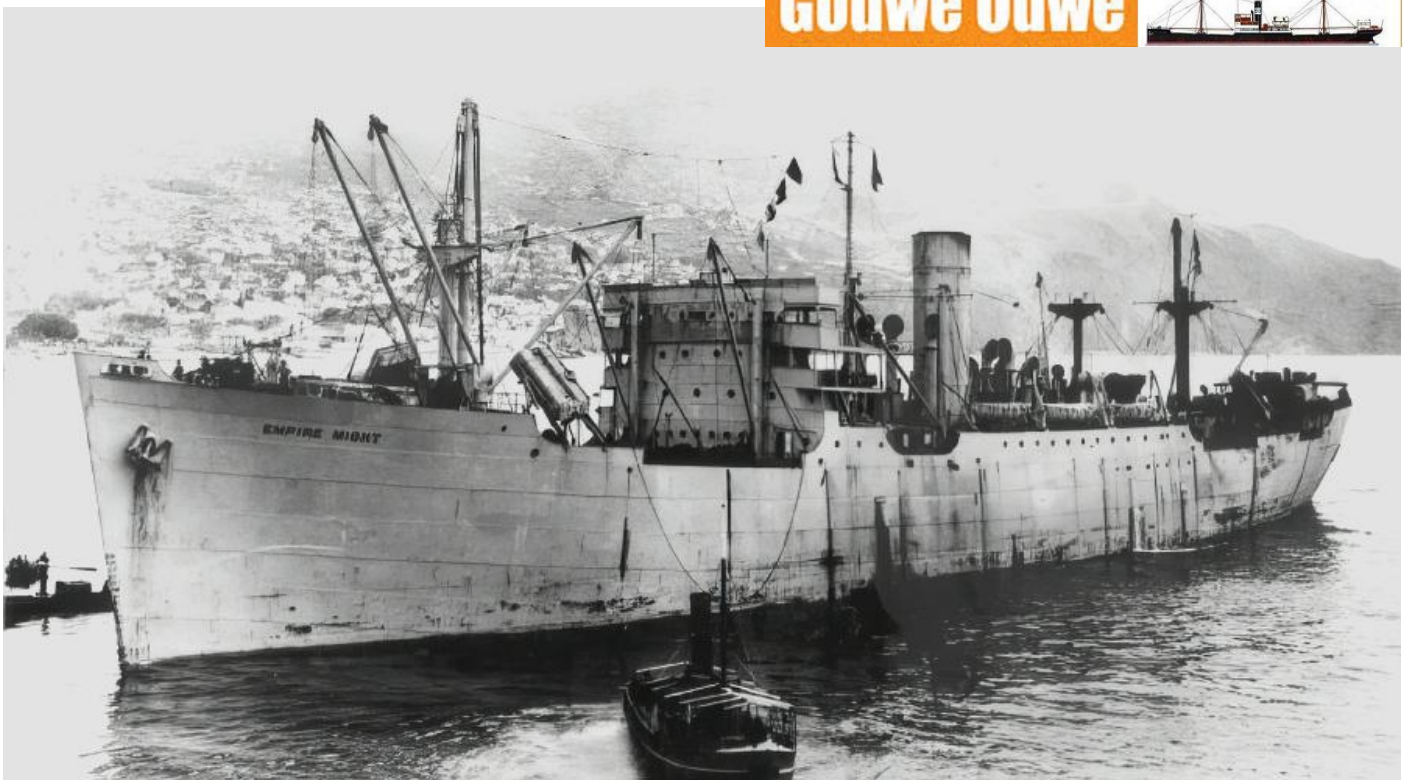
Bemanning handelde goed na aanvaring

De 'De Zonnebloem' ligt sinds 31 maart stil in Wesel na de aanvaring met de 'Servia' op 28 maart om 03.00 uur, onderweg van Düsseldorf naar Arnhem. Geen van de 69 invalide passagiers, 65 vrijwilligers en 15 bemanningsleden aan boord raakte gewond, maar het schip liep wel behoorlijke schade op. Naast het grote gat in het voorschip, kwamen er kasten van de muur en lag er veel rommel op de vloer. Maar de situatie was vrij snel onder controle en de bemanning heeft goed gehandeld. Samen met de vrijwilligers ruimden ze goed op en was iedereen snel weer de oude. Het schip, dat volledig is aangepast om mensen met een lichamelijke beperking een prettige vakantie te bieden, zou in de ochtend van 29 maart weer in Arnhem aankomen. Mensen die een familielid kwamen ophalen, werden verzocht naar Wesel te komen. Ook de organisatie Valys, die mensen met een beperking vervoert, haalde passagiers op in Wesel. De volgende afvaart zou op 31 maart plaatsvinden. Passagiers worden door De Zonnebloem omgeboekt naar een andere datum. Het schip blijft in Wesel liggen totdat het door de autoriteiten verder mag varen, dus wanneer het veilig genoeg is om verder te varen. Het is nu aan de exploitant om een scheepswerf te vinden voor permanente reparaties. (Timsen, 31-3-2025).

DE ZONNEBLOEM afgemeerd bij Scheepswerf de Gerlien van Tiem

De 'De Zonnebloem' meerde op 30 maart af bij Scheepswerf de Gerlien van Tiem in Druten. Het bedrijf De Zonnebloem vraagt steun voor alternatieve vakanties nu het enige schip al maanden uit de vaart is. Alle gasten zijn veilig thuisgekomen. Het schip heeft echter ernstige schade aan de boeg opgelopen. De kapitein van de 'Servia', die op de Duitse Rijn met het schip in aanvaring kwam, testte positief op alcohol. Dat heeft de politie bekendgemaakt. Er is daarom ook een bloedtest uitgevoerd, maar de uitslag daarvan is nog niet bekend. (Timsen, 2-4-2025).

Gouwe Ouwe



d.m.s. EMPIRE MIGHT, Foto: NN / bandcstaffregister.com. 17-4-1942 te water gelaten, 2-7-1942 geregistreerd, 8-1942 opgeleverd door Greenock Dockyard Co. Ltd., Greenock (450) als EMPIRE MIGHT aan Ministry of War Transport, Greenock-U.K. (BDXS), in beheer bij Blue Star Line Ltd.

9.209 BRT, 4.922 NRT. 148,59 (141,33) x 19,20 x 12,34 x 9,093 meter.

ON 168986. 15 kn.

5 ketels, v.o. 17.780 Sft, 5.762 m², 220 lbs, 15,6 atm.

6.860 IHP, 2 x T 3 cyl, 660, 1067 & 1727 x 1219, + lage druk turbine, J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock.

Historie:

1946 verkocht aan The Clan Line Steamers Ltd., Glasgow-U.K. (MAHP), in beheer bij Cayzer, Irvine & Co. Ltd., herdoopt CLAN MACRAE.

1959 verkocht aan Bullard King & Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt UMGENI.

12-1959 verkocht aan Springbok Shipping Co. Ltd., Cape Town-Zuid Afrika (), herdoopt GEMSBOK.

1961 in beheer bij South African Marine Corp. Ltd., Cape Town, herdoopt SOUTH AFRICAN FINANCIER.

9-10-1961 s.s. SOUTH AFRICAN FINANCIER gearriveerd te Rotterdam, Lekhaven, THB met de sleepboot GELE ZEE, assistentie van de sleepboot SCHOUWENBANK.

1962 verkocht aan Rederij Wijsmuller, Baarn, vlag: Nederland, herdoopt SANTA MARÍA DE ORDÁS.

1962 verkocht voor sloop naar Spanje. 10-2-1962 gearriveerd bij Juan Antonio Tolon de Gali, Alicante & Gabriel Moncho Alacren te Valencia om gesloopt te worden, 3-1963 aanvang sloop te Valencia.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



SCHEEPSNAAM m.s. ANDONI. ROEPLETTERS: MMLX. IMO: 5238822. SCHEEPS TYPE: Raised-Quarterdeck Coaster / 1 deck. BRT / NRT / DWT: 678 / 347 / 885. LXBXH (loa/Lll): 55.20 X 9.20 X 2.79 m (sd 3.50 m).

REDERIJ: T.E. Evans & Co. London. THUISHAVEN / VLAG: London / United Kingdom. BIJ DEZE REDERIJ SEDERT: september 1937. BOUWJAAR: 1937 te water 8 mei 1937. BOUWWERF: Goole Shipbuilding & Repairing Co. Ltd. Goole (328). MACHINES: D. 2 t.e.w. 7 Cyl. British Auxiliaries Ltd, Glasgow. VERMOGEN / SNELHEID: 520 rpk / 9.5 knoop. BIJZONDERHEDEN:

04-1949: TRONDA,; South Georgia Co. Ltd., Leith.

01-1961: MOIRA M,; Metcalf Motor Coasters Ltd., London.

06-1968: Broken Up by Thos Ward Ltd., Inverkeithing

FOTO: Inside Cover, "Coasters go To War" als "Tronda" From 70 North to 70 South p. 44 (Salvesen, Leith).

Maritime Verzameling en tekst: B.W. Scholten, Rijswijk. (17-7-1947, m.s. ANDONI vanaf Oporto te Maassluis, agent Vinke met stukgoed en hout. 22-7-1947 vertrokken naar Vlissingen voor orders).



Schipper van de RISICO krijgt taakstraf en voorwaardelijke celstraf voor dodelijk ongeval

De schipper van de 'Risico', die verantwoordelijk wordt gehouden voor de dood van de 12-jarige Tara uit Den Haag op 31 augustus 2022, heeft in hoger beroep een taakstraf van 150 uur en een voorwaardelijke celstraf van drie maanden gekregen. De rechtbank Leeuwarden legde eerder dezelfde straf op aan de 51-jarige schipper uit Harlingen. Volgens de rechter bij de rechtbank heeft de schipper "aanzienlijk onvoorzichtig, onzorgvuldig en nalatig gehandeld." De rechtbank veroordeelde de schipper daarom voor doodslag.

Tara werd geraakt door de giek van het zeilschip, waarmee ze op schoolreisje was op de Waddenzee. Er waren 12 leerlingen en twee leraren aan boord.



Volgens de rechtbank had de man een zorgplicht als eigenaar van een schip waarop passagiers werden vervoerd. Dat betekent dat het schip altijd in goede staat moet zijn, en dat was niet het geval. Er zaten scheuren aan de bovenkant van de giek. De rechtbank vond dat dit door een deskundige had moeten worden gecontroleerd. Volgens de rechtbank was de kans op een ongeval groter doordat dit niet was gedaan. "De rechtbank acht daarom bewezen dat de verdachte onvoldoende heeft gecontroleerd of de giek nog in goede staat was. Ook was de tuigagekeuring van het schip verlopen."

Wat betreft de zwaarte van de straf, stelt de rechtbank: "De acties van de verdachte hebben onherstelbaar leed veroorzaakt bij de nabestaanden van het slachtoffer. De rechtbank begrijpt dat geen enkele straf recht kan doen aan het verdriet dat hen is aangedaan."

Het Openbaar Ministerie had een gevangenisstraf van acht maanden geëist, waarvan vier voorwaardelijk. Ook eisten ze een beroepsverbod van vijf jaar. Volgens de rechterlijke macht was er eerder sprake van 'grove' dan van 'ernstige' nalatigheid, zoals de rechtbank had geoordeeld. De rechtbank was het daar niet mee eens. Ook zag ze geen aanleiding om een beroepsverbod op te leggen.

Het Openbaar Ministerie vond de straf niet hoog genoeg. Ook de schipper zelf was het niet eens met de straf: hij zegt dat hij niet had kunnen weten dat de giek in zo'n slechte staat was.

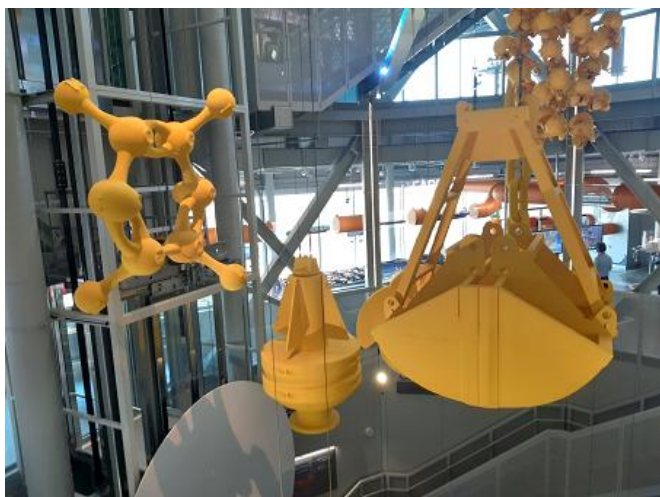
De familie van Tara had een beroepsverbod aangevraagd om te voorkomen dat de schipper weer zou varen. De rechtbank vond dat te ver gaan. "Een dergelijke straf wordt alleen opgelegd in uitzonderlijke gevallen. De verdachte is nog nooit eerder veroordeeld en er zijn geen aanwijzingen dat er eerder gevaarlijke situaties aan boord van zijn schip hebben plaatsgevonden." Volgens de rechtbank "neemt hij zijn verantwoordelijkheid als schipper serieus". Ook zag zij geen aanleiding om een beroepsverbod op te leggen. (Vesseltracker, Timsen, 28-3-2025. Foto: René Keuvelaar, 11-6-2017, Harlingen).

RISICO, ENI 03170114, MMSI 244770295, Zeilpassagiersschip, roepsein PH4206. 1895 opgeleverd door Van den Adel, Papendrecht als ANTONIA. Zeilschip. Eerste meting als ANTONIA van A. Geers, Roosendaal. Meetnummer: R1106N. District: Rotterdam. Waterverplaatsing: 124,276 ton. 25-6-1927 verkocht aan Coöp. Beetwortelsuikerfabriek Zevenbergen, Zevenbergen. 25-6-1927 als ANTONIA gebrand te Breda: 114 B BREDA 1927, ijzeren klipperschip, 121,763 m3. 20-7-1927 verkocht aan C.A. Ramsteijn, Waspik, herdoopt RISICO. 27-12-1929 thuishaven: Rotterdam. 10-6-1960 meetdatum, meetnummer: R25529N. Waterverplaatsing: 124,674 ton. 22,77 x 5,04 x . x 2,03 meter. 20-2-1967 verkocht aan T. Ramsteijn, Groningen. 11-8-1972 verkocht aan J.J.J.M. van der Veer, Amsterdam. 19-3-1973 meetdatum, meetnummer: G12945N. 124,651 ton. 22,77 x 5,04 x . x 2,03 meter. 8-6-1973 verkocht aan A.H. Vries, Amsterdam. 1977 verbouwd tot zeilend passagiersschip met dagverblijf en 2- en 4-persoonshutten, 29-9-1978 geregistreerd. 20 passagiers, 110 PK, D.A.F. 17-5-1977 meetdatum, meetnummer: G13611N als motorpassagiersschip. Waterverplaatsing: 22,847 ton. 22,67 x 5,45 x . 1,37 meter. 14-1-1983 verkocht aan V.o.F. Firma Veer en de Lange, Leeuwarden. 17-1-1989 verkocht aan J.F. van der Meulen, Wolvega. 5-12-1990 verkocht aan R.T.J. van Stekelenburg, Harlingen. 2009 verkocht aan Risico Zeilcharter, Harlingen, in beheer bij D. Visser. (Foto: Renee Keuvelaar, 11-6-2017, Harlingen).

Portlantis is feestelijk geopend



Portlantis, het nieuwe havenervaringscentrum op Maasvlakte 2, is woensdagmiddag 19 maart feestelijk geopend. Burgemeester Carola Schouten verrichtte in het atrium van Portlantis een bijzondere openingshandeling. Vanaf zaterdag 22 maart kan iedereen zelf de haven ontdekken in het nieuwe ervaringscentrum; dan gaat Portlantis open voor publiek.



Nadat de Rotterdamse burgemeester samen met groep 8- en brugklasleerlingen uit de regio de Portlantis-vlag naast het gebouw had gehesen, volgde de officiële opening van Portlantis in het atrium van het gebouw. Daar

legde burgemeester Schouten, samen met drie mensen die dag in dag uit in de haven werken, haar hand op de metersbrede driedimensionale havenmaquette, die daarna oplichtte en het beeld van de Rotterdamse haven onthulde.

Door het wegtrekken van een groot doek werd tegelijkertijd het volledige 22 meter hoge atrium zichtbaar, waarin twaalf unieke havensymbolen bewegen. Daarna kreeg de burgemeester in het bijzijn van andere genodigden een rondleiding door het fonkelnieuwe gebouw.

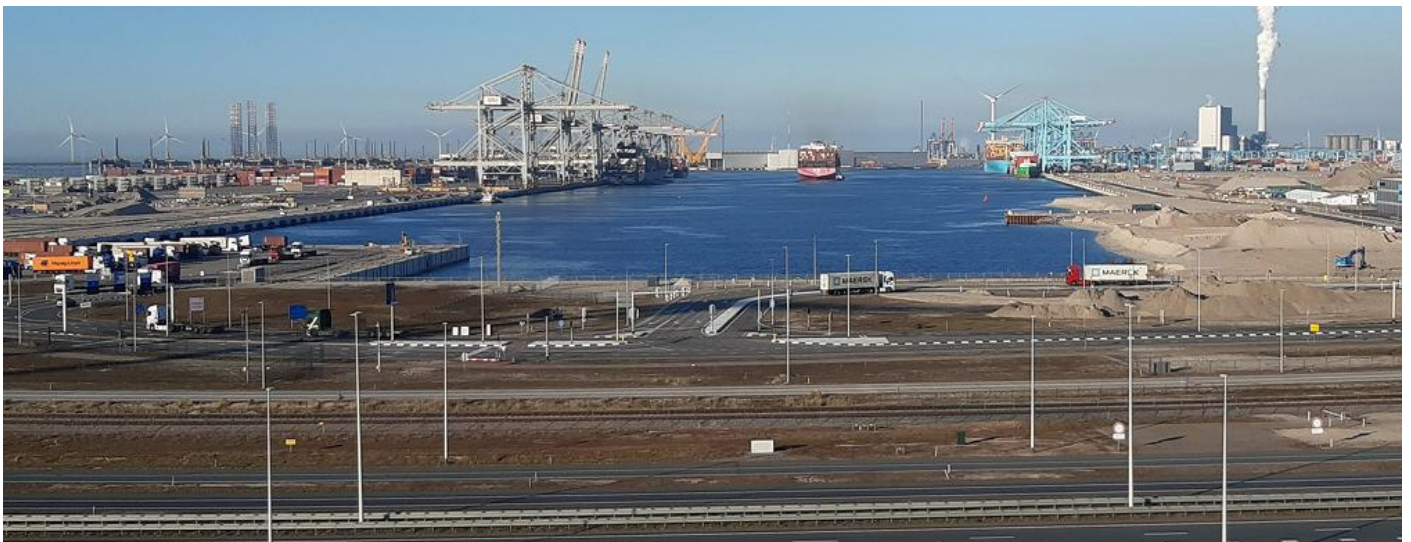


Foto: Port of Rotterdam/ Robin Utrecht

Haven aan een groot publiek laten zien

Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam, benadrukt de rol die Portlantis speelt in het uitdragen van de ambities en opgaven van de Rotterdamse haven en het Havenbedrijf. “We zijn er trots op dat we in Portlantis de haven van Rotterdam aan een groot publiek kunnen laten zien. We spelen daarmee in op de interesse van bezoekers van over de hele wereld, maar zeker ook vanuit deze regio. In Portlantis kunnen mensen zich verwonderen over onze haven, er van alles over leren en er is ook ruimte voor reflectie”, stelt Siemons.

“We zien het als ons werk om verschillende maatschappelijke belangen te verenigen, zodat we de haven zo goed mogelijk kunnen ontwikkelen in balans met de omgeving. Portlantis vertelt dat verhaal aan jong en oud.”



Uitzicht op de Prinses Amaliahaven

Plek vol verwondering

Portlantis staat voor een uitdagend dagje uit: een plek vol verwondering over de haven, of je nu al sinds jaar en dag in de haven te vinden bent of dat je er voor het eerst komt. Het interactieve ervaringscentrum is de plek waar je de Rotterdamse haven ontdekt en beleeft. Portlantis vertelt over de haven van nu én over de haven van de toekomst. Daarbij wordt gebruik gemaakt van verschillende vertelvormen. Denk daarbij aan virtual reality en augmented reality, exposities met grote 3D-modellen en laboratoria waar je chemische en technische proefjes kunt doen.

De doelstelling is dat 150.000 mensen per jaar Portlantis bezoeken. Je kunt Portlantis ook bezoeken in combinatie met een rondvaart en rondrit over de Maasvlakte.

Unieke blik op de haven

Robert Simons, wethouder Haven en Economie voor de gemeente Rotterdam, is verheugd over de opening van Portlantis. “De Rotterdamse haven is een belangrijke motor achter onze economie. Portlantis laat op een inspirerende manier zien hoe waardevol deze sector is voor onze stad, regio en heel Nederland. Het centrum biedt niet alleen een unieke blik op de haven, maar stimuleert ook de nieuwe generatie om zich te verdiepen in de kansen die deze dynamische sector biedt. Zo is Portlantis ook een investering in de economie van de toekomst.”

'Nog meer jongeren naar de haven'

EIC Mainport Rotterdam is meeverhuisd naar het fonkelnieuwe pand op de Maasvlakte 2. Het centrum organiseert excursies en andere activiteiten om scholieren en studenten op een vernieuwende manier meer te vertellen over de haven en de vele mogelijkheden die deze biedt. De afgelopen jaren bereikte het EIC jaarlijks zo'n 15.000 jongeren met haar activiteiten, met name uit de regio Rijnmond. Door de verhuizing naar Portlantis zal dat aantal verder groeien, verwacht Ben Vree, voorzitter van EIC Mainport Rotterdam.

“De verhuizing naar Portlantis biedt ons de kans om leerlingen en studenten op een interactieve, spannende en vernieuwende manier kennis te laten met de haven. Deze jonge mensen hebben we later hard nodig om in de haven te komen werken. Aan hen laten we in Portlantis zien hoe veelzijdig het werk in de Rotterdamse haven is.”

In het oog springend gebouw

Havenbedrijf Rotterdam en EIC Mainport Rotterdam hebben de afgelopen jaren intensief samengewerkt aan het concept van Portlantis. Ook Deltalinqs, als vertegenwoordiger van het havenbedrijfsleven, heeft een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het nieuwe centrum. Net als VRC, de belangenbehartiger voor Rotterdamse cargadoors en aannemer G. Van der Ven B.V.

Het in het oog springende gebouw is ontworpen door een team onder leiding van Winy Maas van het gerenommeerde architectenbureau MVRDV, dat onder meer bekend is van de Markthal en Depot Boijmans Van Beuningen. Ontwerpbureau Kossmanndejong was verantwoordelijk voor het ontwerp van de verschillende exposities. Op zijn beurt zorgde Bruns B.V. voor de expositiebouw. Bureau BIND was verantwoordelijk voor de integrale creatieve directie.

Portlantis ligt op de grens van land en zee op het zuidwesten van Maasvlakte 2. Het is goed bereikbaar per auto, maar ook via openbaar vervoer zijn er verschillende opties. Portlantis is bereikbaar vanuit Hoek van Holland via het Hoeksveer en op de fiets. Café en Restaurant op de 4e verdieping vrij toegankelijk.

Adres: Prinses Máximaweg 301, 3199 KG Rotterdam.



Ticketprijs: Entree - 0 t/m 2 jaar: Gratis, Entree - 3 t/m 12 jaar: € 6,00, Entree - 13 t/m 17 jaar: € 9,00 en Entree – regulier: € 12,00.

(Bron: Port of Rotterdam, 19 maart 2025. Foto burgemeester Carola Schouten van Rotterdam met kinderen in Portlantis: Robin Utrecht. Overige foto's: Jaap Poldervaart).



De ROTTERDAM op de KONINGSDAM

De maritieme schilderijen van Stephen J. Card zijn ware meesterwerken en in het voorste trappenhuis van de KONINGSDAM is er één te bewonderen. Het toont een sfeervol beeld uit de jaren 60 met aan de Wilhelminakade de STATENDAM voor loods New York.

Het schilderij is uiterst gedetailleerd en het binnenkomende ss ROTTERDAM, met de loodsvlag in top, gaat van ebben aanpassen, want de twee achtersleepboten liggen stuurboord achter mee. Men gaat dus over bakboord rond en wordt het achterschip onder de wal gehouden. Zo valt het voorschip op de ebstroom, waardoor het zwaaien wordt vergemakkelijkt. Voorsleepboten zijn de AMERIKA (geelbander van Piet Smit) en KIJKDUIN (roodbander van Leen Smit). De achtersleepboten zijn van de Volharding en Leen Smit.

De afvarende zeesleper is de SALVONIA (ex THAMES van 1938 van Leen Smit) van Overseas Towage & Salvage Company Ltd., Londen (100 % dochter van Leen Smit & Co's Internationale Sleepdienst). De DOCKYARD V van de RDM houdt gaande in de mond van de Rijnhaven en bij het tunnelgebouw aan de Parkkade ligt een coaster van de Engelse rederij Everard & Sons Ltd. Op de achtergrond nog een vertrekkende K-boot van de Lijn.

De nog niet verlengde Euromast, gebouwd in 1961 tijdens de Floriade, werd verlengd in 1970 tijdens de manifestatie C70. Feyenoord won op 6 mei 1970 als eerste Nederlandse club de Europacup en de cup kwam op de verlengde Euromast te staan, zodat ze hem in Amsterdam ook konden zien. (WSS Schip van de maand. Tekst en fotografie: Reinier van de Wetering).

Sluiting chemiefabrieken LyondellBasell/Covestro en Tronox: "heftige dag voor de haven"

LyondellBasell/Covestro en Tronox maken kort na elkaar bekend dat zij hun chemiefabrieken in Rotterdam willen sluiten. Dit is allereerst slecht nieuws voor de medewerkers die hierdoor hun baan dreigen te verliezen. De sluitingen zijn eveneens een aderlating voor de Rotterdamse haven en het cluster van chemiebedrijven in het havengebied.

LyondellBasell heeft een Europees hoofdkantoor in de binnenstad van Rotterdam en locaties in de Botlek, de Europoort en op de Maasvlakte. De fabriek van LyondellBasell (PO11) op de Maasvlakte die nu dichtgaat, is wat betreft toegevoegde waarde één van de nieuwste en grootste chemische fabrieken in de haven. Het bedrijf produceert hier basismaterialen die worden gebruikt in bijvoorbeeld isolatiemateriaal, matrassen, meubels, verf, elektronica, medicijnen, voedselverpakkingen en windmolens. Ook Tronox is een wereldwijd opererend chemiebedrijf. Het produceert in de Botlek al decennia pigmenten voor de verf-, plastic- en papierindustrie. Het bedrijf maakt onderdeel uit van het sterk samenwerkende chloorcluster. De productie van het bedrijf was onlangs al stilgelegd.

CEO Havenbedrijf Rotterdam Boudewijn Siemons: "Het is een heftige dag voor de haven met de aangekondigde sluiting van deze toonaangevende chemiebedrijven en het verlies van honderden banen. De industrie in Rotterdam maakt de basis voor heel veel producten die wij elke dag gebruiken. Dat is van grote waarde voor onze economie en samenleving, zeker nu Europa meer zelfvoorzienend wil zijn. We moeten daarom in Nederland en in Europa op dit moment echt alle zeilen bijzetten zodat verduurzaming en behoud

van de industrie kunnen samengaan. Juist door intensieve samenwerking kunnen bedrijven in de Rotterdamse haven efficiënt produceren; we kunnen het ons niet veroorloven om nog meer belangrijke spelers te verliezen.”



Chemie markt onder druk in Europa

LyondellBasell kondigde eerder een strategisch review over zijn activiteiten in Europa aan. Ook Tronox maakte onlangs een vergelijkbare analyse. Beide bedrijven stellen dat de sluiting van de fabrieken een gevolg is van de marktomstandigheden voor de chemie in Europa. LyondellBasell spreekt van “voortdurende druk op de winstgevendheid door de wereldwijde overcapaciteit, een sterke toename van de import uit Azië en de hoge kosten van de Europese productie”. Het Havenbedrijf ziet al langer dat meer bedrijven hiermee worstelen en heeft, ook samen met betrokken bedrijven en overheden, al vaker zijn zorgen geuit over het investeringsklimaat voor de chemie in Nederland en Europa.

Eerdere signalen en sluitingen

De Rotterdamse haven huisvest het grootste petrochemische cluster van Europa. De bedrijven werken nauw samen met elkaar en met bedrijven in de bredere industriële driehoek Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied, dat goed is voor 40 procent van de petrochemische productie in Europa. Het Havenbedrijf ziet dat de hoofdkantoren van bedrijven in het hele gebied, waaronder in de Rotterdamse haven, zich beraden op hun aanwezigheid en investeringen in Europa.

De sluiting van de fabrieken van LyondellBasell/Covestro en Tronox zijn het gevolg van die ontwikkeling. Vorig jaar sloot de plasticfabriek van Indorama en eerder al sloot AluChemie haar deuren in Rotterdam. Het Havenbedrijf ziet nu dat de ontwikkelingen zich in hoog tempo voltrekken en roept de Nederlandse regering nogmaals nadrukkelijk op om in de voorjaarsnota te doen wat mogelijk is voor de industrie. Bedrijven in Nederland dragen extra lasten, in vergelijking met buurlanden en op wereldschaal, die worden veroorzaakt door energiebelasting, nettarieven, de CO₂-heffing, stikstofregulering, netcongestie en regeldruk. Ook de voorgenomen plasticheffing past in dit rijtje.

Integratie als kracht en kwetsbaarheid

Bedrijven in de Botlek, waaronder het chloorcluster, maken onderdeel uit van elkaars ketens en zijn met ondergrondse pijpleidingen met elkaar verbonden. Bedrijven maken ook gebruik van logistieke dienstverleners en toeleveranciers gevestigd in de Botlek. Hierdoor kunnen zij efficiënt samenwerken en produceren. Dat maakt de Rotterdamse haven een aantrekkelijke productielocatie, ook door de goede bereikbaarheid en verbindingen met industrie in West-Europa. Tegelijkertijd maakt het bedrijven ook van elkaar afhankelijk. Het wegvallen van productielocaties heeft daarom effect op het hele cluster. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 18 maart 2025).





Havenbedrijf Rotterdam en Sea Ranger Service ondertekenen overeenkomst bij scheepsdoop door Koningin Máxima op de Kop van Zuid

Woensdagmiddag heeft in Rotterdam Hare Majesteit Koningin Máxima de SRS Janet Taylor, het nieuwe zeilende werkschip van de Sea Ranger Service, gedoopt. Dit 'kleine schip met een grote missie' stelt de Sea Rangers in staat om de komende jaren grote stappen te zetten met hun inzet voor werkgelegenheid en natuurbehoud. Ook sloot de innovatieve sociale onderneming nieuwe samenwerkingsovereenkomsten met Havenbedrijf Rotterdam en de Koninklijke Marine.

Koningin Máxima voerde de doop op de Kop van Zuid in Rotterdam uit onder toezicht van burgemeester Carola Schouten, gedeputeerde en loco-commissaris van de Koning in Zuid-Holland Arne Weverling, Sea Ranger Service-oprichter en -CEO Wietse van der Werf, ruim vijftig (oud-) Sea Rangers, (Rijks)havenmeester René de Vries en zo'n driehonderd gasten. Na de doop sprak Hare Majesteit met een aantal van de aanwezige Sea Rangers en partners van de dienst over de sociale en duurzame impact van hun belangrijke werk op zee.

Havenbedrijf Rotterdam en de Sea Rangers ondertekenden daarbij ook een raamovereenkomst. De Sea Ranger Service gaat in de haven van Rotterdam werken aan opdrachten ter ondersteuning van de transitie naar een klimaat-neutrale haven.

(Rijks)havenmeester René de Vries van Havenbedrijf Rotterdam: "De Sea Ranger Service maakt impact voor jongeren én voor nautische dienstverlening. Ook voor milieu en duurzaamheid zet deze organisatie zich op een onderscheidende manier in. Dat spreekt ons als Havenbedrijf Rotterdam zeer aan en past ook bij onze purpose: Connecting the world. Building tomorrow's sustainable port. We zijn heel blij dat het nieuwe schip van Sea Ranger Service op 2 april 2025 in Rotterdam gedoopt is door Hare Majesteit Koningin Máxima en we kijken uit naar een productieve samenwerking met de Sea Rangers."

Het schip

De SRS Janet Taylor is het tweede schip van de Sea Ranger Service en vernoemd naar Janet Taylor (1804–1870). Deze Britse astronoom, wiskundige en instrumentmaker was een van de weinige vrouwen in haar tijd die zich bezighield met navigatie en wetenschappelijke instrumenten. Ondanks het gebrek aan erkenning was ze een pionier die de weg effende voor toekomstige vrouwelijke wetenschappers en ingenieurs.

Aankomst Koningin Maxima en burgermeester van Rotterdam Carola Schouten

Het schip speelt een belangrijke rol bij de ambitie van de Sea Ranger Service: de biodiversiteit in 10.000 hectare oceaan te herstellen en 2.500 jongeren te begeleiden naar werk. Aan boord zullen jonge Sea Rangers van 18 tot 29 jaar, deels afkomstig uit kansarme kustgebieden, opgeleid worden tot maritiem professional. Daarna werken zij een jaar in betaalde dienst aan onderzoek, monitoring van beschermde gebieden en herstel van maritieme biodiversiteit. Daarnaast ontwikkelen zij samen met universiteiten en kennispartners nieuwe methodes om natuurbehoud op zee en aan de kust verder te verbeteren.

De Sea Rangers zijn actief in zes landen. De SRS Janet Taylor weegt dertig ton, is 23 meter lang en biedt plaats aan vier Sea Rangers en vier professionele bemanningsleden. Het is het eerste en enige zeilende werkschip van Nederland dat geschikt is voor offshore werk, met een ongelimiteerd vaargebied dankzij de open zee-classificatie en voorzien van de modernste apparatuur.

Daarnaast zet de Sea Ranger Service stappen richting de realisatie van haar ambities met een aantal nieuwe samenwerkingsovereenkomsten. Met de Koninklijke Marine gaat de dienst samenwerken aan het werven van

jongeren. Ook spraken beide partijen de intentie uit om meer Sea Rangers na een jaar in betaalde dienst door te kunnen laten stromen naar functies binnen de Koninklijke Marine.

Commandeur Carolien Verberne, Directeur Personeel en Organisatie bij het Commando Zeestrijdkrachten: "Bij de Koninklijke Marine geloven we in de kracht van samenwerking en innovatie. Onze samenwerking met de Sea Ranger Service biedt een unieke kans om jonge talenten te ontwikkelen, duurzame maritieme oplossingen te verkennen en bij te dragen aan een toekomstbestendige marine. Samen zetten we koers naar een sterker en duurzamer maritiem domein."



Groepsfoto na afloop van de doop van de SRS Janet Taylor

Ten slotte heeft de Sea Ranger Service een nieuw impactfonds gelanceerd met Harry Wright. Wright is CEO en oprichter van Bright Tide, een milieuvriendelijke maatschappelijke onderneming die samenwerkt met organisaties om nieuwe interne en externe strategieën te ontwikkelen om klimaatverandering en verlies aan biodiversiteit te bestrijden. Het impactfonds zal worden ingezet voor de financiering van drie nieuwe, nog te bouwen schepen van de Sea Ranger Service, alsmede het benodigde werkkapitaal om binnen Europa te groeien.

Wietse van der Werf, oprichter en CEO van de Sea Ranger Service: "We zijn heel verheugd met ons nieuwe schip en de geweldige doopceremonie door Hare Majesteit Koningin Máxima. Maar de SRS Janet Taylor is niet alleen een sympathiek schip. De ruim twintig overheidscontracten die de Sea Rangers de afgelopen jaren hebben uitgevoerd, waaronder voor de Franse en Britse overheid, zijn een erkenning dat ons groene en sociale concept aanspreekt en resultaten boekt. De overeenkomsten met de Koninklijke Marine en Havenbedrijf Rotterdam en het nieuwe impactfonds betekenen dit dat wij de komende jaren kunnen uitbreiden en nog grotere stappen kunnen zetten voor werkgelegenheid en natuurbehoud." (Bron en foto: Port of Rotterdam, 2 april 2025).



Elektrische mijnbouwnijkopzuiger SANDRA te water

Vanmorgen, zaterdag 8 maart, heeft Royal IHC met succes de Electric Mining Cutter Suction Dredger (CSD) SANDRA te water gelaten. Deze tewaterlating vond plaats op de scheepswerf van Royal IHC in Kinderdijk, Nederland.

Deze lancering had een speciaal tintje omdat de scheepswerf open was voor het publiek. De eigen werknemers van Royal IHC, hun familie en vrienden en veel mensen uit de regio woonden de ceremonie op zaterdagochtend bij.

De CSD SANDRA is de tweede elektrische mijnbouwagger die we voor onze klant Kenmare Resources Plc hebben gebouwd. Het zusterschip, CALEN, werd in januari te water gelaten. Beide schepen zijn aangepaste mijnbouwbaggerschepen, met een lengte van 62 meter en een gewicht van bijna 1.000 ton. Ze hebben elk een totaal geïnstalleerd vermogen van 6.800 kVA en een cuttervermogen van 1.350 kW.

De twee nieuwe baggerschepen zullen werken bij Kenmare's Moma Titanium Minerals Mine in Mozambique. Beide schepen zullen deel uitmaken van de upgrade van Kenmare's grootste fabriek, Wet Concentrator Plant A, die wordt uitgevoerd voorafgaand aan de verhuizing van de fabriek naar de grote Nataka-ertszone. Mining Nataka zal de productie van Moma voor de komende decennia veiligstellen.

De komende periode worden de schepen verder uitgerust en in gebruik genomen aan de kade in Kinderdijk. In april vindt een officiële doopceremonie plaats met vertegenwoordigers van Kenmare en IHC Mining. (Bron en foto: Royal IHC, 8-3-2025).



Walstroombestelling Cruise Port Rotterdam in gebruik genomen

Op 31 maart 2025 is na een bouwperiode van 22 maanden de walstroombestelling van Cruise Port Shore Power aan de Holland Amerikakade officieel in gebruik genomen. De officiële in gebruikstelling werd door Robert Simons, wethouder Haven & Economie en Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam verricht. Met de in gebruikname van de walstroombestelling loopt Cruise Port Shore Power vooruit op de Europese regelgeving. Die schrijft voor dat in 2030 alle cruiseschepen in Europese havens gebruik dienen te maken van walstroom.

De walstroombestelling is in opdracht van Cruise Port Shore Power gebouwd door het Deense PowerCon in samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Rotterdam, STEDIN, IGUS en project partners J.P. van Eesteren, Heijmans, Royal HaskoningDHV en Xylem. De Rotterdamse installatie is innovatief en uniek in zijn soort. Naast de walstroombestelling is er een kabelgoot in de kade van 230 meter lengte gemaakt met daarbij een nieuw soort aansluitvoertuig. De kabelgoot voorziet in een flexibel inzetbaar aansluitpunt over de gehele 230 meter. Een handige innovatieve oplossing omdat de plek van een walstroombestelling per schip verschilt.

Het samengestelde flexibel inzetbare aansluitvoertuig is klein en daardoor handig in gebruik. Door gebruik van de kabelgoot is er geen obstructie en hinder van kabels op de kade. De koeling van de walstroombestelling vindt, net als de koeling van de cruiseterminal plaats met water uit de Maas. Voor de installatie is een aparte netaansluiting met duurzame elektriciteit aangelegd over een lengte van 1,5 kilometer vanaf de Maashaven naar de Wilhelminakade.

Robert Simons, wethouder Haven en Economie: "Cruiseschepen zijn een waardevolle bron van inkomsten, en door ze aan de stekker te leggen, verbeteren we nu de luchtkwaliteit en verminderen we de geluidsoverlast. Dat is goed voor de leefbaarheid en onze economie. Ik ben trots op dit resultaat en wil iedereen bedanken die zich hiervoor heeft ingezet."

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "Wij zijn trots en verheugd dat vandaag de walstroombestelling in gebruik genomen is. Na een intensief bouwtraject zetten we vandaag een belangrijke nieuwe stap in het verduurzamen van de Rotterdamse haven en stad. Walstroom voor cruiseschepen is daar een cruciaal en noodzakelijk onderdeel van."

In Rotterdam wordt hard gewerkt aan de verduurzaming van stad en haven. Met de walstroombestelling voor cruiseschepen is een uniek duurzaamheidsproject op het scharniervlak van stad en haven verwezenlijkt. Innovatie, planning, samenwerking en veiligheid stonden centraal bij de verwezenlijking van het project. Het project werd uitgevoerd terwijl de cruise terminal operationeel was en er wekelijks cruiseschepen aan de kade werden ontvangen. Cruise Port Shore Power verwacht in het eerste jaar 75 procent van de cruiseschepen in Rotterdam aan de walstroombestelling te kunnen aansluiten. Het gebruik van walstroom vermindert zowel de uitstoot van CO₂, stik- als fijnstof. Bovendien neemt het nestgeluid van de cruiseschepen aanzienlijk af. (Port of Rotterdam, 31 maart 2025).



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

Svitzer terug naar A.P. Møller Holding Invest



Na nog geen jaar als zelfstandige, beursgenoteerde onderneming is het voor de sleepbootrederij Svitzer binnenkort alweer voorbij - De hoofdaandeelhouder heeft een plan geïnitieerd dat zal leiden tot beursnotering. De beursgang van het voormalige Maersk-sleepbootbedrijf Svitzer is niet het gehoopte succes geweest. Dus nu wil de familie Maersk het bedrijf weer in de plooi.

A.P. Møller Holding A/S heeft daarom via haar dochteronderneming APMH Invest een bod uitgebracht op de Svitzer Group van DKK 285 (€ 38,20) per aandeel.

Dit komt overeen met een premie van 31,7 procent ten opzichte van de slotkoers van het Svitzer-aandeel op dinsdag van DKK 216,40 (€ 29,00). A.P. Møller Holding Invest maakte dat op 2 april 2025 bekend.

Sinds de beursgang van Svitzer in april 2024 is APMH Invest de grootste aandeelhouder van het bedrijf met een eigendomsbelang van 47 procent.

APMH Invest gelooft echter niet dat de beursgang de interesse van investeerders wekte waarop werd gehoopt, en daarom zou privébezit de beste oplossing zijn.

"Een schrapping van de notering en particulier eigendom zullen de voortdurende groei van Svitzer beter ondersteunen, die APMHI essentieel acht om de marktpositie van Svitzer te behouden in een concurrerende en gefragmenteerde industrie die consolidatie ondergaat", luidt de aankondiging.

Het overnamebod kan echter worden aangepast als Svitzer tijdens de periode dividend uitkeert.

Dit geldt onder meer voor het voorgestelde dividend van DKK 8 (€ 1,07) per aandeel. In dat geval zal het overnamebod DKK 277 (€ 37,10) per aandeel bedragen. De hoogste slotkoers van Svitzer op de beurs werd vastgesteld op 20 juni 2024, toen het aandeel DKK 283,35 (€ 37,98) kostte. (Info: Soefart, 2-4-2025. Foto: Jan Plug, 26-2-2025, Pax Ocean Shipyard, Singapore).





DONGBANG GIANT NO. 7, IMO 9786580, Heavy Load Carrier, 17.346 GT, 19.398 DWT. 18-8-2016 te water, 16-11-2016 opgeleverd als DONGBANG GIANT NO. 7 aan KMC Line Co. Ltd., Republic of Korea, in beheer bij Dongbang Transport Logistics en STX Marine Service Co. Ltd. 3-3-2021 in beheer bij Dongbang Transport Logistics en Fair Shipmanagement Co. Ltd. 28-2-2023 verkocht aan KSF Global No 22-2 S.A., vlag: Panama (3E3849), in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 2-12-2024 in beheer bij STX Ocean Service Corp. (Foto: Cees van der Kooij, 2-4-2025, Nieuwe Waterweg).

2-4-2025 vanaf Changi gearriveerd in de Prinses Beatrixhaven, Rotterdam met a/b diverse casco's waaronder de duwbakken JEANAH, MAURITS, NAURICA 5, SANTANA, de binnenvaartschepen LARS bouwnummer #JSHT302, STAR bouwnummer #JSHT301, OASE #JSHT305, #C05052, #ZY05, #ZY14, de pontons CW10 (Coastworks) en TAB2409, duwboot, CDS Riverbuster 1909, #CS938 en d.m.s. MEN CREN, IMO 1060057 (zie Sleepvaart).

KOTUG International en Maritalia S.A., contract voor Greater Tortue Ahmeyim-gasproject

Na een grondige en concurrerende aanbestedingsprocedure zijn KOTUG International B.V. ('KOTUG') en haar lokale Senegalese partner Maritalia S.A. geselecteerd door bp en haar projectpartners, Kosmos Energy, en de nationale oliemaatschappijen Société des Pétroles du Sénégal (PETROSEN) en Société Mauritanienne Des Hydrocarbures (SMH), om de maritieme diensten te leveren aan het Greater Tortue Ahmeyim (GTA) project.

KOTUG en haar lokale partner, Maritalia S.A. (KOTUG Senegal), hebben een langlopend contract voor bepaalde tijd afgesloten, met verlengingsopties, om maritieme diensten te verlenen aan een van Afrika's diepste onderzeese ontwikkelingen, gelegen aan de zee grens tussen Mauritanië en Senegal. KOTUG zal vier RAstar 32m azimuthing stern drive (ASD), IMO Tier-III conforme sleepboten inzetten ter ondersteuning van de offshore Hub Terminal, FLNG en FPSO-operaties, terwijl Maritalia S.A. zal voldoen aan de lokale inhoudsvereisten. (Kotug, 31 oktober 2024).

Kotug Senegal & Maritalia S.A.

SD ROSSO, IMO 1031707, RA-Star 3200, 434 GT, BP 85 ton, 7-12-2024 te water gelaten als UZMAR 165, 30-4-2025 geplande oplevering aan UZMAR 165 Uzmanlar Denizcilik Ltd. Şti., Izmir, gebouwd als SD ROSSO voor Kotug International and Maritalia S.A., vlag: St. Vincent and Grenadines (Kotug Senegal & Maritalia S.A.).

SD WAALO, IMO 1021324, RAstar 3200W Tug, 499 GT, 69 NT, 329 DWT, 23-8-2024 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Tic. A.S. (163) als SD WAALO aan KOTUG Middle East DMCC, Saint Vincent And The Grenadines (J8B6605). 32,00 (29,85) x 13,20 x . x 6,130 meter. 12 kn. 6.956 EPK, 5.120 kW, 2 x 16 cyl, 170 x 210, 1.800 rpm., Rolls Royce. 2 Azimuth Thrusters.

UZMAR 167, IMO 1040514, RA-Star 3200, 434 GT, BP 85 ton, 30-1-2025 te water gelaten als UZMAR 167, 10-4-2025 geplande oplevering aan UZMAR 167 Uzmanlar Denizcilik Ltd. Şti., Izmir, gebouwd voor KOTUG International and Maritalia S.A., vlag: St. Vincent and Grenadines (Kotug Senegal & Maritalia S.A.).

UZMAR 168, IMO 1047299, RA-Star 3200, 434 GT, BP 85 ton, 31-1-2025 te water gelaten als UZMAR 168, 15-6-2025 geplande oplevering aan UZMAR 168 Uzmanlar Denizcilik Ltd. Şti., Izmir, gebouwd voor KOTUG

International and Maritalia S.A., vlag: St. Vincent and Grenadines (Kotug Senegal & Maritalia S.A.).
KOTUG MIDDLE EAST DMCC * IMO 6030139, Dubai, United Arab Emirates. Vloot per 1 april 2025
MARC-ANTOINE, IMO 9380207, 1.419 GT, Anchor Hoy, 2007, St. Vincent and Grenadines, 18-4-2018
beheer, 10-2024 eigenaar.
RT DARWIN, IMO 9556894, 465 GT, Tug, 2011, Bahamas, 7-2024 beheer.
RT INSPIRATION, IMO 9559262, 465 GT, Tug, 2013, Bahamas, 7-2024 beheer.



RT TASMAN, IMO 9556909, 465 GT, Tug, 2011, Bahamas, 7-2024 beheer. (Foto: Jan Verhoog, 5-8-2014).
RT TOUGH, IMO, 9556870, 465, Tug, 2010, Bahamas, 7-2024 beheer.
SD ROSSO, IMO 1031707.
SD WAALO, IMO 1021324.
SEAWAYS 15, IMO 9361160, 297 GTM Tug, 2006, St. Vincent and Grenadines. 22-4-2018 beheer, 18-11-2024 eigenaar.
SEAWAYS 16, IMO 9442287, 1.566 GT, Anchor Hoy, 2010, St, Vincent and Grenadines, 29-4-2018 beheer, 11-12-2024 eigenaar.
SEAWAYS 20, IMO 9556636, 1.691 GT, Anchor Hoy, 2011, St, Vincent and Grenadines, 11-2024 eigenaar.
SEAWAYS 22, IMO 9647954, 1.213 GT, Offshore Tug/Supply Ship, 2013, St. Vincent and Grenadines, 29-11-2024 eigenaar.
SEAWAYS 24, IMO 9768576, 1.719 GT, Anchor Hoy, 2016, St, Vincent and Grenadines, 29-4-2018 beheer, 22-11-2024 eigenaar.



AQUARIUS, IMO 8862636 (NB-300), 1970 opgeleverd door Hoogenraad & Kuyt B.V., Scheveningen (217) als CHRISTIAAN BRUNINGS aan Directie Noordzee Rijkswaterstaat, Rijswijk, 1993 verkocht aan Rederij Groen B.V., Scheveningen, in beheer bij Telco Marine B.V., daarna in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, 4-1993 herdoopt AQUARIUS, 7-5-2007 (e) onder de vlag van Panama gebracht, herdoopt AQUARIUS G, roepsein HO2860, 2010 verkocht aan Van Laar Maritime B.V., IJmuiden, thuishaven en vlag: Port Vila-Vanuatu, 22-3-2010 op de scheepshelling van Scheepswerf Van Laar B.V. te IJmuiden herdoopt AQUARIUS, roepsein YJQG9. 6-12-2022 in de nacht was het Standby Safety Vessel AQUARIUS vastgelopen in het Westgat tussen Ameland en Schiermonnikoog. BMS Bos Marine Services B.V. was binnen 20 minuten ter plaatse na de melding op de VHF radio. Via de VHF radio gehoord dat het schip in moeilijkheden was en



om assistentie verzocht. Binnen 20 minuten na de melding waa BMS Bos ter plaatse en hebben sleepverbinding gemaakt. De eb liep al flink en het schip lag stevig geboeid. Door zand weg te spoelen en in diverse richtingen te trekken, kon het schip vlot gebracht worden en is ergere schade voorkomen, Daarop kon het schip alsnog naar zee vertrekken. 12-2024 vlag: San Marino (T7AE8) en herdoopt AQUARIUS 1. (Foto: Ruud Coster, 8-3-2021).

COS MARINER, IMO 9972294 (NB-326), Offshore Supply Ship, High Speed Craft, 244 GT, 73 NT, 57 DWT. 28-6-2022 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards B.V. onder bouwnummer NEXT GENERATION NGS 36, 3-2023 geplande oplevering, 24-3-2023 opgeleverd als COS MARINER aan Scheepvaartonderneming Cos Mariner B.V., Lauwersoog, in beheer bij Coastwise Offshore Services B.V., Schraard, vlag: Nederland (PFLZ). 30 passagiers. 27,27 (23,98) x 9,60 x 4,85 x 2,190 meter. 23 kn. 2.896 EPK, 2.132 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew 128 x 157, 2.100 rpm, MAN D2862 LE489, MAN Truck & Bus SE, Neurenberg, 2 Screw Propeller Controllable 636 rpm. 3-2025 thuishaven: Harlingen, 3-2025 herdoopt SEAZIP 14.



FAIRPLAY-97, IMO 1026922 (NB-326), Damen ASD Tug 2813, 12-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513346, 27-1-2025 (BV) opgeleverd als FAIRPLAY-97 aan Damen Workboats B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6686). 389 GT, 116 NT, 27.59 (25,00), 12,30 x 5,50 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938 F1 BV, Caterpillar Inc., Lafayette, IN. 2 x Azimuth Thruster Solid LB. 29-3-2025 gearriveerd te Rotterdam Waalhaven NZ, RHB als deklading op het zwaarladingschip UHL FIGHTER (IMO 9892523). 4-2025 vlag: Polen (SNKL). (Foto: Jan Verhoog, FAIRPLAY-97 a/b UHL FIGHTER).

FUGRO FRONTIER, IMO 9701657 (NB-214), Research Vessel, 1.308 GT, 456 DWT, 14-8-2013 kiel gelegd, 12-6-2014 te water gelaten bij Santierul Naval Damen Galati S.A., Galati onder bouwnummer 556068, 12-12-2014 (GL) opgeleverd als FUGRO FRONTIER aan Fugro Frontier Inc., Bahamas, roepsein C6BH4, in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, 1.308 GT, 393 NT, 473 DWT, 53,69 (50,91) x 12,50 x 6,10 x 3.100 meter. 830 kW, 2 x electromotor, type HLE4 400-44E, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Electro Electric System Divison. 31-3-2018 verkocht aan Alutan Shipping B.V., Bahamas, roepsein C6BH4, in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam. 9-12-2024 verkocht aan Fugro Frontier Inc., Cyprus, in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam.

FUGRO MERCATOR, IMO 9299977, Research Survey Vessel, 21-11-2002 kiel gelegd, 16-8-2003 te water, 17-3-2003 opgeleverd door Damen Shipyards HARDINXVELD (1548) als MERIDIAN. 360 GT, 108 NT, 67 DWT. 42,35 (40,40) x 10,25 x 2,90 x 1,300 meter. 12,5 kn. 1.020 EPK, 750 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 128 x 166, 2.100 rpm., vertraagd naar 610 rpm., MAN 2876LE402, MAN Nutzfahrzeuge A.G., Nürnberg, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 26-1-2018 verkocht van Fugro OSAE G.m.b.H., Gibraltar (ZDJC9) aan Kika Shipping B.V., Bahamas (32924P), in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, herdoopt FUGRO MERCATOR. 19-3-2025 van Piombino, Italië naar zee voor onderzoeken. 22-3-2025 Portoferraio op Elba op de rotsen verdaagd, 28-2-2025 vlot gebracht door Fugro, Fratelli Neri te Livorno, Smit Salvage en Sacomar Maritime Agency te Portoferraio en naar Portoferraio gebracht.



Onderzoeksvaartuig gestrand op de rotsen

Op 22 maart 2025, rond 23:00 uur, liep de 'Fugro Mercator', bezig met zeebodemmonitoring, aan de grond op het rif van het voorgebergte Enfolà, nabij Portoferraio. Het schip, dat beschutting zocht tegen het slechte weer, kwam te dicht bij de kust, raakte het ondiepe water en kwam tot stilstand langs de rotsachtige klif in dat gebied. Door het ongeluk kwam er water in de romp, dat aanvankelijk werd tegengehouden door de bemanning, maar dat vervolgens een deel van de motoren beschadigde, waardoor de boordapparatuur volledig uitviel. 's Nachts, onder coördinatie van het Maritieme Directoraat van Livorno, kwam de patrouilleboot 'CP 805' van de havenautoriteit van Portoferraio tussenbeide en redde de bemanningsleden en het technisch-wetenschappelijk personeel, in totaal 11 personen van verschillende nationaliteiten, in goede gezondheid. De overdrachtsoperaties werden bemoeilijkt door de stroomuitval die het schip trof, de nabijheid van de rotsen en de onderstroom die in het gebied aanwezig was. De oorzaken van het ongeval zijn nog niet bekend: het onderzoek van de Kustwacht zal uitwijzen of het schip dicht bij de kust is gekomen door de harde wind van gisteren of dat het technische problemen had met de voortstuwingssystemen. Tijdens een operationele vergadering die de volgende ochtend werd gehouden bij de havenautoriteit van Portoferraio, werd de rederij om redenen van milieubescherming gevraagd het schip te verwijderen en werden de gedetailleerde aspecten van de activiteiten gericht op de daaropvolgende berging onderzocht. Er zijn momenteel voorlopige onderwaterinspecties gaande, uitgevoerd door een bedrijf dat gespecialiseerd is in de sector, gericht op het

opstellen van een operationeel plan voor de verwijdering van de eenheid. Monitoring door de lucht en marine van de Kustwacht heeft geen mariene vervuiling door brandstoflozingen geregistreerd. (Timsen, 24-3-2025).

Werkzaamheden om brandstof te verwijderen en schip te stabiliseren

Op 25 maart werd een operationele briefing afgerond, georganiseerd door de coördinatie-eenheid die gevestigd was bij de havenautoriteit van Portoferraio, tijdens welke de operaties om de 'Fugro Mercator' te bergen werden onderzocht. Het bedrijf dat verantwoordelijk is voor de operaties werkt sinds het eerste ochtendgloren in een veiligheidskader dat gegarandeerd wordt door de marine-eenheden van de kustwacht van Portoferraio. Onderwateroperators, een sleepboot en een drijvende ponton werden gebruikt, dankzij welke het leegmaken van de brandstoftanks aan boord werd gestart, een operatie die op 27 maart zal worden afgerond - en drijvende ballonnen met een hoge capaciteit werden gepositioneerd om de trim van het schip te stabiliseren. De operatie, gecoördineerd door de havenautoriteit van Portoferraio, werd bijgewoond door vertegenwoordigers van de rederij, evenals de Pilots Corporation van de haven van Portoferraio en de Mooring and Boatmen Group van het eiland Elba die, met toegewijde mannen en middelen en in synergie met de havenautoriteit, zullen bijdragen aan de veilige uitvoering van de operaties. Er wordt ook een veiligheidsverordening uitgevaardigd om interacties met maritiem verkeer in het gebied te vermijden. (Timsen, 26-3-2025).

FUGRO MERCATOR veilig naar de haven gebracht

Fugro is verheugd te kunnen melden dat de FUGRO MERCATOR met succes naar een scheepswerf is gesleept voor inspectie. Het geofysische onderzoeksschip was op 22 maart aan de noordkust van Elba, Italië, aan de grond gelopen.

Fugro is dankbaar dat de impact van het incident beperkt is gebleven, zonder verwondingen aan mensen en zonder schade aan het milieu. Het schip wordt nu volledig geïnspecteerd op de scheepswerf. Fugro zal ook een volledige evaluatie van de gebeurtenis uitvoeren om erachter te komen waardoor het schip aan de grond is gelopen.

"We zijn de Italiaanse kustwacht en onze partners zeer dankbaar voor hun snelle en effectieve reactie bij het evacueren van onze bemanning en het bergen van de FUGRO MERCATOR", aldus Erik-Jan Bijvank, Group Director Europe & Africa. "De veiligheid van onze bemanning en de bescherming van het milieu zijn onze topprioriteiten, en we zijn opgelucht dat beide tijdens dit uitdagende evenement werden gehandhaafd."

De Fugro Mercator voerde surveywerkzaamheden uit voor het Italiaanse Instituut voor Milieubescherming en Onderzoek (ISPRA) als onderdeel van het Marine Ecosystem Restoration (MER) Project van de Italiaanse overheid. Fugro werkt samen met de opdrachtgever om ervoor te zorgen dat de werkzaamheden zo snel mogelijk worden voortgezet.

De FUGRO HELMERT zal binnenkort naar de Middellandse Zee varen om de projectverplichtingen van de Mercator op te halen, waardoor de totale impact van het incident tot een minimum wordt beperkt. (Bron: Fugro, 28-3-2025).



FUGRO ZENITH, IMO 9692624, Offshore Supply Ship, 4.983 GT, 1.494 NT, 5.200 DWT. 1-2013 contract, 22-

7-2013 kiel gelegd, 4-8-2015 te water, 17-1-2020 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding Ltd. (MW628-2) als SEA GULL aan Sea Gull Shipowning Inc., vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Solstad Shipping AS. 88,80 (80,463) x 20,02 x 8,40 x 6,950 meter. 4 x Wärtsilä 6L26, Wärtsilä Italia S.p.A. 29-6-2020 in beheer bij OSM Offshore AS. 9-9-2022 in beheer bij Remoy Shipping AS. 12-2022 vlag: Marshall Islands. 23-1-2025 verkocht aan Dubbi Shipping B.V., 2025 vlag: Bahamas (C6IE6), 1-2025 herdoopt FUGRO ZENITH. 6-3-2025 in beheer bij Fugro Marine Services B.V., Leidschendam. (Foto: Ruud Coster 26-3-2025).

HST SOFIA, IMO 9868558 (NB-258), Offshore Supply Ship (Fast Crew Tender) 21-2-2019 te water gelaten als HST HARRI, 22-3-2019 opgeleverd door Damen Shipyards Antalya (532902) als HST SOFIA aan High Speed Transfers Ltd., Swansea, vlag: United Kingdom, roepsein MEPI4. 242 GT, 200 DWT. 27,00 (23,98) x 10,19 x 4,30 x 4,300 meter. 25 kn. 2.938 EPK, 2.162 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 2.300 rpm., Caterpillar Inc., Griffin (USA) NE-14-3-2018, 2 Screw Propeller Solid Ord. 12-6-2019 te Varna. 17-6-2019 te Valletta. 19-6-2019 te Algeciras. 23-6-2019 te Gorinchem. 29-6-2019 van Gorinchem naar de Wiltonhaven, vandaar naar Scheveningen, 7-7-2019 van Great Yarmouth naar zee. T.b.n. SEAZIP 10.



ISE, IMO 7403196, Tug, 181 GT, 29-10-1975 te water gelaten, 24-1-1975 opgeleverd door Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven als ISE aan Petersen & Alpers G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland. 11 kn. 1.920 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 220 x 280, Deutz SBA6M528, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G. 2 x Schottel propeller SRP.501/500. 8-1978 in charter bij Bureau Wijsmuller te IJmuiden. 1981 terug bij Petersen & Alpers G.m.b.H. & Co. K.G. 1987 bij Société Calaisienne de Remorquage Caen, Frankrijk, 14-7-1987 herdoopt COURAGEUX. 1988 terug bij Petersen & Alpers G.m.b.H. & Co. K.G., 2-3-1988 herdoopt ISE. 1989 tot 1993 gecharterd door de Rederij v/h Gebr. Goedkoop B.V. 1997 verkocht aan Towage & Marine Ass. U.A.B., Klaipeda-Litouwen (Petersen & Alpers), 20-3-1997 herdoopt TAK-1. 10-2012 verkocht aan Towmar Baltic UAB, Litouwen. 2014 vlag: Letland (YL2886). 3-2025 verkocht voor sloop te Liepaja. (Foto: Willem Koper).

MED SIRIUS, IMO 9317901 NB-293), 3-10-2004 kiel gelegd, casco gebouwd bij A.B. "Baltijos" Laivu Statykla, Klaipeda, Letland (711), type "Svitzer Mars", 13-9-2005 (LR) opgeleverd als SVITZER MALLAIG aan Svitzer Marine Ltd., Greenock. 385 GT, 115 NT, 218 DWT, 30,30 (25,60) x 11,00 x 4,10 x . meter, 4.200 kW, 2 x Caterpillar 3516B, trekkracht 68 ton, 13 kn. 3-12-2013 gearriveerd te IJmuiden met bestemming Vissershaven. 15-12-2013 onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven IJmuiden, roepsein PBJX. 20-12-2013 verkocht aan Svitzer Euromed B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Amsterdam B.V., IJmuiden. 17-11-2021 vanaf Antwerpen te Bremerhaven, Duitsland. 26-11-2021 (F) thuishaven: Madeira, vlag: Portugal, roepsein CQNE, 26-11-2021 herdoopt MED SIRIUS. 30-11-2021 (F) vlag: Denemarken ((DIS), roepsein OZVK2. 2021 herdoopt MED SIRIUS. Ingezet te Bremerhaven. 3-2025 verkocht aan Boluda Shipping NL B.V., Rotterdam, roepsein PFMO, 3-2025 herdoopt VB SIRIUS. 6-3-2025 gearriveerd op de Prinses Margriethaven, Maasvlakte2.



MEN CREN, IMO 1060057, Offshore Tug/Supply Ship (AHTS), 938 GT, 1.000 DWT, 23-8-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2023-0225, 3-8-2025 geplande oplevering als MEN CREN aan Dermor Inc., Hoofddorp, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6590), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. 2-4-2025 vanaf Changi gearriveerd in de Pr. Beatrixhaven, Rotterdam a/b Heavy Load Carrier DONGBANG GIANT NO. 7 (IMO 9786580). 3-4-2025 met de sleepboot MERWESTROOM en duwboot L'AVENIR (ENI 02339113) naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden. (Foto: Cees van der Kooij).

MEN GOE, IMO 1060069, Offshore Tug/Supply Ship, 938 GT, 1.000 DWT, 23-8-2024 kiel gelegd onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0083, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6591), 31-12-2025 geplande oplevering als MEN GOE aan Dermor Inc., in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp.

MEN SKEY, IMO 1060071, Offshore Tug/Supply Ship, 952 GT, 1.000 DWT, 15-1-2025 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0084, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6592), 29-3-2026 geplande oplevering als MEN SKEY aan Dermor Inc., in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp.

Dixstone Netherlands N.V.

IMO 6452944, Spicalaan 15, 2132 JG, Hoofddorp, Vlootlijst per 15-3-2025

SEAWORK 1, IMO 8764822, 1.072 GT, Offshore Support Vessel, 6-2-2002 opgeleverd, St. Vincent and the Grenadines (J8B3952), 10-2024 Ship manager, ex MR. JEREMIAH-2004, ex BLAKE 101-2008.

SPARFELL, IMO 9151589, 4.363 GT, 4.201 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 15-5-1998 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6204), 12-2023 Ship manager.

SKOUL MELEN, IMO 9420007, 1.943 GT, 1.898 DWT. Offshore Tug/Supply Ship, 22-3-2011 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B5689), 12-2023 Ship manager, ex SEA JACKAL-2018, ex KAOUENN-2021.

SKOUL DU, IMO 9527489, 2.558 GT, 2.490 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 31-7-2010 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B5814), 12-2023 manager, ex JAYA CONFIDENCE-2015, ex MMA CONFIDENCE-2018, ex KERNIGELL-2021.

SKOUL RUZ, IMO 9573531, 1.733 GT, 1.460 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 5-2011 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6008), 12-2023 Ship Manager, ex BOURBON LIBERTY 245-2021.

SKOUL GLAZ, IMO 9573579, 1.733 GT, 1.439 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 27-9-2011 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6142), 12-2023, ex BOURBON LIBERTY 249-2021.

SKOUL LOUET, IMO 9573593, 1.733 GT, 1.435 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 23-11-2011 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines, 5-12-2023 Ship manager, ex BOURBON LIBERTY 251-2021.

SKOUL GWENN, IMO 9573610, 1.733 GT, 1.441 DWT, Offshore Tug/Supply Ship, 27-2-2012 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6003), 12-2023 Ship manager, ex BOURBON LIBERTY 253-2020.

SILI MELEN, IMO 9586409 (NB-278), Euro Carrier 2611, 16-7-2010 technische proefvaart, 19-7-2010 trekproeven en officiële proefvaart, 19-7-2010 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (372) als M.P.R. 1 aan Neptune Marine Service B.V., Rotterdam, in beheer bij Marine Projects Rotterdam B.V., Rotterdam, 254 GT, 76 NT, 25,90 (24,50) x 11,00 x 3,50 x 2,930 meter, 2.638 EPK, 1.940 kW, 2 x Caterpillar C32, trekkracht 27 ton, 10 kn. 5-2020 in beheer bij Llyr Marine NL B.V., Hoofddorp. 11-2020 verkocht aan Dermor Inc., St. Vincent and Grenadines (J8B6074), in beheer bij Llyr Marine NL B.V.,



Hoofddorp, herdoopt SILI MELEN. 12-2023 in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. (Foto: Teun van der Zee, 20-3-2023, Schiedam).

SILI RUZ, IMO 9593256 (NB-278), 3-12-2010 (BV) opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (374) als M.P.R. 2 aan Neptune Marine Service B.V., in beheer bij Marine Projects Rotterdam B.V., Rotterdam, roepsein PBQL, 254 GT, 76 NT, 239 DWT, 25,90 (24,50) x 11,00 x 3,50 x 2,650 meter, 2.636 EPK, 1.940 kW, Caterpillar C32 ACERT, Caterpillar Inc., 10 kn., 5-2011 (e) eigenaar: Multicat MPR 2 B.V., Rotterdam, in beheer bij Marine-Projects-Rotterdam B.V., Rotterdam. 5-2020 in beheer bij Llyr Marine NL B.V., Hoofddorp. 6-11-2020 verkocht aan Dermor Inc., St. Vincent and Grenadines (J8B6005), in beheer bij Llyr Marine NL B.V., Hoofddorp, herdoopt SILI RUZ. 12-2023 in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp.

SILI GWER, IMO 9611539 (NB-278), Eurocarrier 3211, 11-7-2011 proefvaart op de Oude Maas en Europoort, 22-7-2011 (BV) opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (393) aan Multicat M.P.R. 3 B.V., Rotterdam, in beheer bij Marine Projects Rotterdam B.V., Rotterdam, roepsein PCKT, 312 GT, 93 NT, 31,90 x 11,00 x 3,50 x 2,390 meter, 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x Caterpillar Inc., 10 kn. 5-2020 in beheer bij Llyr Marine NL B.V., Hoofddorp. 28-9-2020 verkocht aan Dermor Inc., St. Vincent and Grenadines (J8B6002), in beheer bij Llyr Marine NL B.V., Hoofddorp, herdoopt SILI GWER. 12-2023 in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp.

TAMESIS, IMO 9616228, 5.097 GT, 1.126 DWT, Offshore Support Vessel, 16-7-2012 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6468), 6-2024 Ship manager, ex TERAS CONQUEST 6-5-2024.

COBEIA, IMO 9630846, 5.796 GT, 7.593 DWT, Offshore Supply Ship, 6-4-2012 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B6072), 8-12-2023 Ship manager, ex CPC ZAPATA-2013, ex CREST ZAPATA-2014, ex CS CREATOR-2020.

SILI GLAZ, IMO 9883261, Offshore Support Vessel, 868 GT, 350 DWT. 13-12-2019 opgeleverd, St. Vincent and Grenadines (J8B5832), 12-2023 Ship Manager.

MSB 3301, (IMO 8677299), n.p. ponton, 4.969 GT, 2007 opgeleverd als SWIBER 331. 2008 herdoopt MSB 221. 2011 herdoopt MSB 3301. 2024 verkocht van Neptune Equipment B.V., Aalst aan Gharably Integrated Engineering Co. SAE, St. Kitts & Nevis, herdoopt GIECO 4.



OAKGARTH, IMO 8407711 (Z-121), 22-10-1984 te water. 14-12-1984 opgeleverd door McTay Marine Ltd., Bromborough, U.K. (55) als OAKGARTH aan I.C.B. (Leasing) Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij Cory Ship Towage Ltd., Liverpool. 336 BRT, 100 NRT, 136 DWT. 36,86 (31,75) x 10,52 x 4,91 x 4,166 meter. 13 kn. 4.000 EPK, 2.940 kW, 2 x Ruston 6RK270, Ruston Diesels Ltd., Newton-le-Willows. 1992 verkocht aan MCI Leasing (U.K.) Ltd., Liverpool-U.K., in beheer bij Cory Ship Towage Ltd., Liverpool. 4-2011 (e) verkocht aan Svitzer Marine Ltd. 9-2001 (e) verkocht aan Wijsmuller Holding UK Ltd., U.K., in beheer bij Wijsmuller Marine Ltd. 2003 (e) verkocht aan Svitzer Marine Ltd. 5-6-2013 (e) verkocht aan Nestor Rederi AB, Piteå, Zweden, vlag: Cyprus, herdoopt MENTOR. 10-1-2025 verkocht aan Atlantic Fenders & Support, Lagos, vlag: St. Kitts and Nevis (V4PJ6), herdoopt AFSS ADRIENNE. 31-3-2025 vertrokken van Zwijndrecht met de binnenvaarttanker ZUID FRIESLAND (ENI 6000106) naar Dakar, 16-4-2025 ETA te Dakar. (Foto: Henk van der Heijden, 31-3-2025, passage Maassluis van de AFSS ADRIENNE met sleep).

SEAWAY VENTUS, IMO 9935715, Offshore Support Vessel. 3-10-2020 contract, 6-6-2022 kiel gelegd, 9-1-2023 te water, 10-1-2023, daarna niet meer bijgewerkt LRF, 22-11-2023 opgeleverd door China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co., Ltd. (CMHI-238-1) als SEAWAY VENTUS aan Offshore Heavy Transport AS, Noorwegen (NIS). 2023 vlag: Cyprus (5BFU6), in beheer bij Seaway 7 Offshore Contractors B.V., Zoetermeer. 25.079 GT, 7.565 NT, 12.739 DWT. 142,76 (135,823) x 50,07 x 11,00 x 6,500 meter. 2 x Wärtsilä 8L20, Wärtsilä Finland Oy en 4 x Wärtsilä 6L32E/E2, Wärtsilä Finland Oy.



SOUTHPAW, IMO 1056109 (NB-326), Utility Vessel, 20-12-2024 te water, 30-1-2025 proefvaart, 13-2-2025 proefvaart, 25-2-2025 proefvaart, 27-2-2025 (BV-43055B) opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (620) als SOUTHPAW aan Neptune Equipment B.V., Aalst (PCQM). 252 GT, 75 NT, 186 DWT. 25,90 (23,65) x 11,00 x 3,20 x 2,610 meter. 11 kn. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 145 x 163, 1.800 rpm., vertraagd naar 304 rpm. 8-3-2025 vertrokken naar Vancouver-B.C., 5-5-2025 ETA te Vancouver-B.C. 13-3-2025 te Gijon, 30-3-2025 van Canical, Portugal, Madeira naar Vancouver. (Foto: Ferry van Rijsbergen, 8-3-2025).

SPSL UDEME, IMO 8200931, Offshore Tug/Supply Ship, 1.063 GT, 1.259 DWT, 2-1983 opgeleverd door Singapore Slipway & Engineering Pte. Ltd., Singapore (158) als OIL TIGER aan I.C.B. (Leasing) Ltd., U.K. (GDDS), in beheer bij O.I.L. Ltd. (Ocean Inschape Ltd.). 4.810 EPK, 3.537 kW, 2 V 12 cyl, 4 tew, x Wärtsilä 12V22, Oy Wärtsilä Ab. 1986 vlag: Panama (HO2669). 1990 verkocht aan O.I.L. Ltd., vlag: Panama (HO2669). 1997 in beheer bij Tidewater Marine Int. Inc. 1998 vlag: Belize (V3DK). 2002 verkocht aan Tidewater Offshore Gp-1984 Inc., Belize. 17-3-2003 in beheer bij Tidewater Marine North Sea Ltd. 12-2005 verkocht aan Tidewater Ships Ltd., in beheer bij Tidewater Marine North Sea Ltd. 10-5-2008 in beheer bij Tidewater Marine Int. Inc. 3-2011 verkocht aan Adamac Industries Ltd., vlag: Nigeria, in beheer bij Adamac Marine Services Ltd., 3-2011 herdoopt SPSL TIGER SERVICE. 24-11-2020 verkocht aan onbekende koper, vlag: Belize (), 11-2020 herdoopt SPSL UDEME. 30-6-2024 (e) opgelegd, mogelijk voor reparatie. 27-2-2025 gestrand te Fidjrossè, Benin.



Zaak van gronding onderzocht door rechtbank

Het Hof voor de Bestrijding van Economische Misdrijven en Terrorisme (CRIET) onderzoekt de zaak van de 'SPSL Udeme', gestrand in Fidjrossè, op 27 februari 2025. Tijdens deze hoorzitting deed de State Judicial Officer (AJE), die de staat Benin vertegenwoordigde, zijn verzoeken om compensatie voor de geleden schade. De Beninese staat eist 300 miljoen FCFA aan schadevergoeding. Dit bedrag vertegenwoordigt de compensatie voor de financiële verliezen, de schending van de territoriale soevereiniteit en de effecten op de nationale veiligheid die door het incident zijn veroorzaakt. Naast deze compensatie verzocht de AJE de rechtbank om de inbeslagname te bevelen van de aardolieproducten die door het schip werden vervoerd en de drie boten die tijdens de operatie in beslag waren genomen. In augustus 2024 had het CRIET de ontmanteling van het gestrande schip bevolen en voorlopige vrijlating verleend tegen een borgsom van één miljoen FCFA aan zeven bemanningsleden.

In totaal werden 18 personen vervolgd in deze zaak, waaronder 14 bemanningsleden voor navigatie zonder titel en overtredingen van maritieme voorschriften, drie agenten van de defensie- en veiligheidsdiensten (FDS) voor machtsmisbruik, één smokkelaar voor handel in aardolieproducten. Op 30 juni 2024 liep het schip aan de grond op het strand van Fidjrossè, wat een vermeende handel in aardolieproducten onthulde. De rechtbank zal naar verwachting in de komende weken uitspraak doen. (Timsen, 27 februari 2025. Foto: Government of Benin).

Openbaar aanklager van het CRIET eiste celstraffen

In Benin eiste de officier van justitie van de CRIET gevangenisstraffen tegen de bemanning van de SPSL 'Udeme', evenals politieagenten en een smokkelaar. Tijdens de hoorzitting op 6 maart deed de officier van justitie zijn inbreng in de gerechtelijke procedure, die werd gestart nadat het schip aan de grond liep op het strand van Fidjrossè, 18 personen worden vervolgd voor de speciale jurisdictie. Onder hen drie militaire matrozen, een politieagent en de 14 bemanningsleden van het schip.

De ambtenaren worden beschuldigd van "misbruik van ambt". De bemanningsleden worden vervolgd voor "navigeren zonder vergunning en overtreding van de regels". De smokkelaar wordt beschuldigd van "handel in aardolieproducten". In zijn pleidooien eiste het Openbaar Ministerie gevangenisstraffen variërend van drie tot vijf jaar tegen acht verdachten en vrijspraak op basis van het voordeel van de twijfel voor tien personen.

De tweede plaatsvervangende speciale officier van justitie, die de feiten die tot het Openbaar Ministerie hebben geleid in herinnering had geroepen, eiste vijf jaar gevangenisstraf, waarvan twee jaar cel en een miljoen CFA-frank tegen het hoofd van de afdeling informatie en communicatie van de maritieme prefectuur en de commandant van de rivierpolitie, ten tijde van het incident.

De officier van justitie beschuldigt hen van "misbruik van ambt". Volgens de uitleg van de magistraat hebben de twee ambtenaren contact met de vertegenwoordiger van het schip, een informant van hen. Maar hij zou niets hebben gedaan om het schip te beveiligen.

De officier van justitie beschuldigde de commandant van de Cotonou rivierbasis ervan dat hij enkele bemanningsleden had opgeroepen na hun eerste arrestatie. Wat betreft de informant, smokkelaar en vertegenwoordiger van het schip bij de officieren, wil de officier van justitie dat de rechtbank hem veroordeelt tot vijf jaar gevangenisstraf en twee miljoen CFA-frank.

De tweede plaatsvervangende speciale aanklager beschuldigt hem van "smokkel, medeplichtigheid aan machtsmisbruik en illegale introductie van aardolieproducten". Volgens de magistraat is hij de begunstigde van het aardolieproduct dat werd overgeladen toen het schip een technisch defect kreeg.

Van de 14 bemanningsleden zouden er vijf, waaronder de kapitein van het schip, de komende drie jaar in de gevangenis kunnen doorbrengen en mogelijk twee miljoen CFA-frank moeten betalen, wat de straffen waren die de officier van justitie voor hen eiste. Ze werden volgens de magistraat aangeklaagd voor "navigatie zonder vergunning, handel in aardolieproducten en introductie in de territoriale wateren van Benin". De officier van justitie veroordeelde dat ze ervoor kozen hun transponder uit te schakelen om niet te worden gedetecteerd.

De vertegenwoordiger van het Openbaar Ministerie verzocht om inbeslagname van het schip en alle producten die het vervoerde. Hij verzocht de rechtbank ook om de burgerlijke partij, vertegenwoordigd door de State Judicial Agent (AJE), te steunen en de gedaagden te bevelen de som van 300 miljoen FCFA te betalen die de Beninese staat eiste.

De officier van justitie stelde tijdens zijn vorderingen vrijspaken voor. De commandant van de marinebasis Cotonou ten tijde van de gebeurtenissen zou er een van kunnen zijn. De plaatsvervangend officier van justitie stelde voor om hem vrij te spreken voor het voordeel van de twijfel. Volgens de magistraat had de officier zich niet op een operatie gepositioneerd toen de smokkelaar contact met hem opnam.

De smokkelaar, zo stelt de magistraat, heeft dit verklaard in zijn verklaringen voor de rechtbank. Net als de commandant van de marinebasis, kunnen negen andere verdachten, waaronder bemanningsleden, hopen binnenkort weer vrij te komen. Volgens de officier van justitie zijn dit mensen die niet konden voorkomen wat er is gebeurd.

Na de verzoeken van het Openbaar Ministerie pleitten de advocaten voor hun cliënten. De heer Moustapha en de heer Agbanlin verzochten om vrijpraak van de bemanningsleden van het schip. Volgens de raadsman konden de aan hun cliënten ten laste gelegde feiten niet worden vastgesteld omdat het schip niet onderweg was in Benin. Als er geen storing was geweest, zo stelden de advocaten, zou niemand over het schip hebben gesproken. Ze eisten de zuivere en simpele vrijpraak van hun cliënten. (Timsen, 7 maart 2025).

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

SVITZER TIGER, IMO 1040502, Tug, Rastar 3200-W, 499 GT, 149 NT, 283 DWT, 17-1-2025 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. ve Ticaret A.S. (166) als TIGER aan Ocean S.R.L., Trieëst, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2448). 32,00 (29,85) 13,20 x 5,50 x 4,250 meter, 12 kn., 6.386 EPK, 4.700 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar, 3516-E, Caterpillar Inc., Lafayette, IN (USA), 2 x Azimuth Thruster Solid. 3-2025 thuishaven en vlag: Middlesbrough-United Kingdom (MRRK2), 3-2025 herdoopt SVITZER TIGER. 6.386 EPK, 4.700 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar, 3516-E. 2 x Azimuth Thruster Solid. 2-4-2025 gearriveerd te Londen.



TESSA F, IMO 9705718 (NB-207), EuroTug 2710, 21-7-2014 vertrokken van Anchor Marine B.V. te Aalst naar Maassluis, 22-7-2014 proefvaart op de Nieuwe Waterweg en Europoort, naar Maassluis om technici af te zetten en vandaar naar Aalst, 5-8-2014 opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (436) als TESSA F. aan Neptune Equipment B.V., Greenock-U.K. (2HTI2), in beheer bij Gareloch Support Services (Plant) Ltd., Greenock en GSS B.V., Maassluis. 253 GT, 75 NT. 27,53 (23,97) x 10,00 x 3,55 x 3,000 meter. 109,5 m³ bunkers, trekkracht 41,7 ton, 12 kn. 3.242 EPK, 2.386 kW, 2 x Caterpillar 3512, Caterpillar Inc., Lafayette. 5-2020 verkocht aan Gareloch Support Services (Plant) Ltd., United Kingdom (GSS Marine Services B.V., Maassluis). 22-3-2025 verkocht aan Neptune Equipment B.V., 3-4-2025 vlag: Nederland (PDWI), beheer: Nauticas Marine Services, 3-4-2025 herdoopt NEPTUN FURY. (Foto: Nico Giltay, 28-3-2025, Puttershoek).



TSM HANS, IMO 8111922, Tug, 203 GT, 88 DWT. 12-2-1982, 11-3-1982 opgeleverd door Mützelfeldtwerft Nord GmbH, Cuxhaven (200) als HANS aan Petersen & Alpers Hafens- und Seeschlepp Reederei G.m.b.H., Hamburg-B.R.D. (DHLD). 191 BRT, 5 NRT, 88 DWT, 1.740 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, Deutz SBA6M528. 1-8-1999 in charter bij Neue Schleppdampfschiffsreederei Louis Meyer GmbH & Co. K.G., Hamburg. 9-2015 verkocht aan Thomas Services Maritimes, Dieppe-Frankrijk, in beheer bij Soci t  de Remorquage Louis Thomas, herdoopt TSM HANS. 3-2022 verkocht aan Compagnie Maritime Thomas, Frankrijk. 17-2-2025 verkocht aan S lvesborgs Stuveri & Hamn AB, S lvesborg, Zweden, vlag: Saint Vincent and the Grenadines (J8B6694). 3-2025 te IJmuiden herdoopt HANS. 17-3-2025 vertrokken van IJmuiden naar S lvesborg, 21-3-2025 te S lvesborg. (Foto: Jan Plug, 17-3-2025, IJmuiden).

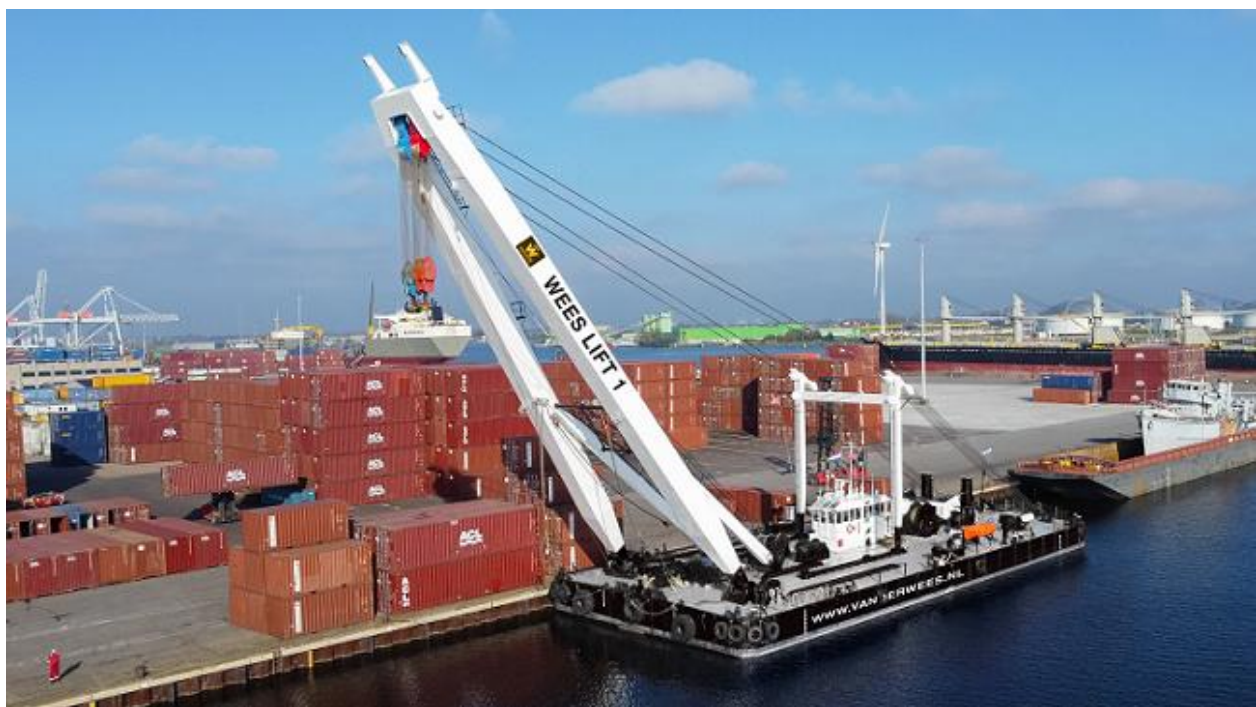
UKD SEADRAGON, IMO 1020370 (NB-326), Shoalbuster 2711, 17-1-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571866, 10-3-2025 op proefvaart, 12-3-2025 te Gorinchem, 21-3-2025 opgeleverd als UKD SEADRAGON aan UK Dredging Ltd., Cardiff, vlag: United Kingdom (MROB6). 232 GT, 2 x 750 kW, 1.600 rpm., 2 x Permanent Magnet motors. 26-3-2025 vertrokken naar Cardiff, 31-3-2025 ETA te Cardiff.

VB CAYENNE, IMO 1026934 (NB-326), Tug, 389 GT, 116 NT, 31-1-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513347) als VB CAYENNE aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6687). 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar 08938F1 BV, Caterpillar Inc., Lafayette, IN, USA. 29-3-2025 gearriveerd te Rotterdam Waalhaven NZ, RHB a/b m.s. UHL FREEDOM (IMO 9897121) als deklading. 1-4-2025 naar de 4^e Petroleumhaven voor de proefvaarten.

VENUS, IMO 9681053 (NB-265), Damen ASD 2411, 5-3-2014 kiel gelegd, 8-2015 te water gelaten bij Damen Changde Shipyards Co. Ltd., Changde onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 512282, 3-9-2015 te Taicang, China opgeleverd, 9-2015 te Shanghai aan boord gezet van m.s. HAPPY STAR (IMO 9661259, 9-9-2015 te Ha Long, Vietnam om meer door Damen gebouwde schepen te laden), 20-10-2015 gearriveerd bij R.H.B. in de Waalhaven te Rotterdam, 23-10-2015 te water gezet en samen de sleepboot



CMS WARRIOR door de sleepboot GOUWESTROOM naar Scheepswerf van Brink (Damen Shiprepair Rotterdam B.V.) in de Eemhaven gebracht, 11-2015 opgeleverd als VENUS aan Global Ship Leasing 24 B.V., IJmuiden (PDCG), in beheer bij Iskes & Zoon B.V., IJmuiden voor Damen Shipyards B.V. 268 GT, 80 NT, 118 DWT. 24,47 (22,16) x 11,33 x 4,60 x 3,612 meter. 5.632 EPK, 4.200 kW, 2 x Caterpillar 3516C TA/HD, NE-2015. Trekkraft 69,4 ton. 2-11-2015 van de Eemhaven naar IJmuiden. 30-8-2016 te IJmuiden gedoopt Venus door Marleen van de Kerkhof (Rijkshavenmeester van Amsterdam). 15-1-2020 verkocht aan Svitzer Netherlands B.V., IJmuiden, in beheer bij Svitzer Euromed B.V., IJmuiden. 3-2025 verkocht aan Svitzer Marine Ltd., 21-3-2025 vertrokken van IJmuiden naar Newcastle, 23-3-2025 te Teesport. 4-2025 vlag: U.K. (MRVI9), herdoopt SVITZER VENUS. (Foto: Willen Koper, 20-3-2025).



Koninklijke Van der Wees breidt vloot uit met drijvende hijsbok WEESLIFT 1

Nieuwe aanwinst sluit aan bij klantbehoefte en speelt in op veranderende marktsituaties

Koninklijke Van der Wees Transporten BV versterkt haar maritieme dienstverlening met de aankoop van een

drijvende hijsbok de WEESLIFT 1. Deze strategische keuze is het resultaat van een nauwe afstemming met klanten en een sterke focus op de veranderende marktomstandigheden. De uitbreiding stelt Van der Wees in staat om beter in te spelen op de toenemende vraag naar logistieke oplossingen in onder andere brugrenovaties en de energietransitie.

Met een hijscapaciteit van 400 ton vergroot de Weeslift 1 de mogelijkheden voor complexe hijs- en transportprojecten. Dit past binnen de langetermijnvisie van Van der Wees om haar klanten proactief te ondersteunen met efficiënte en flexibele oplossingen. Door de toenemende vraag naar zware hijscapaciteit, onder meer voor infrastructurele projecten en de groei van duurzame energie, biedt de Weeslift 1 extra slagkracht en zekerheid voor haar opdrachtgevers.

Koninklijke Van der Wees Transporten BV heeft meer dan een eeuw ervaring in exceptionele transporten over weg en water en een logistieke dienstverlening op haar multipurpose terminal in Dordrecht. De toevoeging van de Weeslift 1, is een logische stap die goed past in de hele keten die Koninklijke Van der Wees Transporten BV te bieden heeft. Deze keten begint vaak bij het ophalen van lading over de weg, tijdelijk opslaan op haar logistieke terreinen om het vervolgens met ponton en schip naar de locatie te varen. Een dagelijkse bezigheid die door alle aderen van de organisatie vloeien. Hierin past een drijvende hijsbok uitstekend, om ook zware ladingen te verplaatsen. Deze nieuwe BV kan in de toekomst verder uitgroeien tot een volwaardig onderdeel van de totale keten. (Bron en foto: persbericht Kon. van der Wees B.V., 11-3-2025).



TSM WINDCAT 59, IMO 1025100, Offshore Supply Ship, 198 GT, 7-2023 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE NP642, 10-3-2025 te water gezet, 4-4-2024 proefvaart op de Noordzee, 4-2025 oplevering als TSM WINDCAT 59 aan TSM Windcat SAS., Rouen-Frankrijk (FOJV). (Foto: Neptun).



VOS PRECIOUS, IMO 9444338 (NB-311), UT755 LN PSV, Offshore Supply Ship, 20-3-2007 besteld, 31-8-2008 kiel gelegd, 30-11-2008 (NV) te water gelaten, 27-5-2010 (NV) opgeleverd door Cochin Shipyard Ltd. te India (BY-73) aan PSV Express I B.V., Breskens, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder, roepsein PCDF, 2.177 GT, 3.250 DWT, 5.450 EPK, 4-6-2010 te Valletta, Malta, 4-7-2010 gearriveerd te Rotterdam, in charter bij Saipem, 22-10-2010 te Norrköping, Zweden gedoopt VOS PRECIOUS door mevrouw Stella Gillanders (Logistics co-ordinator Saipem). 8-11-2023 aankomst te Port Said, Egypte. 9-11-2023 verkocht aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., vlag: Luxemburg, roepsein LXAE4. 16-11-2023 vertrokken van Damietta naar zee. 29-4-2024 verkocht aan Hillcrest Pte. Ltd., vlag: Luxemburg, in beheer bij Britoil Offshore Services S.r.l., Genua, 4-2024 herdoopt BOS PRECIOUS. (Pieter Inpijn, 2-6-2029, aankomst te IJmuiden).

VOS STAR, IMO 9697131 (NB-311), Offshore Support Vessel, 13-12-2012 contract, 8-1-2014 eerste staal gesneden, 5-1-2015 kiel gelegd, 20-9-2015 te water gelaten bij Fujian Southeast Shipbuilding, Fujian onder bouwnummer DN-68M-94, 12-4-2016 (AB) 13-4-2016 (Vroon) opgeleverd aan DSV III Express B.V., Breskens, roepsein PDCT, in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., Den Helder voor Vroon Offshore B.V., Den Helder. 2.030 GT, 609 NT, 1.730,519 DWT (AB). 68,04 (59,99) x 14,95 x 6,10 x . meter. 2 x 1.920 kW, Caterpillar 3516C HD MARINE PROPULSION, Caterpillar Inc. 26-6-2016 gearriveerd te Dordrecht. 27-6-2016 te Dordrecht gedoopt VOS STAR door mevr. Lianne Maandag (echtgenote van Evert Maandag, Vroon Head QHSE). 27-10-2023 van Delfzijl naar IJmuiden, 28-10-2023 te Velsen, 12-11-2023 te IJmuiden. 2023 verkocht aan Rederij Groen B.V., 16-11-2023 vlag: Panama (3E7461), 16-11-2023 herdoopt AQUARIUS G. 13-3-2024 in beheer bij Rederij Groen B.V. en N-Sea Group B.V. 25-7-2024 in beheer bij Rederij Groen B.V. en Anglo-Eastern Antwerp N.V., Antwerpen, 26-7-2024 thuishaven IJmuiden (PIPS).



WORLD TUG 1, IMO 7000724 (NB-307), 1970 opgeleverd door Astilleros Ardeag SL, Erandi-Bilbao (049) als IÑIGO LOPEZ TAPIA aan Naveira Letasa S.A., Bilboa-Spanje. 1.800 EPK, Deutz, 11,8 kn. 1975 verkocht aan Remolques, Aguadas y Salvamentos S.A., Aviles-Spanje. 1978 herdoopt RAICES. 1991 verkocht aan Remolcadores de Vizcaya S.A., Spanje. 26-11-2003 (e) in beheer bij Remolcadores de Aviles. 2005 verkocht aan Remolques y Servicios Maritimos SL, Spanje. 2010 (e) herdoopt EDURNE. 7-2011 verkocht aan Mendexa Maritima S.A, Bilbao-Spanje, 7-2011 herdoopt MENDEXA. 19-6-2012 (e) verkocht aan World Towage & Salvage, vlag: Panama (HP7306), in beheer bij Hakvoort Sea Transport B.V., Urk, 6-2012 herdoopt WORLD TUG 1, 12-7-2012 gearriveerd te Harlingen. 7-6-2020 van Urk naar 's-Gravendeel, 10-6-2020 te 's-Gravendeel en opgelegd. 25-7-2022 geveild door BVA Auctions, het winnende bod bedroeg € 92.000,00. 2022 opgelegd te Slikkerveer bij de opleghaven van Van der Kamp Shipsales. 7-2023 in dok bij Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d Lek. 28-7-2023 terug te Slikkerveer, opgelegd als WORLD. 31-12-2024 verkocht aan Van der Kamp Shipsales B.V., Zuidland, vlag: Belize (V3QF2), 12-2024 herdoopt WORLD TRADER. (Foto: Koos Goudriaan, 28-07-2023 Slikkerveer).



ORANGE STAR, IMO 7342976, foto: Teun van der Zee, 23-6-1987, IJselhaven, op eerste reis te Rotterdam na de verbouwing tot saptanker. 14-1-1975 te water, 6-1975 opgeleverd door Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough (1329) als ANDALUCIA STAR aan Blue Star Line Ltd., U.K., in beheer bij Blue Star Ship Management Ltd. 7.618 / 9.784 BRT, 5.428 / 5.428 NRT, 9.680 / 11.092 DWT. 155,81 (143,69) x 21,49 x 12,70 x 8.560 / 9,170 meter. 5 ruimen, In 13.202 m³, 467.215 CFT. 2.634,5 ton bunkers. 24 kn.

17.400 EPK, 12.980 kW, 9 cyl, 2 tew, 740 x 1600, 120 rpm., Burmeister & Wain 9K74EF, J.G. Kincaid & Co. Ltd., Greenock.

1983 in charter Ministry of Defence voor de Falkland Islands Taks Force, verbouwd met o.a. helikopterdek.

1984 verkocht aan Highvale Ltd., Hong Kong, in beheer bij Wallem Ship Management (Hong Kong) Ltd., Hong Kong, herdoopt FIFE.

9-1986 verkocht aan Santos by Adriatic Reefer Corp. Inc., Liberia (ELFS7), in beheer bij Suisse-Outremer Reederei A.G., Zürich, herdoopt ORANGE STAR.

15-12-1986 gearriveerd bij Bremer Vulkan A.G., Schiffbau & Maschinenfabrik, Bremen-Vegesack om verbouwd te worden tot Refrigerated Fruit Juice Tanker. Ruim I niet veranderd, 3 kranen van 5 ton SWL. Het m.t. voer toen met geconcentreerd sinaasappelsap tussen Brazilië, Rotterdam en New York. Op dat schema kwam het twee reizen per jaar tekort waarvoor de ORANGE STAR is verbouwd om dat gat op te vullen.

9-1987 in beheer bij Atlanship S.A., La Tour-de-Peilz, Zwitserland.

2010 verkocht aan Adriatic Reefers, Liberia (ELFS7), in beheer bij Atlanship S.A., La Tour-de-Peilz, Zwitserland.

28-10-2010 verkocht aan NKD Maritime BVI Ltd., Chelmsford, United Kingdom, vlag St. Kitts and Nevis (V4DH2), herdoopt STAR IV.

10-2010 verkocht voor sloop naar India, 30-10-2010 van Busan naar Alang, 20-11-2010 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ORANGE SUN EN ORANGE WAVE

Delfshaven, Schiedam en andere delen van een oud havengebied in een nieuw jasje. Links op de voorgrond de IJselhaven, wat geschreven wordt met één s, met de saptterminal van Continental Juice. Die voorziet al 40 jaar in de vraag naar glaasjes vitamine C rijke jus. Er liggen twee saptankers voor de kant, de ORANGE SUN en ORANGE WAVE. Ze kwamen met Braziliaans sinaasappelsap concentraat uit Santos, met een jaarlijkse uitvoer van circa 2,5 miljoen ton, de belangrijkste exporthaven.

Met een dienstvaart van 15 knopen is Santos – Rotterdam 16 dagen varen. Eigenaar is de Zwitserse rederij Atlanship SA, dat opereert met zes saptankers en ook nog zes fruitjagers heeft varen voor Chiquita. Alle twaalf onder Liberiaanse vlag. De ORANGE SUN meet 205 bij 32 meter en heeft een draagvermogen van 43.420 ton. De lading wordt gekoeld vervoerd en vol beladen zit er 37.000 ton in de tanks, wat goed is voor 210 miljoen liter jus.



Aan de andere kant van de terminal ligt de Koushaven met op de kop de aloude voorraadtank van 1,5 miljoen liter drinkwater. Er liggen drie waterboten. Tegenwoordig zetten zeeschepen zelf zout water om in zoet, maar toch is er nog steeds vraag naar. In Rotterdam wordt drinkwater al meer dan 100 jaar geleverd door Hatendoer-Neptunus. De Koushaven werd in 1912 en de IJselhaven in 1915 in gebruik genomen en zo hebben deze, al meer dan een eeuw, oude havenbekkens nog steeds een functie. (Tekst: Cees de Keijzer. Fotografie: Aeroview – Dick Sellenraad).

Door Houthi's getroffen tanker SOUNION door het Suezkanaal gesleept

De tanker SOUNION, die in augustus 2024 wereldwijd de aandacht trok nadat deze door de Houthi's werd beschadigd bij meerdere aanvallen voor de kust van Jemen, voer vandaag door het Suezkanaal. De Canal Authority meldt dat het een zorgvuldig geplande, complexe operatie was om het zwaar beschadigde schip door het kanaal te krijgen op weg naar Griekenland.

Het lossen van de 150.000 ton ruwe olie aan boord van de tanker werd voltooid in december 2024 na een bijna maand durende operatie onder leiding van Ambrey en Mega Tugs. De tanker, die wordt gerund door het Griekse Delta Tankers, voer noordwaarts in de Rode Zee toen deze in augustus werd geraakt en onklaar werd gemaakt. Nadat de bemanning de tanker had verlaten, gingen de Houthi's aan boord en veroorzaakten meerdere explosies die oliebranden veroorzaakten en de brug verwoestten, naast de eerdere overstromingen en schade aan de machinekamer.

De Suez Canal Authority meldt dat het toezicht hield op de losoperatie nadat het schip naar de haven ten zuiden van het kanaal was gesleept. Het vervuilingsscontroleschip KASHT 2 van de Authority was in de buurt gepositioneerd tijdens de losoperatie terwijl de operatie werd gemonitord door teams in geval van vervuiling.

De planning voor de doortocht duurde weken, aldus luitenant-generaal Osama Rabie, voorzitter van de Suez Canal Authority. Hij benadrukt dat de 274 meter lange tanker geen roer heeft en een uitdaging als een groot dood schip. Gesleept door de AIGAION PELAGOS (IMO 9477012, ex SEA VALIANT), een grote ankerhandler die wordt geëxploiteerd door Megatugs Towage & Salvage te Athene. De Suez Canal Authority wees haar grootste sleepboot, BARAKA, samen met de MOHAMED BASHIR, SUEZ 1 en SUEZ 2 toe aan de doortocht. Sleepboot SUEZ 2 was aan de achtersteven bevestigd om als roer te dienen om de tanker te helpen sturen.

De doortocht begon op zaterdag 8 maart en duurde ongeveer 24 uur. Ze positioneerden het dode schip aanvankelijk om het Suezkanaal binnen te varen en voerden de doortocht vervolgens in etappes uit. Ze hielden halt in Great Bitter Lake terwijl het konvooi naar het zuiden passeerde. Het ging in etappes door en hield halt voor bemanningswisselingen. In totaal werden 13 loodsen gebruikt om de Sounion te begeleiden.

De sleepoperatie bereikte op 10 maart het noordelijke eindpunt van het kanaal. De AIGAION PELAGOS houdt ten noorden van het kanaal aan, terwijl de autoriteit heeft verklaard dat het gesleepte schip op weg is naar Griekenland. (Maritime Executive.com / LK, 10-3-2025).

10-3-2025 m.t. SOUNION van Port Said naar Piraeus, 15-3-2025 ETA te Piraeus.



STENA SHIPPER, IMO 9503639, Ro-Ro Cargo Ship, 13-2-2008 contract, 19-12-2008 kiel gelegd, 5-1-2012 opgeleverd als BERING STRAIT, vlag: United Kingdom, in beheer bij Pacific Basin Shipping Ltd. 29.429 GT, 11.320 DWT. 16.200 kW. 19-10-2012 verkocht aan Grimaldi Euromed S.p.A., Italië, in beheer bij Grimaldi Group S.p.A., 10-2012 herdoopt EUROCARGO BRINDISI. 3-2015 vlag: Malta, 12-3-2015 in beheer bij CLDN Roro S.A., 3-2015 herdoopt FADIQ. 3-7-2015 in beheer bij CLDN Roro S.A. en Euroship Services Ltd. 9-2016 verkocht aan CLDN Malta Ltd., Malta, in beheer bij CLDN Ferries N.V. 20-7-2017 verkocht aan Shiplux XII S.A., Malta, in beheer bij Euroship Services Ltd., 7-2017 herdoopt QUBRA. 25-1-2018 verkocht aan CLDN Malta Ltd., Italië, in beheer bij Compagnia Italiana di Navigaz, 1-2018 herdoopt GIUSEPPE LUCCHESI. 14-1-2025 verkocht aan Stena Rederi AS, Odense-Denemarken (DIS) (OUJI2), in beheer bij Stena Line Ltd., Holyhead, 1-2025 herdoopt STENA SHIPPER. (Foto GIUSEPPE LUCCHESI: Dick Gorter, 19-5-2018, Catania).

NTSB: Instortingsrisico Baltimore Key Bridge was 30 keer hoger dan acceptabel

Op 20 maart maakte de National Transportation Safety Board (NTSB) bekend dat de Francis Scott Key Bridge, die instortte nadat de DALI (IMO 9697428) ermee in aanvaring kwam, een risiconiveau had dat bijna 30 keer hoger lag dan de aanvaardbare drempelwaarde voor kritieke bruggen. Het agentschap heeft 68 bruggen in 19 staten geïdentificeerd die onmiddellijke kwetsbaarheidsbeoordelingen vereisen, waaronder de Golden Gate Bridge, Chesapeake Bay Bridge, Verrazano Narrows Bridge en Greater New Orleans Bridge.

Deze bruggen, allemaal ontworpen voordat de huidige veiligheidsrichtlijnen werden vastgesteld, misten huidige kwetsbaarheidsbeoordelingen voor aanvaringsrisico's. De NTSB adviseerde 30 bruceigenaren om hun constructies te evalueren op basis van de aanvaardbare risiconiveaus van de American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO).

De Maryland Transportation Authority (MTDA) verzuumde een aanbevolen kwetsbaarheidsbeoordeling uit te voeren, ontwikkeld als reactie op de Sunshine Skyway Bridge-ramp in Tampa, Florida in 1980, die verontrustende bevindingen over de staat van de Key Bridge aan het licht zou hebben gebracht. Als ze de berekening hadden uitgevoerd op de Francis Scott Key Bridge, zou de MDTA hebben geweten dat de brug bijna 30 keer groter was dan de risicodrempel die AASHTO stelt voor kritieke essentiële bruggen. 30 keer groter - De MDTA verzuumde niet alleen de kwetsbaarheidsbeoordeling uit te voeren op de Key Bridge, maar verstrekke ook niet, en was ook niet in staat, de NTSB te voorzien van de gegevens die nodig waren om de beoordeling uit te voeren, waaronder de kenmerken van het scheepvaartverkeer dat onder de brug doorgaat, de vaarsnelheden van het schip, de laadkarakteristieken van het schip, de waterweg en de geometrie van het bevaarbare kanaal, de waterdiepte, de omgevingsomstandigheden, de geometrie van de brug, de beschermingssystemen voor pijlers en de uiteindelijke laterale capaciteit van de pijlers van de brug.

In totaal heeft de NTSB vier dringende veiligheidsaanbevelingen gedaan aan geselecteerde bruceigenaren, de Federal Highway Administration (FHWA), de Amerikaanse kustwacht en het Amerikaanse legerkorps van

ingenieurs om bruggen te beschermen tegen aanvaringen met schepen. Dit is onderdeel van een vandaag gepubliceerd tussentijds ongevalsrapport.

Recente bevindingen van de NTSB hebben ook belangrijke details onthuld over de stroomuitval van de 'Dali'. Voorlopige onderzoeken onthulden dat de elektrische zekeringen HR1 en LR1 onverwachts uitvielen toen het schip zich ongeveer drie scheepslengtes van de brug bevond, wat resulteerde in een totale black-out. Onderzoekers van de NTSB ontdekten een onderbreking in het regelcircuit voor het onderspanningsvrijgavesysteem van HR1. Het onderzoek heeft ook aan het licht gebracht dat de 'Dali' de dag voor het incident twee afzonderlijke stroomuitval had. De eerste vond plaats toen een bemanningslid per ongeluk de uitlaatgasstapel van de generator blokkeerde, terwijl de tweede werd toegeschreven aan onvoldoende brandstofdruk.

De aanbevelingen van de NTSB gaan verder dan individuele brugbeoordelingen. Het agentschap riep op tot een interdisciplinair team bestaande uit de Federal Highway Administration, US Coast Guard en US Army Corps of Engineers om richtlijnen te geven over risicobeoordeling en strategieën voor risicoreductie. Sinds 1994 vereist de Federal Highway Administration dat nieuwe bruggen worden ontworpen met inachtneming van de risico's van botsingen met schepen. De Key Bridge, gebouwd vóór deze vereisten, viel echter buiten deze moderne veiligheidsnormen. Het onderzoek van de NTSB naar het ongeluk liep nog. (Timsen, 21-3-2025).

Elf bemanningsleden DALI zitten nog steeds vast in Baltimore

Elf hoger geplaatste bemanningsleden van de 'Dali' zitten op 26 maart 2025 nog steeds vast in Baltimore, een jaar na de aanvaring met de Francis Scott Key Bridge in Baltimore op 26 maart 2024. De matrozen is gevraagd te blijven terwijl het incident nog steeds wordt onderzocht door de federale autoriteiten. Tien andere bemanningsleden werden in juni naar huis gestuurd. De getroffen bemanningsleden, die voornamelijk uit India komen, hebben het afgelopen jaar in hotels doorgebracht. Synergy Marine, het bedrijf achter de 'Dali', betaalt de kosten van levensonderhoud en salarissen van de bemanning sinds ze daar werden ondergebracht. De VS heeft drie bemanningsleden toestemming gegeven om tijdelijk terug te keren naar India voor dringende zaken, zoals een medische ingreep en een bruiloft. Enkele families van de bemanningsleden zijn naar Baltimore gekomen om hen te bezoeken. (Timsen, 27-3-2025).



SOLONG, IMO 9322554, foto: Tomas & Son, 7-11-2023, Larvik. Container Ship, 7.852 GT, 9.322 DWT, 29-6-2004 kiel gelegd, 1-5-2005 te water, 27-10-2005 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A. (847) als HALLAND aan M.S. Sleipnir J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij J. Kahrs Bereederungs GmbH & Co. K.G. en J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G. 8-2007 herdoopt SLEIPNER. 5-2016 verkocht aan M.S. "Solong" Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Cyprus, 4-2016 vlag: Portugal (MAR) (CQBI), in beheer bij Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. K.G., Hamburg en Köpping Reederei GmbH & Co. K.G., 4-2016 herdoopt SOLONG. 9-2024 voor 12 maanden in charter bij Samskip B.V., Rotterdam. 9-3-2025 vertrokken van Grangemouth naar Rotterdam. 10-3-2025 om 09:48 uur op ongeveer 9 mijl uit de kust van Lincolnshire in aanvaring gekomen met de ten anker liggende tanker STENA

IMMACULATE (IMO 9693018), op beide schepen brak brand uit. 32 opvarende zijn aan wal gezet in Grimsby. Eén bemanningslid van de SOLONG raakte vermist waarop een zoektocht begon. De HM Coastguard coördineerde de noodhulp. Een helikopter steeg op vanaf Humberside en vloog naar de plaats van het ongeluk, samen met de reddingsboten van de RNLI uit Skegness, Bridlington, Maplethorpe en Cleethorpes, en een vliegtuig van de HM Coastguard, en nabijgelegen schepen met brandbestrijdingscapaciteit. Om hulp te bieden voeren uit o.a. de VB SUPERMAN, VB PULLMAN, VB TRUEMAN, VB KINGSMAN, SVITZER STAFFORD, SVITZER CASTLE, SVITZER JOSEPHINE, SVITZER HARTY, EEMS WRESTLER, PUTFORD JAGUAR en SEACOR JANGTZE. 11-3-2025 met de sleepboten MULTRATUG 35, MULTRATUG 36 en CAMPERDOWN naar een zuiderlijke positie gebracht in de monding van de Humber, nog steeds brandende, VB KINGSMAN, EEMS WRESTLER stand-by.

11-3-2025 de Russische kapitein van de SOLONG, Vladimir Motin, gearresteerd op verdenking van ernstige nalatigheid met de dood tot gevolg, 13-3-2025 arrest door een Britse rechtbank met 36 uur verlengd.

De Marine Accident Investigation Branch (MAIB) is een onderzoek gestart naar de aanvaring, die plaatsvond op 10 maart om 09:47 uur UTC toen de 'Solong', varend met een snelheid van 16,4 knopen, de voor anker liggende tanker raakte, die 220.000 vaten Jet-A1-brandstof vervoerde en wachtte op een ligplaats in de haven van Killingholme, nabij de ingang van de rivier de Humber. Het schip opereerde onder charter van het Military Sealift Command toen het incident plaatsvond. Om 01:30 uur UTC was de 'Solong' ten oosten van de vuurtoren van Longstone gepasseerd en van koers veranderd naar een koers van ongeveer 150° met een snelheid van ongeveer 16,4 knopen. Eerste rapporten gaven aan dat de 'Solong', die regelmatig tussen Grangemouth en Rotterdam voer, geen ontwijkende actie ondernam vóór de aanvaring.

Het MAIB-onderzoek omvat samenwerking met de US National Transportation Safety Board, US Coast Guard en Marine Safety Investigation Authority Portugal. De Britse tak zal het veiligheidsonderzoek leiden, waarbij Portugal en de Verenigde Staten als substantieel geïnteresseerde staten fungeren. (Timsen, 14-3-2025).

Nurdles blijven aanspoelen

Meer dan een week na de aanvaring tussen de 'Solong' en de 'Stena Immaculate' voor de kust van Lincolnshire spoelden er kleine, gesmolten pellets, bekend als nurdles, aan op de stranden, waaronder in Skegness. Terwijl Pleasure Beach van het resort op 22 maart na de winterstop weer opengaat voor het publiek, liggen er zwarte heuvels van verschillende vormen en maten op het zand.

Teams van East Lindsey District Council zijn begonnen met het opruimen van de rotzooi. De klonten pellets, die door de hitte en de stank van brandstof aan elkaar waren gesmolten. De eigenaren van de 'Solong' hebben toegegeven dat de pellets, die in containers aan boord waren opgeslagen, zijn vrijgekomen vanwege het ongeluk. Op 17 maart meldde de HM Coastguard dat er wat begon aan te spoelen rond The Wash, een grote inham van de Noordzee die zich uitstrekt van net ten zuiden van Skegness tot nabij Hunstanton, in Norfolk. Volgens de autoriteiten zijn de pellets niet giftig voor mensen. Nadat de branden aan boord van de 'Solong' waren geblust, hadden de bergers nu toegang tot alle delen van het schip. (Timsen, 20-3-2025).

De bemanningsleden van de 'Solong' en de 'Stena Immaculat'e zijn gerepatrieerd terwijl het onderzoek naar het incident doorgaat. De HM Coastguard gaf haar laatste dagelijkse update op de ochtend van 20 maart, terwijl een minister van de regering naar het gebied reisde om de dappere hulpverleners en burgerbemanningen te bedanken die de zeevarenden hadden gered toen de schepen in vlammen opgingen.

De minister van Transport Mike Kane bezocht Grimsby Docks, waar hij samenkwam met personeel van HM Coastguard en de teams van offshore windoperator RWE en Windcat, die de bemanningstransferservices vanuit de haven verzorgt. Hij prees de acties van de commerciële bemanningen en bedankte iedereen voor hun inspanningen die de bemanningen redden. Kane benadrukte dat de 'Windcat 33', die door RWE was ingehuurd om te helpen met het transport van zijn technici naar het offshore windpark Humber Gateway van RWE, als eerste ter plaatse was. Het bemanningstransferschip had de technici naar het windpark gebracht en was 12 minuten verwijderd toen de Mayday-oproepen werden gedaan. De bemanning van de 'Solong' zat in een reddingsboot toen het schip arriveerde, nam ze aan boord en bracht ze aan land. Een tweede schip herhaalde hetzelfde proces om de bemanning van de 'Stena Immaculate' te redden, die de tanker ook aan boord van zijn reddingsboot had achtergelaten. De 36 zeevarenden werden getrieerd in Grimsby Dock. Ze werden ter plaatse behandeld en één persoon die gewond was geraakt, weigerde verdere medische hulp. De Britse Marine Accident Investigation Branch voerde interviews uit en verzamelde informatie als onderdeel van het onderzoek naar het incident. (Timsen, 21-3-2025).





SOLONG wordt naar Aberdeen gesleept

De SOLONG wordt naar Aberdeen gesleept. Een sleepboot heeft een sleepverbinding met het containerschip tot stand gebracht en wordt tijdens de overtocht begeleid door een tweede sleepboot. Een antivervuilingsschip begeleidt het konvooi dat naar verwachting eind deze week in Aberdeen aankomt. De afgelopen dagen zijn er Multraship-schepen in de buurt van de SOLONG geweest. Deze zijn nu onderweg vanuit Hull naar het noorden. Het is dus mogelijk dat zij het transport doen, maar dit is niet bevestigd. De berging van de SOLONG is in handen van het Amerikaanse T&T, maar de schepen van Multraship zijn erbij betrokken. De 'STENA IMMACULATE' ligt voorlopig nog voor anker. (Timsen, 25-3-2025).

28-3-2025 te Aberdeen met de sleepboten MULTRATUG 35 en MULTRATUG 36 en de schepen MULTRASALVOR 4 Salvage Ship en FORTH WARRIOR Utility Vessel. (Foto: Wikipedia, Collision maritime en mer du Nord de 2025, 28-3-2025).



STENA IMMACULATE, IMO 9693018, Chemical/Oil Products Tanker, 29.854 GT, 14.202 NT, 49.729 DWT, 3-1-2013 contract, 31-12-2015 kiel gelegd, 23-6-2016 te water, 18-1-2017 (GL), 20-1-2017 (e) opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Company Limited (12130009) als STENA IMMACULATE aan Stena Bulk IMOII MAX IX Ltd., Bermuda, in beheer bij Stena Bulk A/S, Stena Bulk Cyprus Ltd. en Northern Marine Management Ltd. 183,169 (178,598) x 32,19 x 18,20 x 12,900 meter. 6S50ME-B, stroke 2214, MAN Energy Solutions, branch of MAN Energy Solutions SE, Duitsland. 21-7-2023 verkocht aan Stena Bulk Marine

Services LLC, United States of America (WSIJ), in beheer bij Stena Bulk A/S, Hellerup, Denemarken en Crowley Government Services Inc., Jacksonville FL., in charter bij Military Sealift Command.

27-2-2025 van Agio Theodoroi, Griekenland naar Killingholme. 10-3-2025 ten anker in positie 53.44 NB en 000.24 OL in aanvaring gekomen met m.s. SOLONG, op beide schepen brak brand uit, 32 bemanningsleden zijn aan wal gezet te Grimsby.

De Britse kustwacht heeft in de nacht de zoektocht naar een vermist bemanningslid van de in totaal 14 bemanningsleden van de 'SOLONG' bij Hull gestaakt. In totaal zijn 36 bemanningsleden veilig aan land gebracht. Eén bemanningslid is met verwondingen naar het ziekenhuis gebracht. De twee schepen brandden 's nachts nog steeds. De "STENA IMMACULATE" vervoerde onder andere vliegtuigbrandstof. De "SOLONG", van de Hamburgse rederij Ernst Russ, vervoerde onder andere meerdere containers met giftig natriumcyanide. Het was nog onduidelijk of hiervan iets in het water terecht kwam. De milieuorganisatie Greenpeace maakte zich grote zorgen over de verschillende giftige gevaren die deze chemicaliën voor het zeeleven kunnen opleveren. Er lekte kerosine in het water bij een rustplaats voor bruinvissen. Het noodcommando in Cuxhaven stuurde het multifunctionele schip 'MELLUM' (IMO: 8301981) om ondersteuning te bieden. Het schip vertrok op 10 februari om 13.30 uur vanuit Helgoland en zal naar verwachting op 11 februari om 12.00 uur in Kingston-upon-Hull aankomen. Naast de bemanning zijn er een medewerker van het noodcommando en een specialistisch adviseur van de professionele brandweer van Bremerhaven aan boord.

Het noodcommando zette ook een DO 228-vliegtuig, dat gestationeerd is in Nordholz (district Cuxhaven), in stand-by, dat camera's en sensoren kan gebruiken om verontreinigende stoffen in het water te identificeren. Het vliegtuig zou 's ochtends kunnen opstijgen als de weersomstandigheden ter plaatse het toelaten om het verstandig te gebruiken. De sleepboten 'MULTRATUG 35' (IMO: 9964039) en 'MULTRATUG 36' (IMO: 9985289) zouden kunnen proberen de 'SOLONG' op sleeptouw te nemen ten zuiden van de ongevallocatie. Ook de 'EEMS WRESTER' (IMO: 8843549) en 'SVITZER CASTLE' (IMO: 9316397) waren ter plaatse.

Het bedrijf Boskalis heeft opdracht gekregen om de 'STENA IMMACULATE' te bergen en heeft vier schepen ingezet. De maritieme dienstverlener uit Papendrecht tekende 's nachts een contract met de tankereigenaar. Het belangrijkste was om de zijkanten van de tanker te koelen. Pas als de temperatuur onder een bepaald niveau komt, konden ze beginnen met de bergingswerkzaamheden. Op 11 maart woedde er nog brand aan boord van de 'STENA IMMACULATE'. Omdat de tanker ten anker lag toen de aanvaring plaatsvond, was deze niet stuurloos. Volgens eerste aannames voer het containerschip met volle snelheid tegen de tanker aan en was nog onbekend hoe groot de schade is. Een deel van het schip en de schade liggen onder water. (Timsen, 11-3-2025. Foto: Coast Guard / Havariëcommando).

11-3-2025 diverse sleepboten en schepen in de omgeving, MELLUM en SVITZER STANFORD stand-by, het contract tot de berging ging naar Smit Salvage.

Ruwe zee belemmert inspecties - verdere beslissingen uitgesteld

De bergers, die op 13 maart aan boord van de 'Stena Immaculate' waren, constateerden dat de machinekamer in orde was. Ze waren van plan om op 14 maart bij daglicht weer aan boord te gaan. Dan zullen ze de ladingtanks van dichtbij bekijken. Ruwe zee was echter een onvoorspelbare factor in de plannen. De beslissing of het schip naar een haven gesleept zou worden, was nog te vroeg om te zeggen en een beslissing werd uitgesteld tot het weekend.'

Ook de berger van de 'Solong' was op 12 maart aan boord.

Meerdere schepen van Multraship uit Terneuzen lagen in de buurt van het schip. De kleine brandjes op het bovendek werden ingedamd en nauwlettend in de gaten gehouden. Gespecialiseerde schepen waren aanwezig om de brandbestrijding te ondersteunen. Ook de Kustwacht vloog meerdere malen over de schepen. Er leek geen sprake te zijn van vervuiling door zowel de 'Stena Immaculate' als de 'Solong'.

Op de avond van 12 maart bevestigde het Department of Migrant Workers dat het een Filippijnse zeeman betrof die als vermist werd opgegeven. Het Licensed Manning Agency (LMA) verklaarde dat de man voor het laatst was gezien bij de boeg van het schip, het gebied van het schip dat in brand vloog na de enorme explosie. De overlevende bemanningsleden zijn ondergebracht in een hotel in Londen, wachtend op hun repatriëring. De Humberside Police bevestigde op 14 maart dat magistraten een verdere verlenging van 24 uur hadden verleend aan de tijd dat rechercheurs de Russische kapitein van het schip kunnen vasthouden vanwege de complexiteit van het incident, het aantal getuigen dat erbij betrokken was en het vaststellen van eventuele scènes om informatie en bewijsmateriaal te verzamelen. Er worden uitgebreide onderzoekslijnen voortgezet en er zullen meer updates worden verstrekt zodra deze beschikbaar zijn. Tegelijkertijd probeert de Marine Accident Investigation Branch de oorzaak van de crash vast te stellen. (Timsen, 14-3-2025).

Er zijn meer inspecties uitgevoerd

Vijf bergers van maritiem dienstverlener Boskalis (Smit Salvage) waren op 14 maart weer aan boord van de



'Stena Immaculate'. Het team, met onder andere een gasexpert, voerde aanvullende inspecties en gasmetingen uit, zoals het beoordelen van de staat van de opslagtanks. De inspecties worden de komende dagen voortgezet. Met behulp van scheepssystemen controleren de bergers ook de tanks om er zeker van te zijn dat er voldoende inert gas in zit, wat het explosiegevaar beperkt. Boskalis wil het schip gereedmaken om kerosine weg te pompen en naar een haven te brengen. Wanneer dat kan, is nog niet bekend, maar de ervaring leert dat dat nog wel even kan duren. "De Britse kustwacht meldde eerder dat de 'Solong' naar een veilige plek was gesleept. De operator van de tanker, Crowley, werkt nauw samen met de Britse autoriteiten aan bergingsoperaties, waarbij prioriteit wordt gegeven aan het welzijn van de bemanning en milieubescherming. De MAIB-onderzoekers zijn momenteel gericht op het verzamelen van getuigenverklaringen en digitale gegevens, waaronder Voyage Data Recorders van beide schepen. Het onderzoek zal navigatiepraktijken, bemannings- en vermoeidheidsbeheer, de staat en het onderhoud van het schip en de omgevingsomstandigheden ten tijde van de aanvaring onderzoeken. (Timsen, 14-3-2025).

FURE VYL neemt kerosoïne over van de STENA IMMACULATE

De tanker 'STENA IMMACULATE' (IMO: 9693018), die op 10 maart 2025 in aanvaring was met de container m/v 'SOLONG' (IMO: 9322554), zal naar Newcastle worden gesleept nadat de lading is verwijderd. Crowley, die de tanker beheert, verklaarde dat de resterende vaten kerosine aan boord zouden worden overgebracht naar de 'FURE VYL' en dat deze begin april naar Newcastle zou worden gesleept, en zei: "Bergingsploegen zijn bezig met het afronden van hun beoordelingen en het voorbereiden van lichteroperaties voor vracht. In het weekend van 29-30 maart zullen de operaties op zee beginnen om de resterende 202.485 vaten Jet-A1-vracht van de 'STENA IMMACULATE' over te brengen naar de 'FURE VYL', die in de buurt voor anker ligt. Deze lichteroperatie is een standaard en route-maritieme praktijk die vastgestelde veiligheidsprotocollen volgt." De straalbrandstof wordt vervolgens naar de oorspronkelijke bestemming Killingholme gebracht. Op 30 maart lag de 'FURE VYL' stil op de ankerplaats van de 'STENA IMMACULATE' in pos. 53.44 NB en 000.25 OL. De offshore sleepboot 'BRAGE VIKING' (IMO: 9475791) bleef in de buurt.

Crowley blijft samenwerken met de autoriteiten die de crash onderzoeken en blijft toegewijd aan de bergingswerkzaamheden. De kapitein van de 'SOLONG', Vladimir Motin, 59, uit St. Petersburg, Rusland, verscheen bij de Old Bailey, beschuldigd van doodslag door grove nalatigheid, en werd in voorlopige hechtenis genomen. Hij moet in januari 2026 terechtstaan. (Timsen, 31-3-2025).



BW OPAL, IMO 9948437, Offshore Processing Ship, 234.292 GT, 294.192 DWT, 2-6-2023 te water gelaten onder bouwnummer SK OCEANPLANT GPF0017, 15-2-2025 op Seatrium yard te Singapore gedoopt BW OPAL, 4-2025 geplande oplevering aan BW Offshore AUS-JV Pte. Ltd., Singapore (9V8123), in beheer bij BW Offshore Singapore Pte. Ltd.

Kortstondige verlenging voor BW PIONEER (IMO 8918265, 1992, Offshore Processing Ship, 56.091 GT, 96.828 DWT). BW Offshore heeft tot 25 maart 2025 een kortlopende verlengingsovereenkomst getekend voor de FPSO BW Pioneer met een dochteronderneming van Murphy Oil Corporation, met behoud van de huidige

voorwaarden. Deze uitbreiding vergemakkelijkt de voltooiing van de administratieve processen die nodig zijn voor de afronding van de verkoop. (Bron en afbeelding: BW, 18 maart 2025).



OLAU BRITANNIA, IMO 8020642, 3-6-1981 kiel gelegd, 5-12-1981 te water, 5-5-1982 opgeleverd door Weser Seebeck, Bremerhaven (1031) als OLAU BRITANNIA aan P/R m.s. Olau Britannia, B.D.R. (DIOB), in beheer bij Olau Line UK Ltd. & Co. 7-5-1982 gedoopt OLAU BRITANNIA door Princess Margaret, Countess of Snowdon. 8-5-1982 in dienst bij Olau Line (Vlissingen-Sheerness). 14.981 BRT, 8,986 NRT, 2.880 DWT, 153,40 x 28,20 x 8,01 x 5,820 meter. 754 passagiers. 21 kn. 20.800 EPK, 4 x 8 cyl, Pielstick 8PC2-5L-400. 1990 verkocht aan F. Olsen & Co., Noorwegen, herdoopt BAYARD. 1991 verkocht aan Color Line A/S-Noorwegen, herdoopt CHRISTIAN IV. 2008 herdoopt JULIA. 2012 verkocht aan C-Bed III B.V., Bermuda, herdoopt WIND PERFECTION. 2015 verkocht aan Moby S.p.A., Italië (IBLY), herdoopt MOBY ZAZÀ. 2015 verbouwd van Accommodation Ship naar Passenger/Vehicle Ship (Ferry).

Na de recente sloop van de veerboot "MOBY DADA" is ook de "MOBY ZAZA" uit de vloot van Moby Lines gehaald. De ferry is verkocht aan Atlantis Maritime, een bedrijf gevestigd op de Marshalleilanden. Het lot ervan is momenteel onbekend. De veerboot was sinds december 2015 in dienst bij het Italiaanse bedrijf Moby en werd gecharterd door Balearia tijdens de aanbesteding van 2022. (Foto: Teun van der Zee, 11-8-1990).



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

Info: Cruiseport Rotterdam



TUI Group bestelt twee nieuwe cruiseschepen voor Marella Cruises

De Italiaanse scheepsbouwer Fincantieri en de TUI Group hebben een memorandum of agreement (MoA) ondertekend voor het ontwerp en de bouw van twee nieuwe cruiseschepen voor Marella Cruises, die naar verwachting in 2030 en 2032 in de vaart zullen komen, voor een prijs van meer dan 2 miljard euro. De twee schepen zullen worden ontworpen voor de Engelse markt en moeten een premium cruise-ervaring gaan bieden met duurzame innovaties. Het zullen de eerste nieuwbouwschepen zijn voor Marella Cruises.

“We zijn trots om Marella Cruises als nieuwe klant te verwelkomen en hun visie te ondersteunen nu zij de nieuwbouwsector betreden,” zei Pierroberto Folgiero, CEO en Algemeen Directeur van Fincantieri.

Cruisereizen advertentie

“Deze overeenkomst is een bewijs van Fincantieri’s vermogen om strategische partnerschappen aan te gaan met een groeiend klantenbestand, waarmee we onze langetermijnvisie versterken en zorgen voor een hoge capaciteitssaturatie op onze werven,” vervolgde Folgiero. “Het project zal onze expertise in scheepsontwerp, innovatie en duurzaamheid samenbrengen om schepen te leveren die voldoen aan de veranderende verwachtingen van moderne cruise-passagiers.”

Fincantieri is ook de voorkeurs-scheepsbouwer voor TUI Cruises. In februari dit jaar leverde de scheepsbouwer het schip “Mein Schiff Relax” op voor de cruisemaatschappij, dat op dual-fuel draait. Het zusterschip, de “Mein Schiff Flow”, wordt in 2026 geleverd. (Bron: Cruisereiziger, 31 maart 2025).



ADORA FLORA CITY, IMO 9871048, Passenger (Cruise) Ship, 135.500 GT, 5.232 passagiers, zusterschip van de ADORA MAGIC CITY (IMO 9871036), 20-4-2024 kiel gelegd onder bouwnummer SHANGHAI WAIGAOQIAO H1509, 12-2026 geplande oplevering aan Adora Cruises Ltd., Hong Kong, China.

Isabel Commandeur eerste headliner op Oceania Cruises' nieuwste schip ALLURA

De Nederlandse zangeres Isabel Commandeur is uitgenodigd als eerste headliner tijdens de inauguratie en

eerste vaart van de Allura, het nieuwste cruiseschip van Oceania Cruises, in juli 2025. Allura maakt haar officiële debuut op 18 juli 2025 vanuit Triëst en begint met een zesdaagse reis naar Athene. Onderweg doet ze verschillende bestemmingen aan in de oostelijke Middellandse Zee, zoals Rijeka (Kroatië), Ravenna (Italië), Dubrovnik (Kroatië) en Kotor (Montenegro).

Isabel is geen onbekende in de wereld van (exclusieve) rederijen. In mei 2023 was zij Guest Entertainer aan boord van de Vista van Oceania Cruises, en in december 2023 trad ze op tijdens de inauguratie van de ultraluxe Regent Seven Seas Grandeur.

Naast haar cruiseoptredens brengt Isabel in 2025 en 2026 haar eigen theatershow naar Nederland: Van Queen tot Callas. In deze muzikale voorstelling brengt ze een ode aan iconische diva's en divo's, waarbij ze schakelt tussen pop, musical en opera. Commandeur neemt het publiek mee op een reis door de muziek en de inspirerende verhalen van haar grootste voorbeelden. (Bron en foto Isabel Commandeur: Cruisereiziger, 19 maart 2025).



ALLURA, IMO 9876969 (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 67.000 GT, 2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6309, 15-3-2025 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd., 2-12-2019 kiel gelegd, 1-7-2024 te water gelaten (uitgedokt), 15-3-2025 geplande oplevering aan O Class Plus Two LLC, Miami FL, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Seven Seas Cruises Ltd., Miami FL. voor Oceania Cruises. 18-7-2025 geplande eerste reis vanaf Triëst.



CARNIVAL ADVENTURE en CARNIVAL ENCOUNTER toegevoegd aan Carnaval vloot in Australië

Carnival Cruise Line heeft officieel twee nieuwe schepen, Carnival Adventure en Carnival Encounter, in haar vloot verwelkomd. De cruisemaatschappij heeft nu de grootste vloot in haar 53-jarig bestaan, met in totaal 29 schepen. De twee schepen betekenen een nieuw tijdperk voor Carnival in Australië, waar het bedrijf nu de grootste cruiseoperator is.

Op vrijdag vond in Sydney een feestelijke ceremonie plaats, geleid door Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line, ter verwelkoming van Carnival Adventure. Op zaterdag werd een tweede viering gehouden in Brisbane, de thuishaven van Carnival Encounter. Tegelijkertijd vertrokken de schepen voor hun eerste reizen met passagiers aan boord.

De twee schepen, voorheen bekend als Pacific Adventure en Pacific Encounter, zijn volledig vernieuwd om de kenmerkende 'fun' beleving van Carnival te bieden. Daarnaast hebben ze ook enkele populaire voorzieningen van P&O Australia behouden. Samen met de cruises op Carnival Splendor en Carnival Luminosa verwacht Carnival dit jaar meer dan 500.000 cruisereizigers te verwelkomen vanuit de Australische thuishavens.

Christine Duffy, president van Carnival Cruise Line, verklaarde: "Onze uitbreiding in Australië toont de enorme populariteit van ons merk, en we zijn dankbaar voor onze loyale gasten die bijdragen aan onze voortdurende groei, waardoor Carnival de meest populaire cruisemaatschappij ter wereld blijft. Met dubbele opties in onze Australische thuishavens kunnen we meer cruises aanbieden, meer variëteit leveren en onze samenwerking met de gemeenschappen in Sydney en Brisbane verdiepen."

Passagiers aan boord van Carnival Adventure en Carnival Encounter kunnen gebruik maken van de HubApp van Carnival, waarmee ze eenvoudig reserveringen kunnen maken voor maaltijden en excursies, kunnen chatten met andere passagiers en activiteiten aan boord kunnen ontdekken. Bovendien kunnen ze deelnemen aan het VIFP Club loyaliteitsprogramma, dat exclusieve promoties en voordelen biedt. Verder kunnen reizigers comedyshows, 80's Rock & Glow avonden voor volwassenen en kinderprogramma's zoals Seuss at Sea en Camp Ocean verwachten. (Bron en foto: Cruisereiziger, 28 maart 2025).

CARNIVAL ADVENTURE, IMO 9192351, 108.865 GT, 73.276 NT, 8.418 DWT, 28-5-1999 kiel gelegd bij Fincantieri-Cant. Nav. Italian (6050), 27-4-2001 opgeleverd als GOLDEN PRINCESS aan Princess Cruise Lines Ltd., Bermuda. 2002 verkocht aan GP2 Ltd., Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd. 12-2015 vlag: United Kingdom. 23-8-2021 verkocht aan Carnival Plc, United Kingdom, in beheer bij Carnival Corp. en Carnival Australia. herdoopt PACIFIC ADVENTURE. 28-5-2023 brand uitgebroken op een balkon, alle passagiers werden verzameld en nadat de brand was geblust konden alle passagiers naar hun hut terugkeren. 3-2025 vlag: Bahamas (C6HX6), 10-3-2025 in beheer bij Carnival Corp., Doral FL, 3-2025 herdoopt CARNIVAL ADVENTURE.

CARNIVAL ENCOUNTER, IMO 9192363, 108.977 GT, 73.347 NT, 10.852 DWT, 10-6-1999 kiel gelegd bij Fincantieri-Cant. Nav. Italian (6051), 25-1-2002 opgeleverd als STAR PRINCESS aan Princess Cruise Lines Ltd., Bermuda. 2002 verkocht aan GP3 Ltd., Bermuda, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd. 1-2021 verkocht aan Carnival Plc, United Kingdom, in beheer bij Carnival Corp. en Carnival Australia. herdoopt PACIFIC ENCOUNTER. 3-2025 vlag: Bahamas (C6HX7), 10-3-2025 in beheer bij Carnival Corp., Doral FL, 3-2025 herdoopt CARNIVAL ENCOUNTER.



DISNEY DESTINY raakt voor de eerste keer water bij Meyer Werft

Disney Cruise Line heeft bekendgemaakt dat haar volgende nieuwe cruiseschip in de vloot, Disney Destiny, een nieuwe mijlpaal heeft bereikt in haar bouw. Afgelopen week kwam het voor de eerste keer in aanraking met water op de scheepswerf van Meyer Werft in Papenburg. Tijdens de 'float up' vulde het bouwdok zich met water uit de rivier de Eems, waardoor het schip van de vloer werd 'getild'.

Het derde cruiseschip in de Wish-klasse, na de Disney Wish (2022) en Disney Treasure (2024), werd vervolgens naar een andere positie in de hal geleid. Daar begint het bouwteam met het testen van verschillende systemen aan boord, inclusief de hoofdmotoren. In de komende maanden werkt de scheepswerf aan het interieur van de Disney Destiny.

De Destiny zal ongeveer 1.250 hutten krijgen en een brutotonnage van 144.000. Net als haar zusterschepen zal het schip op LNG varen. De Destiny zal in november van dit jaar haar debuut maken. Het schip staat in het teken van "Heroes and Villains". Op de boeg is dan ook een kunstwerk geplaatst met Minnie Mouse gekleed in een heldenoutfit met cape.

De Destiny vaart in haar inaugurele seizoen 5- tot 6-daagse cruises naar de Bahamas vanuit Fort Lauderdale, Florida met stops op privé-bestemmingen Lighthouse Point en Castaway Cay, Nassau of Cozumel (Mexico).

(Bron: Cruisereiziger, foto: Disney en Cruisereiziger, 24 maart 2025).

DISNEY DESTINY, IMO 9834741 (NB-323), Wish Class Passenger (Cruise) Ship, 135.000 GT, 1.1250 passagiers, 20-3-2024 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 706, 24-3-2025 opgedreven in Hall 6, 3-2025 geplande oplevering als DISNEY DESTINY aan Disney Magic Corp., Bahamas, in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd. (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 20-11-2025 afvaart op de eerste van Port Everglades in Fort Lauderdale.



Crescent Seas neemt INSIGNIA over van Oceania Cruises

Crescent Seas heeft aangekondigd een tweede schip aan haar vloot toe te voegen. De huidige Insignia wordt overgenomen van Oceania Cruises voor haar tweede residentiële cruiseschip, dat naast de Navigator (komt over van Regent Seven Seas Cruises) zal varen. Crescent Seas neemt Insignia over in 2027.

De in 1998 gebouwde Insignia zal volgens het bedrijf een uitgebreide renovatie ondergaan ter waarde van meer dan \$50 miljoen en zal 290 woningen bevatten, met prijzen variërend van \$650.000 tot \$10.000.000. De faciliteiten aan boord zullen onder andere bestaan uit een privébutlerservice, gastronomische dinermogelijkheden, diverse voorzieningen aan dek en Starlink-internetverbinding.

Eind 2027

Het schip zal eind 2027 door Oceania Cruises worden overgedragen aan Crescent Seas. Haar inaugurele reis staat gepland rond de jaarwisseling van 2027/2028. De verkoop van de woningen op de Insignia gaat eind zomer 2025 van start vanuit de verkoopgalerij op de 8e verdieping van het Gale Miami Hotel & Residences.

Insignia zal zich bij het eerste schip van Crescent Seas voegen, de Navigator, dat 210 woningen zal bevatten, variërend van \$750.000 tot \$8 miljoen. De Navigator vertrekt in december 2026, en de verkoop start op 9 april. Crescent Seas is ook van plan om de komende vijf jaar drie andere luxe residentschepen aan te kondigen.

“Als ontwikkelaar weet ik dat vastgoed altijd wordt gedefinieerd door locatie, locatie, locatie, zoals we zeggen. Met Crescent Seas hebben we die beperking opgeheven. Bewoners zullen een uitzicht hebben zoals nooit tevoren. Nu is je huis niet gebonden aan één adres – het beweegt met je mee en neemt je mee naar 's werelds meest adembenemende bestemmingen”, zei Russell W. Galbut, mede-oprichter en Managing Principal van Crescent Heights en oprichter en voorzitter van Crescent Seas.

Marisa Galbut, president van Crescent Seas, zei: “Stel je voor de wereld rondreizen zonder ooit je eigen huis te verlaten. Met ons eigendomsmodel kunnen gezinnen moeiteloos unieke ervaringen delen. Vergeet de stress van het plannen van vakanties – omarm de vrijheid van werken op afstand terwijl je de wereld ontdekt vanuit je eigen woning op zee.” (Bron en foto: Cruisereiziger, 3 april 2025).

INSIGNIA, IMO 9156462, Passenger (Cruise) Ship, 24-6-1998 opgeleverd door STX France S.A., St. Nazaire (H31) als R ONE aan Renaissance Cruises, Monrovia-Liberia, 17-7-1998 eerste cruise van St. Nazaire naar Dover en Amsterdam. 7-10-2001 aan de ketting gelegd te Gibraltar. 12-2001 verkocht aan Cruiseinvest One S.A., Majuro-Marshall Island, opgelegd te Marseille. 15-6-2003 herdoopt INSIGNIA. 12-2006 verkocht aan Insignia Vessel Acquisition LLC, Majuro-Marshall Island (V7DM2), in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 10-4-2012 (e) in beheer bij Hapag-Lloyd A.G., Hamburg, 18-4-2012 te Palma de Mallorca herdoopt COLUMBUS 2. 4-2014 herdoopt INSIGNIA. 11-9-2015 in beheer bij NCL Bahamas Ltd., Miami FL.

MSC Cruises kiest Drew Barrymore als doopmoeder MSC WORLD AMERICA

MSC Cruises heeft woensdag aangekondigd dat Drew Barrymore de doopmoeder zal zijn van haar nieuwe vlaggenschip, MSC World America.

Barrymore zal het lint doorknippen en het traditionele ritueel van het breken van een champagnefles tegen de boeg van het schip in gang zetten, samen met Orlando Bloom, die samen met haar de hoofdrol speelt in de 'Let's Holiday'-campagne van het bedrijf, die tijdens de Superbowl in première ging.

De doopceremonie van MSC World America zal plaatsvinden op woensdagavond 9 april in de nieuwe MSC Miami Cruise Terminal, de grootste ter wereld.

“Toen MSC Cruises me vroeg om de doopmoeder te zijn van MSC World America, zei ik meteen ja!” verklaarde Drew Barrymore, actrice en presentatrice van The Drew Barrymore Show. “Ik hou er absoluut van om te reizen – het geeft mijn ziel energie – en deel uitmaken van iets dat mensen helpt op ongelooflijke avonturen te vertrekken is gewoon geweldig. Er is iets zo magisch aan cruises; ze laten je de wereld op een leuke, onverwachte manier ontdekken. En de MSC World America dopen en het schip een goede reis en veel geluk wensen is zo’n eer.”

“Als familiebedrijf met meer dan 300 jaar zeemansgeschiedenis hebben deze evenementen een speciale en persoonlijke betekenis voor ons. We hechten veel waarde aan de belangrijke maritieme traditie waarbij onze doopmoeder een fles champagne breekt op de romp en het schip officieel de naam geeft, wat geluk en bescherming brengt,” zegt Suzanne Salas, EVP Marketing, eCommerce & Sales bij MSC Cruises USA.

“Drew is de perfecte doopmoeder voor MSC World America, en we zijn enthousiast om onze samenwerking met haar voor deze campagne voort te zetten. Ze belichaamt ons merk perfect, met haar verfijnde stijl en gratie, en haar passie voor het comfort en avontuur die we vinden door reizen.” (Bron: Cruisereiziger, 5 maart 2025).



MSC WORLD AMERICA, IMO 9837432 (NB-325), 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, 14/15-2-2025 derde en laatste proefvaart, 27-3-2025 opgeleverd als MSC WORLD AMERICA aan Compania Naviera World 2 S.A., vlag: Malta (9HA6157), 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. 27-3-2025 van St. Nazaire naar Ocean Cay Port, Bahamas, 7-4-2025 te Miami. 9-4-2025 doopplechtigheid door Drew Barrymore (Amerikaans film- en televisieactrice, filmproducent en voormalig kindster). (Afbeelding: MSC).

Norwegian Cruise Line viert mijlpalen voor nieuwste cruiseschepen

Norwegian Cruise Line heeft donderdag de Norwegian Aqua, het 20e schip in haar vloot, in ontvangst genomen op de scheepswerf van Fincantieri in Marghera, Italië. Het schip is het eerste exemplaar van de nieuwe Prima Plus-klasse. Naast de oplevering van de Norwegian Aqua vierde de rederij ook een andere belangrijke mijlpaal in de bouw van een nieuw schip. De Norwegian Luna heeft het droogdok verlaten voor verdere afwerking en interieurinrichting ter voorbereiding op haar debuut in het voorjaar van 2026.

David J. Herrera, president van Norwegian Cruise Line, benadrukte bij de feestelijke overdracht het innovatieve karakter van de Norwegian Aqua: “Dit schip is meer dan alleen een schip; het is een belofte aan onze gasten dat we de grenzen blijven verleggen en meer bieden op zee. Van spannende attracties zoals de Aqua Slidecoaster tot de introductie van ons eerste Thaise specialiteitenrestaurant Sukhothai, Norwegian Aqua is ontworpen om onvergetelijke momenten te creëren voor het hele gezin.”

De Norwegian Aqua is 10% groter dan eerdere schepen in de vloot en biedt meer ruimte, faciliteiten en voorzieningen. Het schip is 322 meter lang en heeft een brutotonnage van 156.300, met capaciteit voor 3.571 passagiers bij dubbele bezetting. De Aqua Slidecoaster, een combinatie van achtbaan en waterglijbaan, is een van de opvallende innovaties aan boord. Passagiers kunnen ook genieten van de Aqua Game Zone, een interactieve spelzone, en de Glow Court, een digitale sportarena met een LED-vloer.

Voor fijnproevers biedt de Norwegian Aqua een scala aan nieuwe en voor NCL bekende eetgelegenheden, waaronder het Thaise restaurant Sukhothai en een nieuwe eetgelegenheid met plantaardige gerechten, Planterie. Het schip biedt daarnaast een groot aanbod aan entertainment met onder andere de shows

“Revolution: A Celebration of Prince” en “Elements: The World Expanded.”

Luigi Matarazzo, algemeen directeur bij Fincantieri, zei: “Norwegian Aqua is een bewijs van de sterke en duurzame samenwerking tussen Norwegian Cruise Line en Fincantieri. Dit schip symboliseert ons gezamenlijke streven naar technologische innovatie en uitmuntendheid.”

Na een reeks inaugurele Europese cruises zal de Norwegian Aqua op 28 maart 2025 een trans-Atlantische reis maken vanuit Southampton. De officiële doopceremonie vindt plaats op 13 april 2025 in Miami, met NCL-merkambassadeur Eric Stonestreet als doopvader. In haar eerste jaar zal de Norwegian Aqua vanuit Miami en Port Canaveral korte reizen naar de Bahama's en 7-daagse Caribische-routes aanbieden, met stops in onder andere Puerto Plata (Dominicaanse Republiek), St. Thomas (Amerikaanse Maagdeneilanden) en Great Stirrup Cay, het privé-eiland van NCL in de Bahama's. (Bron en foto: Cruisereiziger, 13 maart 2025).

NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007, (NB-323), Passenger (Cruise) Ship, 154.140 GT, 3.571 passagiers, 23-4-2024 te water gelaten (uitgelokt) op de Fincantieri-werf te Marghera onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6300, 13-3-2025 opgeleverd als als NORWEGIAN AQUA aan Leonardo Three Ltd., Bahamas (C6HT4), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami, Florida. 20-3-2025 te Lissabon. 22-3-2025 van Lissabon naar Southampton. 23-3-2025 geplande aankomst te Rotterdam geschrapt. 25-3-2025 te Southampton.

Gloednieuwe NORWEGIAN AQUA niet naar Rotterdam

Het gloednieuwe cruiseschip van Norwegian Cruise Line, Norwegian Aqua, zal aanstaande zondag niet Rotterdam aandoen. De maiden call van het eerste cruiseschip in de Prima-plus klasse bij Cruise Port Rotterdam is geannuleerd vanwege de slechte weersomstandigheden op de Atlantische Oceaan.

De Norwegian Aqua arriveerde donderdag al later dan gepland in Lissabon. Het is bezig aan een previewcruise vanuit Italië naar Engeland. Vanwege het stormachtige weer op zee kon het s'avonds de hoofdstad van Portugal niet verlaten. Aangezien ook de weersvoorspellingen de komende dagen niet gunstig zijn zal er niet koers worden gezet naar Rotterdam. Het schip blijft tot zaterdagmiddag in Lissabon om vervolgens direct naar Southampton te varen. Later zal vanaf daar de transatlantische oversteek worden gemaakt naar Boston, Massachusetts. Op 13 april staat de doop gepland tijdens een ceremonie in Miami. (Bron: Cruisereiziger, 21 maart 2025).



NORWEGIAN LUNA, IMO 9824019 (NB-321), 16-2-2017 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6301, 16-12-2019 kiel gelegd, 13-3-2025 te water (opgedreven), 5-3-2026 geplande oplevering aan NCL Bahamas Ltd., Miami FL, vlag: Bahamas.140.000 GT, 3.550 passagiers. 4-4-2026 eerste cruise. (Afbeelding: Norwegian Cruise Line).

Laatste reis als PACIFIC EXPLORER

De 'PACIFIC EXPLORER' heeft haar laatste reis voor P&O Cruises Australia voltooid na een carrière van acht jaar. Ze vertrok op 7 februari 2025 vanuit Fremantle en beëindigde de reis op 18 februari met stops in havens in Indonesië en Maleisië voordat ze aankwam op haar eindbestemming in Singapore. Het schip werd verkocht aan Resorts World Cruises als onderdeel van de fusie van P&O Australia met Carnival Cruise Line. De

verkoop werd eind 2024 aangekondigd. Het schip, omgedoopt tot 'Star Voyager', zal cruises aanbieden in Zuidoost-Azië voor Resorts World Cruises met routes door Singapore, Indonesië, Vietnam, Maleisië en Thailand. Het eerste seizoen van het schip onder haar nieuwe exploitant begint op 26 maart 2025 na een renovatie van \$ 50 miljoen in een droogdok in Singapore ter voorbereiding op haar nieuwe rol. (Timsen, 6-3-2025).

PACIFIC EXPLORER, IMO 9103996, Passenger (Cruise) Ship, 11-7-1996 te water gelaten bij Fincantieri, Monfalcone (5955), 19-4-1997 opgeleverd als DAWN PRINCESS aan Fairlane Shipping International Corp. Ltd., Liberia, in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd. Zusterschepen: SUN PRINCESS, SEA PRINCESS en OCEAN PRINCESS. 77.441 GT, 44.193 NT, 8.251 DWT. 2.342 passagiers. 3-2000 vlag: U.K. 1-2004 vlag: Bermuda. 1-2009 vlag: U.K. 8-2009 vlag: Bermuda. 2009 gaat cruises maken vanaf Australië en Nieuw Zeeland. 2-7-2017 te Sydney door Dora The Explorer herdoopt PACIFIC EXPLORER. 18-4-2022 het eerste cruiseschip dat na de lockdown van Australië Sydney aanliep. Bij aankomst waren 250 bemanningsleden aan boord, later zijn 350 aanvullende bemanningsleden ingevlogen. 31-5-2022 vertrek op de eerste cruise. 2-2024 verkocht aan Probiz Investments Ltd., U.K., in beheer bij Carnival Australia, Sydney NSW. 2-2025 vlag: Bahamas, 2-2025 herdoopt STAR VOYAGER.



Seabourn verkoopt SEABOURN SOJOURN aan Mitsui Ocean Cruises

Seabourn heeft de verkoop van de Seabourn Sojourn aangekondigd aan Mitsui Ocean Cruises. Na de verkoop zal Seabourn het schip weer van Mitsui Ocean Cruises huren en alle reeds aangekondigde reizen op de Seabourn Sojourn blijven uitvoeren tot de voltooiing van de wereldreis die eindigt op 15 mei 2026. Seabourn Sojourn wordt na de charterperiode aan Mitsui Ocean Cruises overgedragen en bij de overdracht zal het schip door de nieuwe eigenaren worden ingezet op een markt die niet concurreert met Seabourn.

“Met deze overgang zal Seabourn een van de jongste en modernste vlootten in de sector hebben, perfect geschikt om de privéjacht-achtige ervaring te bieden die ons een van de populairste keuzes maakt in ultra-luxe cruises”, zei Mark Tamis, president van Seabourn. “Onze bekroonde oceaan-schepen, gecombineerd met onze twee recent gelanceerde expeditie-schepen, geven ons de juiste mix om deze belangrijke categorieën in de ultra-luxe reisbranche te bedienen, terwijl we onze gasten speciale Seabourn-momenten bieden op meer dan 500 bestemmingen op zeven continenten.”

Passagiers en hun reisadviseurs met boekingen die na 15 mei 2026 worden getroffen, ontvangen een bericht van Seabourn met details over wijzigingen of opties voor herboeking.

“We zijn er trots op dat Seabourn Sojourn, na 16 jaar in de vloot, haar reizen zal voortzetten bij Mitsui Ocean Cruises. In het komende jaar zullen we speciale manieren vinden om de erfenis van Sojourn te vieren met gasten en bemanning”, zei Tamis. (Bron en foto: Cruisereiziger, 5 maart 2025).

SEABOURN SOJOURN, IMO 9417098, Passenger (Cruise) Ship, 32.477 GT, 28-5-2010 opgeleverd als SEABOURN SOJOURN aan Seabourn Cruise Line Ltd., (Bahamas (C6YA5). 19-9-2015 in beheer bij Seabourn Cruise Line Ltd., Seattle WA en Holland America Line N.V., Seattle WA (Carnival Corporation). 3-2025 verkocht aan Mitsui Ocean Cruises voor overdracht in mei 2026, 25-7-2025 om 09:00 uur Maiden Call aan Cruise Terminal te Rotterdam.

Regent Seven Seas Cruises kondigt afscheid aan van SEVEN SEAS NAVIGATOR in 2026

Regent Seven Seas Cruises heeft aangekondigd dat het cruiseschip Seven Seas Navigator op 14 oktober 2026 haar vloot zal verlaten. Het schip (1999) zal worden overgedragen aan Crescent Seas, een nieuw cruise merk dat zich gaat richten op luxe woonresidences op zee. Met de deal tussen Crescent Seas en moedermaatschappij Norwegian Cruise Line Holdings zou meer dan 230 miljoen dollar gemoeid zijn.



“Al meer dan een kwart eeuw biedt Seven Seas Navigator een thuis aan honderdduizenden Regent-gasten, die alle uithoeken van de wereld hebben bezocht en ontelbare onvergetelijke herinneringen hebben gecreëerd. Hoewel ik weet dat Seven Seas Navigator een favoriet is voor velen van jullie, en we echt dankbaar zijn voor haar jaren van dienst, voelt het dat het de juiste tijd is om afscheid te nemen van dit prachtige schip. Met onze twee nieuwe Prestige-klasse schepen die worden opgeleverd in 2026 en 2030 – die nog meer mogelijkheden bieden om de wereld te zien – zijn we nog nooit zo enthousiast geweest over de toekomst van het merk Regent Seven Seas Cruises”, aldus Jason Montague, Chief Luxury Officer van Norwegian Cruise Line Holdings in een verklaring. (Bron en foto: Cruisereiziger, 21 maart 2025).

Regent Seven Seas Cruises en Fincantieri leggen kiel SEVEN SEAS PRESTIGE

Donderdag (27-3-2025) heeft op de scheepswerf van Fincantieri in Marghera de kielleggingceremonie plaatsgevonden voor de Seven Seas Prestige, het volgende ultraluxe cruiseschip van Regent Seven Seas Cruises. Tijdens de ceremonie werden drie speciaal gekozen munten op de bodem van het schip gelast als onderdeel van een oude maritieme traditie, een symbool van geluk en zegen voor het schip. Oplevering van het schip wordt verwacht in 2026.

De ceremonie werd onder andere bijgewoond door Harry Sommer, President & CEO van Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Jason Montague, Chief Luxury Officer van Regent Seven Seas Cruises, Patrik Dahlgren, Executive Vice President, Chief Vessel Operations en Newbuild Officer van Norwegian Cruise Line Holdings Ltd., Daniele Fanara, Senior Vice President New Building en After Sales van Fincantieri, en Marco Lunardi, Senior Vice President van de Marghera-scheepswerf.

Met een bruto tonnage van 77.000 ton en een lengte van 257 meter, zal de Seven Seas Prestige ongeveer 850 passagiers huisvesten in 434 ruime suites, wat een van de hoogste gast-ruimteverhoudingen in de industrie biedt. Daarnaast worden o.a. nieuwe hutcategorieën en nieuwe eetgelegenheden geïntroduceerd. Het schip zal verder worden uitgerust met de meest geavanceerde milieutechnologieën.

Seven Seas Prestige wordt het eerste schip in de nieuwe Prestige-klasse, een generatie schepen die volgt op de Explorer-serie, die ook door Fincantieri werd gebouwd: Seven Seas Explorer (2016), Seven Seas Splendor (2020), en Seven Seas Grandeur (2023), die respectievelijk werden opgeleverd door de scheepswerven in Sestri Ponente (Genua) en Ancona. (Bron en foto: Cruisereiziger, 27 maart 2025).



SEVEN SEAS PRESTIGE, IMO 1036238, Passenger (Cruise) Ship, 76.550 GT, 4.985 DWT, 850 passagiers, 27-3-2025 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6354, 3-12-2026 geplande oplevering als SEVEN SEAS PRESTIGE aan Regent Seven Seas Cruises Inc., Miami FL, vlag: Marshall Islands.



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

Sloopprijzen 7-4-2025, week 14, GMS

AK HAMBURG, IMO 8204157 (NB-326), 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 verkocht voor sloop (440 USD/TO) (Cameroon). 28-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-3-2025 op Alang Anchorage, 10-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ALASA, IMO 9162681, Container Ship, 6.378 GT, 7.073 DWT, 1997 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg (1125) als BORUSSIA DORTMUND aan M.S. "Rudolf" Reederei Rudolf Scheepers K.G., Duitsland (DQZW), in beheer bij Rudolf Scheepers. 6.378 GT, 3.998 NT, 7.147 DWT, 700 TEU. 1999 vlag: Cyprus (C4RW2). 2000 vlag: Duitsland (DQZW). 2004 vlag: Antigua and Barbuda (V2001). 2007 vlag Cyprus (C4RW2). 3-2015 verkocht aan ORCA Shipping G.m.b.H., Cyprus, in beheer bij Rudolf Schepers Reederei G.m.b.H. 11-2015 verkocht aan Alasa Shipping Co. Ltd., Cyprus (C4RW2), in beheer bij Salamis Lines Ltd., herdoopt ALASA. 16-2-2025 te Perama. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 2025 herdoopt LAS. 4-2025 door de sleepboot PROTUG 42 naar Aliaga gesleept, 5-4-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ANDREW J. BARBERI, IMO 7702762, Passenger Ship (Ferry), 3.335 GT, 592 DWT, 1981 opgeleverd als ANDREW J. BARBERI aan New York City Transportation, United States of America (WYR3370). 9-2024 (e) sloop, 3-2025 gesloopt te Jersey City.

ARINA, IMO 9189952 (NB-294), Oil Products Tanker, 56.245 GT, 106.131 DWT. 1999 opgeleverd als VERMILION EXPRESS. 2011 herdoopt VERMILION ENERGY, 6-2019 herdoopt ARINA. 31-12-2021 (e) verkocht voor sloop. 9-1-2022 van Freeport. 14-3-2022 verkocht aan Last Voyage DMCC, Dubai, vlag: Palau (T8A3796), herdoopt ARIANA. 10-5-2022 op Colombo Anchorage. 22-6-2022 op Chittagong Anchorage en onder arrest van Chittagong High Court. De ARIANA, die in beslag was genomen door het Iraanse elite Islamic Revolutionary Guard Corps, samen met zijn bemanning en lading in de Arabische Golf, omdat het, aldus een lokale gerechtelijke functionaris, naar verluidt, 11 miljoen liter gesmokkelde brandstof vervoerde. 24-11-2022 door de lokale rechtbank vrijgegeven. Het schip wachtte op sloop. 6-2-2023 verkocht aan Greater Prosperity Pte. Ltd., San Marino (T7QV), in beheer bij Equatorial Maritime Services Pte. Ltd., Singapore, 3-2023 herdoopt EM UNITY. 3-2025 verkocht aan Chittagong Breakers.

ATLANTIC 22, IMO 9061588, Bulk Carrier, 13.713 GT, 22.035 DWT, 7-3-1994 te water bij Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1032), 12-5-1994 opgeleverd door Onomichi Zosen K.K., Onomichi (379) als KEN EI aan Delica Shipping S.A., Panama. 2000 verkocht aan Little Lady Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, herdoopt LITTLE LADY P. 2003 verkocht aan Vietnam Ocean Shipping Joint Stock Co., Haiphong-Vietnam, herdoopt VEGA STAR. 10-2020 verkocht aan An Phong Shipping Yacht Co. Ltd. (Cong Ty Tnhh Du ThuyenVan Tai Bien An Phong), Vietnam, herdoopt STAR 25. 8-8-2022 verkocht aan Minh Phu Co. Ltd. (Cong Ty Tnhh Van Tai Minh Phu), Vietnam, 8-2022 herdoopt MP ATLANTIC. 8-5-2023 verkocht naar Comoros (D6A3097). 12-2024 verkocht aan Friends Shipping Co. S.A., Mersin, vlag: Comoros (D6A3097). 9-3-2025 van Sharjah

Anchorage, United Arab Emirates (UAE) naar Gadani, 13-3-2025 op Gadani Anchorage, 26-3-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

BANGLAR JYOTI, IMO 8508943 (NB-325), 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). 27-2-2025 op Chittagong Anchorage. 11-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BANGLAR SHOURABH, IMO 8508955 (NB-325), 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 naar Bangladesh. 27-2-2025 op Chittagong Anchorage, 10-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BEST UNITY, IMO 9167368 (NB-326), Bulk Carrier, 35.885 GT, 69.034 DWT, 5-9-1997 opgeleverd als LILY FORTUNE. 2-2000 herdoopt SUMMER FORTUNE. 5-2012 herdoopt BEST UNITY. 31-10-2022 verkocht aan Best Unity Marine Co. Ltd., Panama (3FQA7), in beheer bij Grand Voyage Marine Co Ltd Ningbo, Zhejiang, China. 2015 verkocht voor sloop (443 USD/TO). 13-3-2025 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 17-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



COMET, IMO 6802826, Motorsleepboot, 167 GT, 1967 opgeleverd door F. Schichau Werke G.m.b.H., Bremerhaven (1742) als COMET aan Norddeutscher Lloyd A.G., Bremen. 161 BRT, 1.600 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 270 x 360, Deutz SBV6M536. 1970 overgedragen aan Hapag Lloyd A.G., Bremen. 1974 overgedragen aan Hapag Lloyd Transport & Service G.m.b.H., Bremen. 1993 verkocht aan Ocean S.r.l., Triëst-Italië, herdoopt KOMET. 4-2001 vlag: St. Vincent and Grenadines, herdoopt KOMET I. 3-5-2001 verkocht aan Falmouth Docks & Engineering, U.K., in beheer bij A&P Group Ltd., 5-2001 herdoopt ANKORVA. 3-2004 verkocht aan onbekende koper. 29-10-2024 (e) sloop. 29-3-2025 vertrokken van Falmouth met de sleepboot KINGSTON (IMO 5344437) naar de sloper te Erith, 1-4-2025 te Erith om gesloopt te worden. (Foto ANKORVA: Peter Inpijn, 2-9-2014, Falmouth, de andere sleepboot is de ST PIRAN).

DEVASHREE, IMO 9213222 (NB-311), Chemical/Oil Products Tanker, 5.160 GT, 7.849 DWT. 24-2-2000 opgeleverd als SUNNY IRIS. 9-2014 herdoopt P PIONEER. 3-4-2019 (Timsen) De P PIONEER is nog steeds vastgehouden te Busan vanwege vermoedens dat het illegaal olie leverde aan het zwaar gesanctioneerde Noord-Korea. De tanker mag Busan sinds oktober 2018 niet verlaten vanwege beschuldigingen dat het werd gebruikt om olie te leveren aan Noord-Korea via twee schip-tot-schip-overdrachten in september 2017 in internationale wateren in de Oost-Chinese Zee. Het kwam op 9 oktober de haven binnen. Het was de eerste keer dat een Zuid-Koreaans schip werd vastgehouden vanwege beschuldigingen van schending van sancties van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties tegen Noord-Korea vanwege zijn kernwapenprogramma. Zuid-Korea hield ook drie buitenlandse schepen vast omdat ze illegaal olie leverden aan Noord-Korea of door Noord-Korea geproduceerde steenkool vervoerden. 7-2019 herdoopt BNOAH. 3-3-2020 verkocht aan New Stage Shipping Pte. Ltd., 3-2020 vlag: Gabon (TRAN6), 3-2020 herdoopt JAL LAXMI. 27-

9-2020 in beheer bij WHP Shipmanagement LLC. 20-10-2022 verkocht aan LC Logistics Ltd., vlag: Gabon (TRAN6), in beheer bij BSM Marine LLP, Haryana, India, 10-2022 herdoopt DEVASHREE. 9-2024 herdoopt KG 7. 8-12-2023 verkocht voor sloop (480 USD/TO). 28-2-2025 van Khor Al Zubair, Irak naar Alang, 19-3-2025 ETA te Alang. 3-2025 verkocht voor sloop naar Alang, India. 21-3-2025 op Bhavnagar Anchorage, 25-3-2025 op Alang Anchorage, 27-3-2025 op het strand gezet om gesloopt te worden.

DUKHAN, IMO 9265500, LNG Tanker, 111.162 GT, 72.533 DWT, 2004 opgeleverd Mitsui Ichihara Engineering & Shipbuilding, Ichihara als DUKHAN aan Qatar LNG Transport Ltd., Liberia (A8FG3). 4-9-2007 in beheer bij MOL LNG Transport Europe Ltd. 12-2019 verkocht aan LNG Water Lily Shipping Corp., Liberia (A8FG3). in beheer bij MOL LNG Transport Europe Ltd. 23-9-2024 opgelegd bij Labuan. 3-2025 verkocht voor sloop (as is Labuan 613 USD/TO).

ELAN VITAL, IMO 9252943, Crude Oil Tanker, 41.913 GT, 71.522 DWT, 26-8-2003 opgeleverd door K Shipbuilding Co. Ltd. (1099) als ARIADNI. 9-2003 herdoopt MILTIADIS M. 8-2006 herdoopt OMEGA LADY MIRIAM. 3-2013 herdoopt JUNIPER 6. 30-8-2013 verkocht aan PST Energy 6 Shipping LLC, Marshall Islands (V7FB2), in beheer bij Product Shipping & Trading S.A., Athene, 8-2013 herdoopt ELAN VITAL. 3-3-2025 verkocht voor sloop.

ELLI, IMO 9109495, Bulk Carrier, 36.666 GT, 23.279 NT, 69,925 DWT, 9.312 KW, Sulzer 7RTA-52U, 1995 opgeleverd door Sanoyas Mizushima Works & Shipyard, Kurashiki (1131) als ASIAN NOVA aan Mars Shipping Co. Ltd., Panama (3FHZ5). 8-2003 herdoopt BARRAMUNDI. 8-2009 herdoopt MP PANAMAX 4. 10-2021 herdoopt PLUTUS. 2-2022 herdoopt JAL SHAKTI. 7-2022 herdoopt WELLGEM. 1-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 21-1-2025 verkocht aan Radcliffe Associates Inc., St. Kitts and Nevis (V4QH6), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 2-2025 herdoopt ELLI. 27-3-2025 op Chittagong Anchorage, 1-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENSCO 8503, 8770027, semi-submersible boorplatform, 19,377 GT, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8503 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX. Vlag: Liberia (A8QU6). 94 x 68 meter. 3-2025 verkocht voor sloop (as is Galveston).

ENSCO 8505, 8770522, booreiland, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8505 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX. 2022 herdoopt VALARIS DPS-5. Vlag: Liberia A8QU8. 3-2025 verkocht voor sloop (as is N w Orleans).

ENSCO 8506, 8770534, semi-submersible boorplatform, 19,377 GT, 2012 opgeleverd door Keppel Fels, Singapore als ENSCO 8506 aan Ensco Offshore LLC, Houston TX.

Booreiland heeft bij Galveston last van lekkage. De Amerikaanse kustwacht hield op 15 april 2014 toezicht op de respons op de "Ensco 8506" die water in een ballasttank begon te nemen nadat een grote golf hen in zware zee had geraakt, meer dan 100 mijl ten zuiden van Galveston. In de ochtend ontving de kustwacht een melding dat het offshore semi-submersible boorplatform was beschadigd, waardoor een van de kolomballasttanks van het platform water begon te nemen. De capaciteit van de ballastpompen aan boord hield gelijke tred met het binnendringen van water in de kolomballasttank. Het platform hield een evenwichtige kiel en bleef in een stabiele positie zonder toevlucht te nemen tot het gebruik van de noodpompen of het uitvoeren van een noodafsluiting van de riser. Het platform voerde verkennende operaties uit en had geen olieproducten aan boord van booroperaties. Het boorplatform opereerde in een gebied met een waterdiepte van 3.800 voet en voerde geen daadwerkelijke booroperaties uit toen het incident plaatsvond. Alle boorwerkzaamheden zijn opgeschort en er worden voorbereidingen getroffen voor de normale ontkoppelingenprocedures, indien nodig om reparaties uit te voeren. De kustwacht heeft de kustwachtkoter "SKIPJACK" met Galveston als thuishaven en een bemanning aan boord van een HU-25 Falcon-vliegtuig van vliegbasis Corpus Christi ingezet om ter plaatse inlichtingen te verstrekken en indien nodig assistentie te verlenen. Het weer ter plaatse was een aanhoudende wind van 20 knopen en een golfhoogte van 3,5 meter. (Timsen, 16-4-2014). 15-3-2025 verkocht voor sloop (as is Galveston).

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

GMA NADIA, IMO 8631491, General Cargo Ship, 1.880 GT, 3.194 DWT, 1988 opgeleverd door Takasago Zosenho, Naruto () als KOYA MARU aan Daimei Kaiun Y.K., Japan. 499 BRT. 2005 vlag: Tuvala en herdoopt XIN LONG. 2008 vlag: Cambodja en herdoopt UNION FORTUNE. 3-2016 vlag: Micronesia (VALS). 2-2017 vlag: Togo. 2018 verkocht aan Twins Maritime MA Ltd., Togo, herdoopt SOLDIER CESAR. 18-8-2021 verkocht aan JMM Maritime Co. S.A., Palau (T8A3638), herdoopt AJ SCAR. 20-4-2023 verkocht aan GMA Marine Ltd., Palau, 4-2023 herdoopt GMA NADIA. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 2-4-2025 te Ali a op het strand gezet om gesloopt te worden.

HESEN M, IMO 8507470, General Cargo Ship, 4.896 GT, 7.310 DWT, 1986 opgeleverd als KARTAL 7 door Sedef Gemi, Gebze (52) aan Deniz Nakliyat ve T.A.S., Turkije. 4.761 GT, 7.310 DWT. 1989 verkocht aan

Kartal Deniz T.A.S., Turkije. 27-7-1994 verkocht aan Gimo One K/S, Malta (9HLL4), in beheer bij Boesen A/S, København en (technisch) Fabricius & Co., Marstal, herdoopt GIMO ONE. 15-4-2000 verkocht aan WEM Lines, Athens, vlag: Bahamas (C6UH) (Boesen), herdoopt KARTAL 7. 2002 herdoopt VENATOR. 17-9-2019 verkocht aan Aysha Moon Shipping Co. S.A., 9-2019 vlag Comoros (D6A2555), in beheer bij Cedar Marine Services SAL, 9-2019 herdoopt HESEN M. 3-2-2024 in beheer bij Sata Chartering & Shipping Co., Mersin, 3-2025 verkocht aan Alang Breakers. 8-3-2025 op Bhavnagar Anchorage 17-3-2025 op Alang Anchorage, 21-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HORISONT-III, IMO 8612770, JXDJ, Fish Carrier, 279 GT, 200 DWT, 1986 opgeleverd als AQUA BELLA. 1989 herdoopt SEAFOOD. 9-2000 herdoopt MYVINGEN. 3-2003 herdoopt SABRINA. 13-11-2006 verkocht aan Fagervoll Fiskeriselskap AS, Noorwegen. 12-2008 herdoopt HORISONT III. 9-4-2024 verkocht aan Westcon Yards AS, Noorwegen. 2-2025 gesloopt te Noorwegen.

HU GANG YIN 2, IMO 8705371, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 7.311 GT, 7-11-1987 opgeleverd door Xingang Shipyard, Tianjin (250) als XI QUE aan Shanghai Ocean Shipping Co., China (BIMZ). 1999 verkocht aan China Shipping Passenger Liner Co. Ltd., China. 2000 herdoopt WU TONG SHAN. 9-11-2005 verkocht aan Shanghai Xinzhenyuan Shipping, China. 4-2006 herdoopt HU GANG YIN 2. 21-3-2025 (e) verkocht voor sloop (305 USD/TO, as is Shanghai).

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



KRITI II, IMO 7814058 (NB-325), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 27.239 GT, 5.339 DWT. 30-3-1979 te water, 7-1979 opgeleverd door Koyo Dockyard Co., Mihara (830) als NEW YUKARI aan Shin Nipponkai Ferry K.K., Japan. 14.618 BRT, 5.631 DWT. 1996 verkocht aan ANEK Lines S.A., Griekenland (SZQW), herdoopt KRITI II, 27.239 GT. 11-2023 verkocht aan Attica Group., Griekenland, in beheer bij Attica Ferries Single Member, Athene. 1-2025 verkocht voor sloop. Op 5 maart 2025 kondigde Attica Holdings S.A. de verkoop aan van de "KRITI II", eigendom van een dochteronderneming van het bedrijf, met als doel het te recyclen in overeenstemming met Europese en Griekse normen voor veilige en milieuvriendelijke scheepsontmanteling. Het schip zal worden verzonden naar een erkende recyclingfaciliteit die is opgenomen in de Europese lijst van scheepsontmantelingswerven, die naleving van alle vereiste milieu- en veiligheidsnormen garandeert. De aankoopprijs voor de transactie bedroeg € 3,6 miljoen, wat de liquiditeit van de groep versterkte, terwijl de verkoop resulteerde in een winst van € 0,2 miljoen. (Timsen). 21-3-2025 vertrokken van Eleusis naar Aliaga met de sleepboot PROTUG 85-1 (IMO 9995935), 23-3-2025 op Aliaga Anchorage en te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: KRITI II te Heraklion: Nektarios Papadakis, 16-9-2018).

LIMBA, IMO 8947618, General Cargo Ship, 1.872 GT, 2.132 DWT, 12-1964 opgeleverd door Slovenske Lodenice A.S., Komarno als ALEXANDR KARASTOYANO. 5-2015 herdoopt A. KARASTOYANOV. 5-2015 herdoopt LIMBA. 20-4-2016 verkocht aan Dneprtrans PC, Moldavië. 12-2008 vlag: Oekraïne (UUAO2). 18-3-2025 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

MARTHA OPTION, IMO 9072836 (NB-325), 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. 24-1-2025 verkocht voor sloop (660 USD/TO as is Belawan). 14-2-2025 verkocht aan Jennifer Shipping Inc., Charlestown, Nevis, St. Kitts & Nevis (V4QX6), 2-2025 herdoopt ION. 25-3-2025 op Bhavnagar Anchorage, 27-3-2025 op Alang Anchorage, 28-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



MOBY DADA, IMO 7911533 (NB-156), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 34.093 GT, 3.898 DWT, 18-2-1980 kiel gelegd, 25-7-1980 te water, 31-3-1981 opgeleverd door Wärtsilä, Turku/Abo (1251) als FINLANDIA aan Finska Angfartygs A/B, Finland. 25.905 BRT, 3.898 DWT. 5-1990 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, herdoopt QUEEN OF SCANDINAVIA. 2000 verkocht aan DFDS Seaways AS, Denemarken. 2003 verkocht aan DFDS AS, Denemarken. 2-2009 na te zijn opgelegd in gebruikt genomen om 800 arbeiders van Alstom te huisvesten, die werkten aan kerncentrale te Oskarshamm, Zweden. 4-2010 vlag: Malta, 9-4-2010 in beheer bij St. Peter Line Rus LLC en DFDS Seaways AB, Lithuania, 4-2010 herdoopt PRINCESS MARIA. 11-2013 verkocht aan Princess Maria Ltd., Denemarken. 11-2016 verkocht aan Princess Maria Ltd., Napels, vlag: Italië (IBRI), 9-11-2016 in beheer bij Moby S.p.A., 11-2016 herdoopt MOBY DADA. 2020 verkocht aan Moby S.p.A., Italië. 2-2024 tot 8-2024 in charter bij Algerie Ferries, ingezet tussen Frankrijk, Spanje en Algerije, 29-7-2025 te Alicante met machineschade, opgelegd te Genua. 26-11-2024 te Livorno. 13-3-2025 verkocht voor sloop naar Aliğa, Turkije (270 USD/TO). 3-2025 te Livorno gereed gemaakt voor de reis naar Aliğa, 3-2025 vlag: Malta. (Foto: Pieter Inpijn, 1-6-1988).

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

NEPTUNE STAR, IMO 9136553 (NB-311), Bulk Carrier, 15.073 GT, 25.398 DWT, 1996 opgeleverd als SEA HAPPINESS aan Ken Line S.A., Panama. 2002 verkocht aan Sprit Navigation Ltd., Bahamas, herdoopt PANTOKRATOR. 2008 verkocht aan Vietnam Ocean Shipping Co., Vietnam (3WVB), herdoopt NEPTUNE STAR. 24-11-2023 verkocht voor sloop (512 USD/TO). 6-1-2024 verkocht aan onbekende koper, vlag: Tanzania (5IM960), 1-2024 herdoopt NEPTUNE STAR 25. 19-3-2025 van Sohar Anchorage naar Gadani, 22-3-2025 op Gadani Anchorage, 29-3-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN VALIANT, IMO 8758330 (NB-325), semi-sub booreiland, 27.149 GT, 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.

17-3-2025 een tweede sleepboot ingezet om SPM NEEL PRATAP 180 te helpen bij het vlot brengen van het gestrande booreiland OCEAN VALIANT. Regionale autoriteiten beginnen volgende week met de uitvoering van het bergingsplan voor het gestrande boorplatform OCEAN VALIANT voor de kust van El Houichet, Bizerte, en hebben een tweede Turkse sleepboot, de ROTA SALVOR (IMO: 7931894), gestuurd om te helpen bij het

vlootrekken van het gestrande platform. De SPM NÉEL PRATAB 180 bevindt zich momenteel in de buurt van het platform met een bemanning van 20 aan boord. De tweede sleepboot heeft een navigatievergunning gekregen en is op 8 maart vertrokken uit Aliğa nadat bepaalde administratieve procedures door de autoriteiten waren afgerond, waaronder de kennisgeving aan regionale en veiligheidsautoriteiten. Het ankerde op 16 maart in positie 37.19 NB en 009.32 OL. De huidige situatie vormde geen enkel risico voor het milieu, omdat er aan boord van het platform geen olie of andere stoffen aanwezig waren die schadelijk zijn voor het mariene milieu. (Timsen).

PUTFORD ACHATES, IMO 7501895, Offshore Supply Ship, 1.043 GT, 931 DWT, 20-2-1976 te water, 29-6-1976 opgeleverd door Dannebrog Værft, Aalborg (165) als MÆRSK LEADER aan A.P. Møller, Denemarken. 497 BRT, 171 NRT, 931 DWT. 2.400 EPK, 1.790 kW, 2 x Atlas MaK Maschinenbau. 1983 verkocht aan Bin Jabr 1 Corp., Panama (A.P. Møller), herdoopt BIN JABR 1. 1987 herdoopt MAERSK TANIS. 1989 verkocht aan Putford Enterprises Ltd., U.K. (MLDJ9), herdoopt PUTFORD ACHATES. 1994 tonnage 1.043 GT, 931 DWT. 22-4-2002 in beheer bij North Star South Ltd. 11-2002 verkocht aan North Star South Ltd., U.K. 8-5-2003 in beheer bij North Star South Ltd. en Seacor/Southern North Sea. 4-2011 in beheer bij North Star South Ltd. 14-3-2025 van Lowestoft naar Grenå, 17-3-2025 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden.



PUTFORD ATHENA, IMO 7404217, Offshore Supply Ship, 1.188 GT, 745 DWT, 22-8-1975 te water, 26-9-1975 opgeleverd door Nieuwe Noord Nederlandsche Scheepswerfen B.V., Groningen (385) als SIDDIS MARINER aan I/S Stavager Offshore, Stavanger-Noorwegen (LAOS), in beheer bij O.H. Meling, Stavanger. TSS, 496 BRT, 230 NRT, 800 DWT. 2 x 2.880 EPK, Nohab SF116VS-F, A/B Bofors-Nohab, Trollhättan. 1990 verkocht aan H.E. Hansen-Tangen, Noorwegen (LCJU), 1990 herdoopt SEVERN MARINER. 1992 verkocht aan verkocht aan Putford Enterprises Ltd., Lowestoft-U.K. (MQDW9), 1992 herdoopt PUTFORD ATHENA. 1992 verbouwd tot Deck Cargo Tug/Supply Ship bij Scheepswerf J. Pattje, Waterhuizen 1.188 GT, 356 NT, 45 DWT. 6.161 PK, 4.532 kW. 7-5-2001 in beheer bij North Star South Ltd. 9-4-2002 in beheer bij Seacor/Southern North Sea. 11-2002 in beheer bij North Star South Ltd. 2004 verkocht aan North Star South Ltd., in beheer bij Seacor/Southern North Sea. 5-2008 verkocht aan Stirling Offshore Ltd., U.K., in beheer bij North Star South Ltd. 2009 verkocht aan North Star South Ltd., U.K. 6-7-2020 verkocht aan Ambrey Athena Ltd., 9-2020 vlag: Djibouti (J2JP), 9-2020 herdoopt ATHENA. 28-2-2025 van Jizan, Saudi Arabia naar India. 3-4-2025 op Bhavnagar Anchorage, 7-4-2025 op Alang Anchorage. (Foto: Ruud Coster, 26-4-2016, IJmuiden).

PUTFORD VIKING, IMO 7502954, Standby-Safety Vessel, 1.492 GT, 2.069 DWT, voorschip gebouwd door Hollandsche Scheepsbouw B.V., Groot-Ammers, 13-8-1976 te water, 8-10-1976 opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (166) als STAR PEGASUS aan Star Offshore Services (Supply Boats) Ltd., U.K. (GVOY). Offshore Supply Vessel. 1.324 BRT, 571 NRT, 2.069 DWT. 4.800 EPK, 3.581 kW, 2 x British Polar Engines Ltd. 1977 verbouwd tot Diving Support Ship. 1980 verbouwd tot Offshore Supply Vessel. 1981 verbouwd tot Well Stimulation Vessel. 1987 verkocht aan Britannia Putford Enterprises Ltd., U.K., herdoopt BLUE FLAME I. 1987 verbouwd tot Offshore Standby-Safety Vessel. 1989 verkocht aan Linegift Ltd. & Putford Enterprises Ltd., U.K. 2000 verkocht aan Putford Enterprises Ltd., U.K., herdoopt PUTFORD VIKING. 22-4-2002 in beheer bij North Star South Ltd. 11-2002 verkocht aan North Star South

Ltd., U.K. 2003 verkocht aan Boston Putford Offshore Supply Ltd. & BUE Viking Ltd., U.K. 8-5-2003 in beheer bij North Star South Ltd. en Seacor/Southern North Sea. 4-2011 in beheer bij North Star South Ltd. 14-3-2025 van Lowestoft naar Grenå, 17-3-2025 gearriveerd te Grenå om gesloopt te worden.

REMBERTITURM, IMO 7128356, Tug Supply Service, 18-12-1971 te water, 14-3-1972 opgeleverd door J.G. Hitzler, Lauenburg (727) als REMBERTITURM aan Hansa Offshore (S.E.A.) Pte. Ltd., Singapore (D.D.G. "Hansa"). 740 BRT, 817 DWT. 4.600 PK, 3.383 kW. 1981 verkocht aan VTG Supply Boat Liberia Inc., Liberia. 1988 verkocht aan Ocean Range Shipping Co. S.A., St. Vincent & the Grenadines, herdoopt OCEAN RANGE. 1990 verkocht aan Nordcruise A/S. Noorwegen, herdoopt NORTH BREESE. 1991 verkocht aan Eide U.K. Ltd., U.K., herdoopt SUN TENDER. 1.151 GT. 1993 verbouwd tot stand-by safety vessel. 1995 verkocht aan Coasttech Ltd., U.K., herdoopt SUNBAS. 1997 verkocht aan Rem Searcher AS, St. Vincent & the Grenadines. 1998 verkocht aan Havila Supply Ships AS, Bahamas, herdoopt HAVILA SUN. 3-2007 herdoopt OCEAN SUN. 9-11-2010 om 03:49 uur werd Humber Coastguard gewaarschuwd voor een brand in de machinekamer van de "OCEAN SUN". Het schip bevond zich 70 zeemijl ten ONO van Flamborough Head met windkracht 8 oost ter plaatse. Het schip had 12 personen aan boord. Het bevestigde dat de brand om 03:52 uur was geblust en dat er weer stroom was op één motor. Echter, vanwege de cruciale rol die het standby-schip speelt voor het gasplatform "ENSCO 72", werden er regelingen getroffen om het schip te vervangen door een ander standby-schip. Momenteel wordt gedacht dat het minstens 18 uur zal duren voordat een hulpschip arriveert. Humber Coastguard zendt Pan Alerts uit om schepen die het gebied naderen te informeren over de situatie en stelt noodplannen op om de bemanning en het schip veilig te houden totdat de hulpboot arriveert. 24-6-2016 verkocht aan Gholam Reza Fakhraei Trading, 6-2016 vlag: Panama, 6-2016 herdoopt KISH SPRING. 4-2023 vlag: onbekend. 26-2-2025 verkocht aan onbekende eigenaar, vlag: Comoros (D6A3763), herdoopt SV MARCO. 2025 verkocht voor sloop naar Pakistan. 15-3-2025 van Sjarjah naar de sloop. 26-3-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

RICH ANNA, IMO 9366847, General Cargo Ship, 2.188 GT, 4.500 DWT, 2005 opgeleverd als MIN JIE 8 aan Ningbo Zhenhai Minjie Logistic, China. 9-2005 herdoopt RICH MOUNTAIN. 10-5-2021 verkocht aan Tianan International Shipping, Belize, in beheer bij Long Win International Shipping Co. Ltd., Hong Kong, China, 6-2021 herdoopt RICH ANNA. 11-2024 vlag: Republic of Palau (T8A5062). 24-3-2025 (e) verkocht voor sloop. 26-3-2025 op Chittagong Anchorage, 10-4-2025 te Chittagong op het strand gezet voor de sloop.

RUN FU 6, IMO 9116280, Bulk Carrier, 18.302 GT, 15-11-1995 opgeleverd NKK Shipbuilding, Yokohama als CRYSTAL BULKER. 2004 verkocht aan Hope Star Shipping (HK) Co. Ltd., Panama, herdoopt HOPE STAR. 2017 verkocht aan Hengfeng Shipping Co. Ltd., Tuvalu, herdoopt RUN FU 6. 13-10-2022 verkocht aan Glory Ocean Ltd., Panama (H9RG). 14-3-2025 verkocht voor sloop (435 USD/TO).

RUN FU 7, IMO 8912522 (NB-326), Bulk Carrier, 22.137 GT, 38.852 DWT, 31-5-1990 te water, 10-1990 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Tokyo (3001) als RICH WAY aan Primus Shipping Corp., Filippijnen. 1994 verkocht aan Pan Ocean Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt PAN AMBITION. 2000 verkocht aan KDB Capital Corp., Zuid-Korea. 7-2011 herdoopt ALMUHIEDDINE. 3-2017 herdoopt UNCLE JAN. 2028 verkocht van Amar Junior Shipping Co. Ltd., Tuvalu aan Tongchen Shipping Ltd., Panama (3FBH6), 9-2018 herdoopt RUN FU 7. 2-2025 verkocht voor sloop (445 USD/TO). 8-3-2025 op Chittagong Anchorage, 13-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SA EQUATOR, IMO 9116400 (NB-326), FSO, Oil, 156.880 GT, 300.349 DWT, 1997 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan als EQUATORIAL LION. 1998 meting: 156.880 GT, 300.349 DWT. 7-2001 in beheer bij OSG Ship Management UK Ltd. 11-2006 herdoopt OVERSEAS EQUATORIAL. 2-6-2014 in beheer bij OSG Ship Management UK Ltd. en V Ships UK Ltd. 9-12-2014 in beheer bij Sea Oriental Line Pte Ltd. en Taihua Ship Management Ltd., Hong Kong, 12-2014 herdoopt SEA EQUATORIAL. 7-2015 in de vaart als FSO, Oil. 18-1-2016 in beheer bij Sea Oriental Line Pte. Ltd. 5-4-2018 verkocht aan Da Hui Shipping Pte. Ltd., 4-2018 vlag: Dominica, in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd. 14-10-2020 verkocht aan Global Ve Trading Pte Ltd., 10-2020 vlag: Panama, in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd. en Singapore Strait Shipmanager Pte. Ltd. 10-2020 herdoopt SA EQUATORIAL. 18-2-2022 in beheer bij Singapore Strait Shipmanager Pte. Ltd. 8-2023 verkocht aan Minsheng Qihua Tianjin Shipping, Panama, in beheer bij Beyond Shipmanagement Pte. Ltd. 28-1-2025 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Navi Mumbai, 1-2025 vlag: Comoros (D6A3782), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 1-2025 herdoopt EQUATOR. 4-2-2025 (e) verkocht voor sloop (as is Tanjung Pelepas Anchorage). 18-3-2025 op Chittagong Anchorage, 2-4-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SAFE SCANDINAVIA, IMO 8758081, S6EF4, Accommodation Offshore unit, type 676, 24.373 GT, 7.615 NT, 5-6-1982 contract, 1-10-1982 kiel gelegd, 25-8-1983 te water, 22-5-1984 opgeleverd door Aker Trøndelag A/S (848) als POLYCROWN aan K/S Rasmussen Offshore A/S, Noorwegen (LFAQ), in beheer bij Rasmussen Offshore A/S. 2001 verkocht en herdoopt SAFE SCANDINAVIA. 3-2025 door Prosafe Rigs Pte. Ltd., Singapore (S6EF4) verkocht voor sloop. 3-2025 door eigenaar en exploitant Prosafe SE, van semi-submersible accommodatieschepen, is een overeenkomst aangegaan via een volledige dochteronderneming om de 'SAFE SCANDIANVIA' te verkopen voor recycling. Het schip heeft meer dan zes jaar in koude opslag in Noorwegen gelegen. De recycling zal naar verwachting worden voltooid in volledige overeenstemming met alle relevante conventies en regelgevingen, met levering verwacht in Q2 2025. De verkoop is onderdeel van Prosafe's voortdurende vlootoptimalisatiestrategie, die ervoor zorgt dat het schip op een

milieuvriendelijke manier wordt afgevoerd. Prosafe SE is een Noors bedrijf dat genoteerd staat op de Oslo Stock Exchange en gespecialiseerd is in het bezit en de exploitatie van semi-submersible accommodatieschepen. Het bedrijf is betrokken bij het leveren van offshore accommodatieoplossingen aan de energiesector, met name in zware omstandigheden. (Timsen, 30-3-2025).

SEA WISE, IMO 9117387, Bulk Carrier, 15.164 GT, 23.825 DWT, 1995 opgeleverd als HIROSAKI RAINBOW. 2001 herdoopt HIROSAKI CHERRY. 2004 herdoopt NAXOS. 2013 verkocht voor US\$ 5,3 miljoen aan MPK Shipping Inc., Griekenland. 2013 herdoopt PROKOPIS K. 2017 verkocht van Castalia Oceanways Inc., Marshall Islands aan Hengchang Shipping Co. Ltd., Tuvalu (T2ZU4), herdoopt SEA WISE. 7-3-2025 verkocht voor sloop (420 USD/TO).

SEAWORLD MARINE, IMO 9146871, Ro-Ro Cargo Ship. 5.724 GT, 10-7-1996 kiel gelegd, 1-10-1996 te water, 8-1-1997 opgeleverd als NIRAIKANAI. 22-11-2017 verkocht van Ryukyu Kaiun Kaisha ("The Ryukyu Line"), Japan aan Sea World Express Ferry Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt SEAWORLD MARINE. 3-2025 verkocht voor sloop (as is Mokpo, 450 USD/TO).

SENATOR, IMO 6812986, hektrawler, 1.211 GT, 1968 opgeleverd als OTTAR BIRTING. 1988 herdoopt SAFCO ENDEAVOUR. 1993 herdoopt OTTAR BIRTING. 1995 herdoopt DALBORG. 1997 herdoopt PRESTLAND. 2000 herdoopt OTTO. 2015 verkocht van Blue Water Ehf, Letland aan North Star Ltd., Letland, herdoopt SENATOR. 25-3-2017 opgelegd te Båtsfjord. 2-2025 gesloopt.

Trawler mag niet meer op krabben vissen bij Spitsbergen

Het Hooggerechtshof van Noorwegen heeft de "Senator" veroordeeld en hem verboden om krabben te vangen in Spitsbergen. De Court oordeelde dat sneeuwkrabben een sedentaire soort zijn, wat betekent dat ze als een hulpbron van het continentaal plat kunnen worden beschouwd, net als olie en gas. Elke andere interpretatie zou ook vragen oproepen over deze natuurlijke hulpbronnen. Als het Noorse hof had geoordeeld dat sneeuwkrabben een migrerende soort waren, zou de gearresteerde "Senator" weer vrij zijn om te krabben. Het schip lag sinds 25 maart 2017 stil in Båtsfjord.

Het schip zou in gebruik kunnen worden genomen als de eigenaar, North Star LTD, een waarborgsom zou betalen die gelijk is aan de boete die de Noorse autoriteiten hebben opgelegd, maar aangezien het schip speciaal is herbouwd en geüpgraded voor het krabben, kan het niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Ook het exacte bedrag dat de eigenaar aan boete en gerechtskosten aan Noorwegen moest betalen, moet nog worden vastgesteld. De "Senator" werd op 16 januari 2017 gearresteerd voor het vissen op sneeuwkrabben in Noorse wateren rond de archipel Spitsbergen. De Noren houden vol dat het schip daar illegaal aan het vissen was, terwijl Letland volhield dat de vissers handelden in overeenstemming met internationale overeenkomsten en een EU-verordening over de visrechten op Spitsbergen.

Na het incident heeft het Letse ministerie van Buitenlandse Zaken een brief overhandigd aan de Noorse ambassade in Riga, waarin het verzoek wordt gedaan de krabbenkotter vrij te geven en de krabbenvisserij, die plaatsvindt in overeenstemming met internationale afspraken, niet te verstoren. (Timsen, 15-2-2019).

SHENG TAI, IMO 9169304, General Cargo Ship, 4.048 GT, 5,210 DWT, 1997 opgeleverd door Zhejiang Shipbuilding, Ningbo, China als SHENG TAI. 2025 door China Yangtze River Shipping Co., Shanghai-China (BUNV) (China Shipping C.L, Shanghai, China) 28-3-2025 verkocht voor sloop (as is Shanghai).

SS PANTANAL, IMO 8770924 (NB-302), semi-sub boorplatform, Rig Design: Friede & Goldman. 24.268 GT, 7.280 NT, 16.036 DWT. 2010 opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Shipyard Co. Ltd. als SS PANTANAL aan Soratu Drilling LLC, Wilmington De, U.S.A., in beheer bij Schahin Engenharia, Sao Paulo, Brazilië. 17-7-2014 verkocht aan ICBC Financing Leasing Co. Ltd., Marshall Islands. 20-- verkocht aan door Hai Jiao 1412 Limited, vlag: Marshall Islands (V7HN4), in beheer bij COSL Oil-Tech (Singapore) Ltd. 12-2-2023 verkocht voor sloop. 3-2025 als DRILLER ONE 060 gearriveerd te Alang met de sleepboot SPM NEEL PRATAP 155 en op het strand gezet om gesloopt te worden.

SUNGHO, IMO 9534573, General Cargo Ship, 4.418 GT, 6.648 DWT, 2008 opgeleverd als EASTERN JADE. 3-2021 herdoopt CHAESUNG. 6-2021 herdoopt CHAESUNGHO. 30-1-2025 verkocht aan Future Projects Inc., Comoros (D6A3784), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt Ltd., Navi Mumbai, 2025 herdoopt SUNGHO. 30-1-2025 (e) verkocht voor sloop. 13-3-2025 gearriveerd op Chittagong Anchorage, 20-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

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

TASOS, IMO 9180906 (NB-326), Bulk Carrier, 39.823 GT, 75.100 DWT, 2000 opgeleverd als AMALIA. 6-2012 herdoopt CAPETAN TASOS. 10-1-2017 verkocht aan Areti Shipping Ltd., Cyprus, in beheer bij Eurobulk (Far East) Ltd. Inc., Manilla, 2017 herdoopt TASSOS. 1-2022 vlag: Marshall Islands (V7A5860). 31-1-2025 verkocht voor sloop (476 USD/to Incl. Bunkers Rob Heavy Propeller). 11-3-2025 aangekomen op Chittagong Anchorage, 17-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

THREE STAR, IMO 9125358 (NB-325), 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, 29-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

TRADER III, IMO 9213416, LNG Tanker, 94.430 GT, 28.329 NT, 75.849 DWT. 12-5-2002 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (2165) als PUTERI INTAN SATU aan M.I.S.C. BHD, Maleisië. 2003 verkocht aan Puteri Intan Satu (L) Pte. Ltd., Maleisië. 20-1-2023 verkocht aan Globus Gas Carrier Corp., Liberia (5LKE3), in beheer bij Capital Gas Ship Management Corp., Piraeus en Executive Ship Management Pte. Ltd., Singapore. herdoopt TRADER III. 13-3-2025 (e) verkocht aan Chittagong Breakers. 10-3-2025 aangekomen op Chittagong Anchorage, 15-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



TRUE CONFIDENCE, IMO 9460784 (NB-324), Bulk Carrier, 29.104 GT, 50.448 DWT. 2011 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Saikai als TEIZAN aan Olamar Navegacion S.A., Panama, in beheer bij Usui Kaiun K.K. 26-10-2021 verkocht aan OCM Maritime Loire LLC, Barbados (8PBF4), in beheer bij FML Ship Management Ltd., 10-2021 herdoopt TRUE CONFIDENCE. 26-10-2021 in beheer bij Three January Maritime Ltd. 23-2-2024 verkocht aan True Confidence Shipping S.A., in beheer bij Three January Maritime Ltd., Piraeus. 6-3-2024 aangevallen door Houthi-terroristen, 2-7-2024 de stoffelijke overschotten van twee Filippijnse zeelieden die omkwamen bij een raketaanval in de Golf van Aden, zijn in het land aangekomen, aldus het Department of Migrant Workers (DMW). Ze behoorden tot de 15 Filippijnse bemanningsleden van het schip, de andere 13 Filipino's zijn al teruggekeerd naar hun land; de eerste 11 arriveerden op 12 maart, terwijl de twee die bij het incident gewond raakten op 14 maart arriveerden. Naast de twee Filipino's stierf ook een Vietnamees bij de terroristische aanval. 6-3-2024 te Jeddah in reparatie. 16-12-2024 verkocht voor recycling naar Pakistan (as is Sharjah 353 USD/TO). 20-3-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Nektarios Papadakis, 16-1-2022, Heraklion).

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

VIK, IMO 6915738, Oil Products Tanker, 1.614 GT, 1.660 DWT, 1968 opgeleverd door Zaliv, Kerch (423) als NOVIK aan U.S.S.R. 1.630 BRT, 1.660 DWT. 1992 eigenaar: Sakhalin Shipping Co., Rusland. 19— verkocht aan Trans-Tanko J.S. Co., Rusland. 2-2005 verkocht aan Mekka Navigating Co. Ltd., Rusland. 23-9-2024 verkocht aan Northwest Ship Management Ltd., Vancouver, vlag: Tanzania (5IM327), herdoopt VIK. 19-3-2025 op Chittagong Anchorage, 26-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

XIE HAI CHONG HE, IMO 9086980, Bulk Carrier, 38.269 GT, 1995 opgeleverd als MARATHA MESSENGER. 2009 herdoopt HUI HONG. 2013 herdoopt HUI ZHI. 2020 verkocht aan Zhejiang Xiehai Group Co. Ltd., China, herdoopt CHONG HE. 5-2022 herdoopt RUI SHENG YUAN. 3-4-2023 verkocht aan Zhejiang Xiehai Group Co. Ltd., China (BPG14), in beheer bij Xiehai Shipping Management Ningbo Co., Ningbo, Zhejiang, China, herdoopt XIE HAI CHONG HE. 3-2025 verkocht aan Breakers (as is Hainan 410 USD/TO).

ZEKAI ONEL, IMO 8132603, General Cargo Ship, 7-1980 opgeleverd door Gelibolu Gemi, Gallipoli als SALIH KAPTAN aan Yilmaz Tpt K.S., Turkije. 1.599 BRT, 2.915 DWT. 1987 verkocht aan Denizsan Gemi Isletmeciligi ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt DENIZSAN 1. 1995 gemeten: 2.547 GT, 4.547 DWT. 2007 herdoopt ZEKAI ONEL. 14-2-2023 tijdens de passage door de Dardanellen op een reis van Yarimca naar Rota gevraagd om medevac van een ziek bemanningslid. De reddingsboot 'KIYEM 9' werd ingezet om de patiënt van boord te halen, die werd afgeleverd bij medische teams in Lapseki. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 27-3-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (©Scheepsfotoruilbeurs).