



PAUL D, foto: Ferry van Rijsbergen, 28-2-2025

NIEUWSBRIEF 326

8 MAART 2025

ALMIRANTE TAMANDARÉ, IMO 9919814 (NB-323), Offshore Processing Ship, 24-7-2024 (BV) gedoopt ALMIRANTE TAMANDARÉ en opgeleverd door China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd. (CM H.I. 225) aan Tamandare Owning B.V., Schiphol, vlag: Bahamas (C6EV2), in beheer bij Single Buoy Moorings, Marly, Zwitserland en SBM Offshore. 214.888 GT, 133.979 NT, 250.000 DWT, 335,85 (321,85) x 60,00 x 32,80 x 23,900 meter. 31-7-2024 vertrokken van China met de sleepboten BOKA DEFENDER, BOKA EXPEDITION en BOKA SHERPA naar Brazilië.

ALMIRANTE TAMANDARE begint met de productie in het Buzios-veld met Petrobras

Het Braziliaanse staatsoliebedrijf Petrobras zei zaterdag dat zijn FPSO Almirante Tamandare-schip met de productie is begonnen in het Buzios-veld, met het potentieel om tot 225.000 vaten olie per dag (bpd) te produceren. In een effectenaanvraag zei het bedrijf dat dit de eerste eenheid met hoge capaciteit was die in het veld was geïnstalleerd, gelegen in de pre-zoutlaag van het Santos-bekken, en zal helpen de productie van Buzios tegen de tweede helft van 2025 op een miljoen vaten per dag te brengen.

"Binnenkort wordt verwacht dat Buzios het grootste productieveld van Petrobras zal worden, met als doel om tegen 2030 twee miljoen vaten per dag te bereiken", voegde het eraan toe.

De ALMIRANTE TAMANDARE kan volgens het bedrijf ook dagelijks 12 miljoen kubieke meter gas verwerken.

Petrobras exploiteert het Buzios-consortium, dat ook de Chinese partners CNOOC en CNODC omvat, evenals het Braziliaanse bedrijf PPSA, dat verantwoordelijk is voor contracten voor het delen van de productie.

De Braziliaanse olieregulator ANP zei vrijdag dat het toestemming had gegeven voor de start van de productie te Almirante Tamandare. (Baird Maritime, Marcela Ayres, zaterdag, 15 februari 2025).

ARKLOW GLOBE, IMO 9874105 (NB-311), correctie, General Cargo Ship, TrollMax, 14-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 456, 13-10-2023 te water gelaten met assistentie van de sleepboten GRUNO II en GRUNO III, 13-11-2023 vanaf de werf te Delfzijl met de Bijma-sleepboten GRUNO III en GRUNO IV, 14-11-2023 proefvaart, 15-11-2023 proefvaart, 17-11-2023 opgeleverd ARKLOW GLOBE aan Arklow Shipping Nederland B.V. thuishaven en vlag: Rotterdam-Nederland, roepsein PGWG, in beheer bij Arklow Shipping ULC, Wicklow. 2.999 GT, 1.692 NT, 5.085 DWT. 87,40 (84,99) x 14,99 x . x 6,260 meter. 6.105,80 m³, 12 kn. 2.174 EPK, 1.600 kW, 6 cyl, 4 tew, 255 x 400, 720 rpm., vertraagd naar 148 rpm., M.A.K. 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Anqing, China NE-9-2022. 19-11-2023 (mt) vertrokken van Delfzijl met bestemming Pasajes, Spanje.



ARKLOW ROSE, IMO 9238399 (NB-227), 7-12-2001 te water gelaten bij Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (299), 9-2-2002 te Lemmer de bemanning aan boord, 11-2-2002 vertrokken naar Amsterdam, 12-2-2002 te Amsterdam, 13-2-2002 vertrokken van Beverwijk naar zee onder Ierse vlag, 19-2-2002 opgeleverd als ARKLOW ROSE aan Arklow Shipping Ltd., Arklow-Ierland. 19-5-2009 gearriveerd in de Botlek, daar onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PBDM, aansluitend gaan laden bij de E.B.S. (havennummer 4310) voor Santander. 27-8-2010 (e) verkocht aan S&P Bulk X AS, Rotterdam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam en Arklow Shipping Ltd., Wicklow, Ierland. 5-2016 verkocht, 8-2016 overgedragen aan Charles M. Willie & Company Shipping Ltd., Cardiff, 28-8-2016 (vt) te Rushbrooke, Ierland onder de vlag van Engeland (U.K.) gebracht, roepsein MACN5, 28-8-2016 (vt) herdoopt CELTIC VENTURE. 28-12-2024 verkocht aan Rix-Venture Shipping Ltd., Riga, vlag: Cyprus (5BSR6), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, 1-2025 herdoopt RIX VENTURE. (Foto: Nico Kemps, 31-8-2010).

BALTICDIEP, IMO 9342140 (NB-323), 15-5-2007 opgeleverd als BALTICDIEP. 26-4-2017 verkocht en herdoopt BJÖRNÖ (BJOERNOE). 5-12-2024 verkocht aan HS Kiara OÜ, Tallinn, 12-2024 vlag: Antigua & Barbuda, het roepsein is V2RF3, in beheer bij Hansa Shipping OÜ, Tallinn, 12-2024 herdoopt KIARA.

BEGONIA G, IMO 9445540 (NB-167), in aanbouw als FEEDER 48, 16-10-2007 (BV) opgeleverd door Zhejiang Linhai Hangchang Shipping Manufacture Co. Ltd., Taizhou (06-030) als BEGONIA I aan Begonia I B.V., Panama, in beheer bij Doris Maritime Services S.A., Genève. 8.837 GT, 5.978 EPK, 4.400 kW, Alstom-Pielstick, SHAANXI Diesel Engine Heavy Industry Co. Ltd. NE-06. 3-2008 (e) verkocht aan MPP Container AS, Panama, in beheer bij Doris Maritime Services S.A., Genève, 9-2009 (e) verkocht aan Begonia I Shipping AS, Panama, in beheer bij O. Danielsen A/S en Tschudi Ship Management AS. 27-5-2010 (e) verkocht aan Genfer 1 AS, Dordrecht, vlag: Panama, 28-5-2010 in bevrachting bij Noordriver Shipping B.V., Dordrecht, 5-2010 herdoopt BEGONIA G. 22-2-2013 verkocht aan Marenero Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Armador Gemi İşletmeciliği Ltd. Şti., Istanbul. 4-2014 vlag: Cook Islands. 26-4-2014 in beheer bij Armador Gemi İşletmeciliği Ltd. Şti., Istanbul en Marenero Shipping Ltd., Istanbul. 4-11-2018 tijdens een reis van Newport, UK naar Gdansk om 05:00 uur op negen mijl ten zuiden van Borhnohm in aanvaring gekomen met het Poolse 20-meter-sportvissersschip MIETUS II, deze was vertrokken van Kołobrzeg met 16 mensen (drie bemanningsleden en 13 sportvissers), één persoon raakte lichtgewond en werd met hoofdletsel naar het ziekenhuis in Rønne gebracht door de Deense reddingsdienst. Het vissersschip zonk na de botsing, twee helikopters en drie reddingsboten, beide reddingsboten van Rønne en de Leopold Rosenfeldt van Nexø, sloten zich aan bij de reddingsoperatie. De vissers werden geborgen uit een reddingsvlot. Een team van experts is naar Bornholm gestuurd om te controleren of het wrak van het vissersvaartuig een milieurisico vormde. De BEGONIA S mocht in de avond van 5 november de reis naar Polen hervatten. De gevraagde garantie kwam om 20:30 uur en verliet daarop de ankerplaats bij Rønne. Op 6 november om 15:20 uur afgemeerd bij de Gdanski Terminal Kontenerowi. (Timsen, 6-11-2018).



8-2022 vlag: Liberia, Armador Gemi İşletmeciliği Ltd. Şti., Istanbul.

21-2-2025 tijdens een reis van Varna naar Novorossyisk op de Zwarte Zee in aanvaring gekomen met Oil Products Tanker NATIG ALIYEV (IMO 9194000, bouwjaar 2002, 13.815 GT, 19.800 DWT. MG Shipping 7 Co. Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Spring Marine Denizcilik, Istanbul en Palmali Gemicilik Ve Acentelik, Istanbul), de schade viel mee en beide schepen vervolgden hun weg. Het ongeluk gebeurde op een ankerplaats vanwege ongunstige weersomstandigheden, toen de NATIG ALIYEV door het anker ging en afdreef naar de BEGONIA S, die lichte schade aan de boeg opliep. Het roerblad van de tanker bleef haken aan de ankerketting. Niemand raakte gewond en er vond geen milieuvervuiling plaats. (Timsen, 21-2-2025. Foto: BEGONIA S: Ruud Coster, 11-09-2020, IJmuiden).



BREADBOX FALCON, IMO 8812930 (NB-312), 4-3-1991 opgeleverd door Donghai Shipyard, Shanghai (8815) als BALTIMAR SIRIUS aan Baltimar Sirius Shipping Ltd., Bahamas (Baltimar A/S). 2.854 BRT, 3.181 DWT,

2.300 EPK, 1.692 kW, B&W-Hudong. 1991 herdoopt KIRK PRIDE. 1992 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 1994 herdoopt IAL PRESIDENT. 1997 herdoopt MEKONG SIRIUS. 1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 1998 herdoopt MORESBY CHIEF. 1998 herdoopt BALTIMAR SIRIUS. 10-9-2004 (e) in beheer bij Baltimar A/S Ltd. 18-2-2010 (e) verkocht aan Adria Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Werse Bereederings G.m.b.H. 2010 herdoopt SAPHIR. 8-2011 (e) verkocht aan Breadbox Dakar Shipping B.V., Panama, roepsein 3EYK6, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Quality Marine Services B.V., Schiedam. 17-8-2011 (m) herdoopt BREADBOX FALCON. 2013 verkocht aan Breadbox Falcon Shipping B.V., Panama, roepsein 3EYK6, in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en Q-Shipping B.V., Barendrecht. 8-2014 vlag: Togo, roepsein 5VDC6. 29-8-2014 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus en Quality Marine Services B.V., Schiedam. 11-8-2015 in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus. 11-2015 in beheer bij Breadbox Shipping Lines B.V., Schiedam en GMZ Ship Management Co. S.A., Piraeus. 11-10-2020 verkocht aan Toprak Shipping Inc., vlag: Togo, in beheer bij Tunaryan Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Flensburg. 8-2022 vlag: Sierra Leone, roepsein 9LU2925. 3-9-2022 in beheer bij Tunaryan Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Flensburg en Nisa Uluslararası Deniz Ve Kara Teknik Servis Ve Hizmetleri Ltd. Sti. (Nisa Shipping Ltd.), Gaziantep, Turkije. 29-12-2023 (e) verkocht aan Imperial Shipping AGENCY SL, Sierra Leone, 4-12-2023 herdoopt FALCON. 2-2024 vlag: Comoros (D6A3301), 2-2024 herdoopt WHITE EAGLE. 13-7-2024 vertrokken van Freetown naar Libanon, geladen met 80 containers. 23-8-2024 passage Fuerteventura, 13-12-2024 voor de kust van Rabat de AIS uitgeschakeld. 2-2025 na een storing gearriveerd te Nador, Marokko. (Foto BALTIMAR SIRIUS: Kees Bustraan, 26-4-2014, Willemstad-N.A.).

Schip dat in Nador aanmeerde na defect, zorgde voor zorgen

De 'WHITE EAGLE' meerde aan in de haven van Nador, Marokko met 80 containers aan boord. nadat het schip tijdens de vaart een storing kreeg. De inwoners van Beni Enzar en Melilla vreesden de mogelijke aanwezigheid van gevaarlijke materialen aan boord of banden met illegale activiteiten. Zowel de inwoners als mensenrechtenorganisaties eisten dat de bevoegde autoriteiten transparante verduidelijkingen zouden geven over de situatie en de toekomst van het schip en de veiligheid en het welzijn van de regio zouden garanderen. De Grand Rif Association for Human Rights, geleid door activist Said Chramti, heeft zijn bezorgdheid geuit vanwege het gebrek aan officiële communicatie van instanties zoals het National Port Agency en het bedrijf Marsa Maroc. Er is een streng toezicht ingesteld rond het schip, waarvan de AIS is gedeactiveerd. De Filippijnse ambassade in Rabat houdt de situatie nauwlettend in de gaten. De ambassadeur bezocht zelf de haven van Nador om de omstandigheden van de bemanning te beoordelen om de veiligheid en rechten van de matrozen te waarborgen. De Marokkaanse autoriteiten hebben de bemanning assistentie verleend, waaronder gezondheidscontroles, om ervoor te zorgen dat er geen bedreiging is voor hun gezondheid of het milieu in de buurt van het schip. (Timsen, 3-2-2025).

Mysterie rond schip in Beni-Enzar blijft bestaan

Het mysterie rond de 'WHITE EAGLE', aangemeerd in de haven van Beni-Enzar, Marokko ging verder. Het schip vervoert een lading van 6.000 ton die het in Sierra Leone heeft opgehaald en naar Libanon zou worden gebracht. Hoewel de inhoud van deze lading officieel onbekend is, wekt het feit dat roken ten strengste verboden is in de buurt van het schip, dat is aangemeerd in een gebied dat niet wordt gebruikt voor laden en lossen, argwaan. Het feit dat het schip op 13 december 2024 zijn AIS uitschakelde voor de kust van Rabat, leidde ertoe dat de kwestie met argwaan werd gevolgd. Officiële Marokkaanse bronnen zeiden dat ze niets wisten over het schip en gaven geen informatie over de kwestie. Ook Spanje heeft geen verklaring afgelegd, ondanks de nabijheid van de haven van aanmeren bij Melilla. Gezien de vertrekhaven en de bestemming, wordt gedacht dat het eerder wapens en/of explosieven vervoert, zonder enige bevestiging in dit opzicht. Het alarm over de aanwezigheid van het schip in de haven van Nador werd geslagen door de Association of the Great Rif for Human Rights, geleid door activist Said Chramti, die zijn bezorgdheid uitte vanwege het gebrek aan officiële communicatie van instanties zoals het National Port Agency en het bedrijf Marsa Maroc. Vanaf het eerste moment werd er een strenge bewaking rond het schip opgezet, dat, omdat het geen AIS heeft geactiveerd, niet in deze haven verschijnt. (Timsen, 7-2-2025).

BRO GLORY, IMO 9190200 (NB-276), 16-10-1999 te water gelaten, 5-1-2000 van de werf naar Delfzijl, 6-1-2000 technische proefvaart, 24-1-2000 opgeleverd als UNITED GLORY door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (322) aan Erik Thun AB, Delfzijl, in beheer bij Thunship Management Holland B.V., Marin Ship Management B.V., Farmsum en United Tankers AB. 24-1-2000 vertrokken op de 1e reis. 25-1-2000 gearriveerd te Gothenborg, in langdurig timecharter bij United Tankers AB, Gothenborg. 12-6-2000 in beheer bij Broström Tankers AB, herdoopt BRO GLORY. 2007 verkocht aan Bro Glory B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V., Farmsum en Broström Tankers AB. 2012 verkocht aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Marin Ship Management B.V. voor Erik Thun AB, Lidköping, 14-12-2012 te Helsingborg herdoopt THUN GLORY. 6-11-2020 gearriveerd te Hirtshals, Denemarken. 18-11-2020 (e) verkocht aan Bellsund Trading AS, Tromsø, 8-12-2020 (FM) vlag Noorwegen, roepsein LALT8, in beheer bij Besi AS, Tromsø, Noorwegen, 8-12-2020 herdoopt ISFJORD.



5-2-2025 kreeg tijdens een reis in ballast van Svolvær naar Harstad omstreeks 17:00 uur te maken met een motorstoring en raakte stuurloos, de Russische kapitein stuurde een noodoproep en beide NSSR-reddingsboten van Svolvær en Ballstad voeren uit, de reddingsboot HANS HERMANN HORN (MMSI: 257035360) nam de ISFJORD op sleeptouw, 6-2-2025 om 03:00 uur nam het patrouillevaartuig HEIMDAL (IMO: 9353345) van de Noorse kustwacht het sleepwerk over, 6-2-2025 om 05:45 uur vast gemaakt door de sleepboot POLAR FRIGG (IMO: 8714279) en naar de rede bij Lødingen gebracht, ten anker gebracht in positie 68.26 NB en 016.02 OL. 6-2-2025 gearriveerd te Harstad. (Foto: Teun van der Zee, 9-7-2005, Maasmond).



DELAGRACHT, IMO 9420801 (NB-156), 18-6-2008 kiel gelegd, 11-5-2009 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing, China (JLZ060404) als DELTAGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Deltagracht", Amsterdam (PBQO), in beheer bij Spliehoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 13.558 GT, 5.981 NT, 17.381 DWT, G 21.670 m³. 1069 TEU. 17 kn. 11.415 EPK, 8.400 kW, 8 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä

8L46A. 14-12-2012 verkocht aan Rederij Deltagracht, Amsterdam (PBQO), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. (Foto: Marcel Coster, 20-6-2012, vanaf de Zuidelijke Havendam, onderweg van Antwerpen naar de Volendamkade).

Op 11 februari 2025 redde de SALVAMAR ALGENIB (MMSI 224068730) 31 Marokkaanse migranten van een wankele boot, die om 05:38 uur op 19 zeemijl ten oosten van Garrucha was gelokaliseerd. De schipbreukelingen werden om 08:30 uur lokale tijd in de haven van Almería van boord gehaald. De noodhulp werd gecoördineerd door de RCC van Salvamento Marítimo in Almería. De DELTAGRACHT, onderweg van Agadir naar Gandia, werkte mee aan de reddingsmissie.



DEN HELDER A834, IMO 4763959, 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-Scheldepoort. 22-2-2025 bij Damen Naval te Vlissingen gedoopt DEN HELDER door HKH Prinses Amalia, 1-10-2025 geplande indienststelling. 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. (Foto: Defensie).

ESSENCE, IMO 9491496 (NB-254), containerschip, 2-7-2007 contract, 15-12-2008 kiel gelegd, 23-3-2011 te water, 31-7-2011 t/m 4-8-2011 proefvaart, 22-9-2011 opgeleverd Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City (07STIG141) als AALDERDIJK aan Aalderdijk Navigation Ltd., vlag: Liberia. Roepsein A8VB7, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 17.368 GT. 1436 TEU. 21-12-2018 oprichting van m.s. Essence Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73415278. 20-2-2019 gearriveerd te Sines, Portugal. 2-2019 verkocht aan M.S. Essence Bewaarder B.V., Harlingen, thuishaven Harlingen, roepsein PBNL, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund C.V., 21-2-2019 (VT) herdoopt ESSENCE.

Containerschepen botsen op Kielerkanaal

De ESSENCE, onderweg van Kotka naar Rotterdam arriveerde op 6 februari 2025 om 07:05 uur op het Kielerkanaal in dichte mist voor de sluizen van Holtenau. De X-PRESS MÜLHACEN (IMO 9365960, ex FLINTERCARRIER) zou de grote noordelijke kolk van de sluizen van Holtenau binnenvaren, tegelijkertijd kwam de ESSENCE uit de zuidelijke kolk. Beide schepen kwamen te dicht bij elkaar en schraapten langs elkaar. Beide vrachtschepen moesten hun respectievelijke reizen onderbreken. De ESSENCE meerde af bij Kanalwache Schwartenbek, Suchsdorf. De X-PRESS MÜLHACEN mocht de reis voortzetten naar de rede van Holtenau, waar het voor anker ging in pos. 54.23 NB en 010.11 OL om 08:50 uur De waterpolitie van Kiel was op wacht met de politieboot STÖR. De agenten ondervroegen de bemanningen van de twee schepen en de loodsen aan boord. Deskundigen van de classificatiebureaus onderzochten en bevestigden de technische staat van de schepen. De ESSENCE hervatte haar reis rond 11:00 uur en mocht doorvaren naar Brunsbüttel, waar ze kort na 18:00 uur aanmeerde aan de palen. Ze hervatte haar reis op 7 februari om 04:00 uur UTC en arriveerde 9 februari in de Waalhaven te Rotterdam, de X-PRESS MÜLHACEN lag tot 20:20 uur stil op de Kieler Förde en vervolgens vervolgde het schip de reis naar Gdynia. (Timsen, 7-2-2025).



FLINTERCARRIER, IMO 9365960 (NB-222), casco gebouwd te China als FRESENA SAILOR, 15-11-2007 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot AKHTIAR, afgebouwd bij IHDA Shipbuilding Service B.V., Krimpen a/d Lek, 3-2008 geplande oplevering, 7.999 BRT, 800 TEU, 19 kn., 29-5-2008 te Rotterdam gedoopt FLINTERCARRIER door mevrouw Annemieke Nijhof (Directeur-Generaal Water van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat), 25-6-2008 betrokken naar zee voor een proefvaart, opgeleverd door IHDA Shipbuilding Service B.V. (253) aan C.V. Scheepvaartonderneming Flintercarrier, Rotterdam, in beheer bij Flinter Management B.V. te Barendrecht, roepsein PHOR, 10-7-2008 vertrokken van Rotterdam op de eerste reis naar Antwerpen. 2012 in charter Borchard Line Ltd., Londen, 21-11-2012 in de Waalhaven te Rotterdam herdoopt JUDITH BORCHARD. 2-2013 herdoopt FLINTERCARRIER. 3-5-2013 gearriveerd bij Metaal Transport B.V. in de Waalhaven te Rotterdam en opgelegd. 26-6-2013 executoriale verkoop op verzoek van de N.V. Friesland Bank, Leeuwarden in het Beurs-World Trade Center, Rotterdam. 26-6-2013 overgenomen door Coöp. Rabobank Rotterdam U.A., Rotterdam. 7-2013 verkocht aan Chulia Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V2320, in beheer bij Rommen Pte. Ltd., Singapore, 12-8-2013 in de Waalhaven overgedragen en herdoopt X-PRESS MÜLHACEN. 28-8-2013 naar Scheepswerf van Brink, Pernis. 4-9-2013 verhaald naar de Lekhaven, 6-9-2013 vertrokken van de Lekhaven naar Southampton. 11-8-2015 (e) verkocht aan Novena Pte. Ltd., Singapore, vlag: Malta, roepsein 9HA3465, in beheer bij Norbulk Shipping Pte. Ltd., Singapore voor Sea Consortium Pte. Ltd., Singapore. 27-6-2019 in beheer bij X-Press Feeders, Singapore. 2-1-2022 in beheer bij Eastaway Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 6-2-2025 om 07:05 uur voor de sluis van Holtenau op het Kielerkanaal in dichte mist in aanvaring gekomen met m.s. ESSENCE (IMO 9491496). De X-PRESS MÜLHACEN (IMO 9365960, ex FLINTERCARRIER) zou de grote noordelijke kolk van de sluis van Holtenau binnenvaren, tegelijkertijd kwam de ESSENCE uit de zuidelijke kolk. Beide schepen kwamen te dicht bij elkaar en schraapten langs elkaar. Beide vrachtschepen moesten hun respectievelijke reizen onderbreken. De ESSENCE meerde af bij Kanalwache Schwartenbek, Suchsdorf. De X-PRESS MÜLHACEN mocht de reis voortzetten naar de rede van Holtenau, waar het voor anker ging in pos. 54.23 NB en 010.11 OL om 08:50 uur De waterpolitie van Kiel was op wacht met de politieboot STÖR. De agenten ondervroegen de bemanningen van de twee schepen en de loodsen aan boord. Deskundigen van de classificatiebureaus onderzochten en bevestigden de technische staat van de schepen. De ESSENCE hervatte haar reis rond 11:00 uur en mocht doorvaren naar Brunsbüttel, waar ze kort na 18:00 uur aanmeerde aan de palen. Ze hervatte haar reis op 7 februari om 04:00 uur UTC en arriveerde 9 februari in de Waalhaven te Rotterdam, de X-PRESS MÜLHACEN tot 20:20 uur stil lag op de Kieler Förde en vervolgens vervolgde het schip de reis naar Gdynia. (Timsen, 7-2-2025. Foto: Teun van der Zee, 3-8-2010, Nieuwe Waterweg).

GERMANY, IMO 7819814 (NB-296), 17-8-1979 te water gelaten, 19-9-1979 proefvaart, 9-1979 opgeleverd door Barkmeijer Stroobos B.V., Stroobos (212) als GERSOM aan P.B. Bruins & Zn., Harderwijk, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 4-1985 verkocht aan J.C. de Vrij, Puttershoek, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 1986 verkocht aan Saligot Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt SPRINTER. 1993 verkocht aan Barkmeijer Beheer B.V., Harlingen, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V., herdoopt GERSOM. 2-1994 herdoopt HESTER. 10-1994 verkocht aan R. Arends, Harlingen, in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V., Rotterdam. 20-5-1997 verkocht aan Bio Produkt AS, Florø, vlag: Noorwegen (LITN), in beheer bij Halsvik Cementstoperi AS, herdoopt HALSVIK. 2007

verkocht aan Wergeland Shipping A/S, Florø, vlag: Noorwegen. 10-2003 verkocht aan Wergeland Shipping AS, Florø, vlag: Noorwegen. 2008 verkocht aan Fosenfrakt AS, Bjugn, vlag: Noorwegen, 17-3-2008 (e) herdoopt FOSENBULK. 25-1-2019 verkocht aan Grontvedt Shipping AS, Kraakvaag, vlag: Noorwegen, in beheer bij Grontvedt Shipping AS en Maritime Management AS, 25-1-2019 (e) herdoopt BULKTRADER. 14-3-2022 verkocht aan Molde Sjøtransport AS, Molde, vlag: Noorwegen, herdoopt SORVAG. 2-12-2024 verkocht aan DMT Shipping Ltd., Majuro MH, vlag: Panama (HOA5843), herdoopt ARGO II.



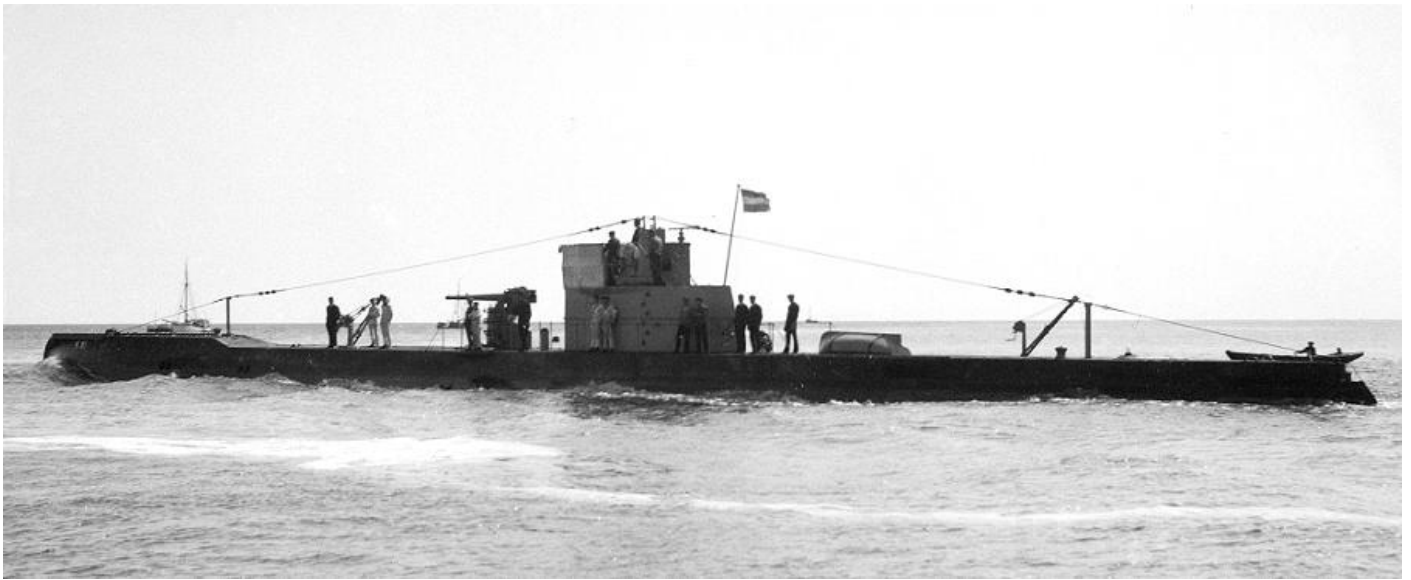
HEKLA, IMO 9356505 (NB-304), Bijlsma Trader 3250, casco gebouwd bij Lodenice Nova Melnik s.r.o., Melnik, Tsjechië, 8-5-2008 te Lemmer gedoopt HEKLA door mevrouw Ingrid Vogely-Weitenberg, 13-5-2008 gearriveerd te Harlingen, 14-5-2008 proefvaart, 16-5-2008 opgeleverd door Veka Shipyard Lemmer B.V., Lemmer (752) aan C.V. Scheepvaartonderneming Hekla, Ten Boer, roepsein PHPD, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor M. Langevoort & T. Vogelijn. 2.281 GT, 3.592 DWT. 28-5-2008 gearriveerd te IJmuiden. 12-6-2008 verkocht aan Martin J. Langevoort en Teun A.P. Vogelijn, Ten Boer, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 2016 verkocht aan C.V. Hekla Scheepvaartonderneming, Ten Boer, roepsein PHPD, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 13-3-2016 vertrokken van IJmuiden, 15-3-2016 tijdens een reis naar Kolding in de Kolding Fjord, Denemarken om 20:00 uur te Drejens Odde aan de grond gelopen, 16-3-2016 SAR "HERCULES - MHV 812" stand-by, 18-3-2016 met de sleepboot FENJA (IMO 9192076) vlot gebracht, om 10:30 uur afgemeerd aan de North Quay te Kolding voor inspectie en te lossen. 3-3-2023 te Amsterdam overgedragen aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 23-4-2023 te Delfzijl. 24-4-2023 bij Scheepswerf Koninklijke Niestern Sander B.V., Delfzijl. 31-1-2025 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en VD Innovation B.V., Spijk. 2-2025 te Gdynia herdoopt PALMBORG. (Foto: Ruud Coster, 12-2-2025, de eerste keer in IJmond onderweg naar de Rijksbinnenhaven 3).

K XI, onderzeeboot, 9-12-1922 kiel gelegd, 24-4-1924 te water gelaten bij scheepswerf Mij. Fijenoord, Rotterdam. 24-3-1925 In dienst gesteld als Hr.Ms. K XI bij de Kon. Marine.

Net als de andere onderzeeboten van de K-klasse werd de K XI door het Nederlandse ministerie van Koloniën als patrouilleschip voor Nederlands-Indië gebouwd. Op 15 oktober 1925 vertrok de K XI, onder commando van Luitenant ter zee eerste klasse G.E.V.L. Beckman, naar Nederlands-Indië. Tijdens het eerste deel van de tocht, tot aan Tunesië, voerde F.A. Vening Meinesz een deel van zijn zwaartekrachtproeven uit. Op 28 december 1925 arriveerde de K XI in Sabang.

Begin 1941 was de K XI ingedeeld bij de 2e divisie van het onderzeebootflottielje in Nederlands-Indië. Naast de K XI waren K X, de K XII en de K XIII onderdeel van de 2e divisie. Van 8 december 1941 tot 23 januari 1942 viel de K XI onder Brits operationeel commando en voerde patrouilles uit oostelijk van Malaya.

Vanwege de val van Nederlands-Indië vluchtte de K XI naar Colombo. Tijdens de tocht naar Colombo pikte de K XI achttien overlevenden op van de Australische sloop-of-war HMAS YARRA, de Britse bevoorraders ANKING en het Nederlandse koopvaardijchip PARIGI.



In Colombo viel de K XI weer onder Brits operationeel commando. Tot 16 april 1942 voerde de K XI tweemaal een patrouille uit op de Indische Oceaan. Van april 1942 tot februari 1945 werd het schip als doelschip gebruikt door de Royal Navy en de Royal Indian Navy bij ASW- en ASDIC-tests.

Op verzoek van de Royal Navy werd de K XI op 20 februari 1945 overgeplaatst naar Fremantle in Australië. In Australië waren manschappen nodig voor het bemannen van nog operationele onderzeeboten. Op 3 maart vertrok de K XI vanuit Trincomalee richting Fremantle waar het schip op 22 maart arriveerde.

11-4-1945 uit dienst gesteld.

Het vaartuig werd vervolgens gedeeltelijk gesloopt en daarna tot zinken gebracht op het 'scheepskerkhof' ten westen van Rottnest Island. Op 1 januari 2025 werd het scheepswrak teruggevonden op enkele kilometers van de plaats waar het officieel zou zijn afgezonken. (Info: Wikipedia).

K XI, Voor de Australische kust is het wrak van de gezonken Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. K XI ontdekt. Een team diepzeeduikers uit Perth deed de bijzondere vondst al in januari, maar het wrak moest nog geïdentificeerd worden. Het bleek de onderzeeboot van de Koninklijke Marine die in 1925 is gebouwd. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) maakte de vondst gisteren bekend. De onderzeeboot patrouilleerde jarenlang in de wateren rond toenmalig Nederlands-Indië. Tijdens de Tweede Wereldoorlog speelde Hr.Ms. K XI een belangrijke rol bij de redding van 13 Australische opvarenden. Het schip waarop zij zaten, werd aangevallen door Japanse oorlogsschepen. Na de oorlog werd de onderzeeboot in 1946 buiten dienst gesteld en bewust tot zinken gebracht bij Rottnest Island, in de buurt van Perth. De duikers die de boot herontdekten zijn van WreckSploration en Diving WA Shipwrecks. Het Western Australian Museum bevestigde de identiteit van de onderzeeboot. Dat gebeurde door historische gegevens te vergelijken met een 3D-model dat door de onderzoekers is gemaakt. Het wrak van de K XI ligt in het Rottnest Ships' Graveyard en is als beschermd maritiem erfgoed bestempeld. Dit omdat het al meer dan 75 jaar in Australische wateren ligt. (Bron : Defensie, Nieuwsbericht, 20-02-2025. Foto K XI: archiefbeeld-van-regionaal-archief-Alkmaar).

LONGEARTH, IMO 9988114 (NB-324), General Cargo Ship, 6.795 GT, 8.600 DWT. 9-2022 besteld bij Atlas Tersanecilik Sanayide Ticaret AS te Turkije onder bouwnummer ATLAS 028, 27-6-2024 gedoopt LONGEARTH door mevr. Virginie Leunen en te water gelaten, 22-12-2024 t/m 29-12-2024 diverse proefvaarten vanaf Gölcük, Turkije, 5-2-2025 proefvaart, 6-2-2025 proefvaart, 7-2-2025 proefvaart, 8-2-2025 te Golcuk, 14-2-2025 opgeleverd aan Longearth B.V., Groningen (PGXN), in beheer bij Longship B.V., Groningen.

LONGWOOD, IMO 9504138 (NB-293), 22-1-2011 geplande doop en tewaterlating uitgesteld, door de kou is het niet gelukt dat te halen, 29-1-2011 gedoopt FLINTER ATLANTIC door mevrouw Hanny Pieperiet en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek onder bouwnummer 399 (Mevrouw Hanny Pieperiet is de echtgenote van Jeppe Pieperiet die door de jury werd uitgeroepen tot winnaar van de wedstrijd in de zoektocht naar een dooper/doopster van de FLINTER ATLANTIC, de doop verrichtte zijn vrouw die hem heeft gesteund en bijgestaan in zijn strijd tegen lymfeklierkanker, de doop is opgedragen aan alle mantelzorgers in Nederland), 18-2-2011 vanaf de werf gearriveerd te Delfzijl en kompas gesteld in de Handelshaven, 21-2-2011 proefvaart, 22-2-2011 proefvaart, 24-2-2011 opgeleverd aan Flinter Atlantic N.V., Rotterdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V. 6.687 GT, 3.448 NT, 11.047 DWT. 132,60 (126,35) x 15,87 x 10,78 x 7,800 meter. Brandmerk 22986 Z 2011. Roepsein PCJK. 2 ruimen, 13.008,96 m3. Grain: 460.000 Cubic Feet (13.025,6 m3). 356 TEU. 587,6 m3 bunkers. 14,1 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 159 rpm., M.a.K. 8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 25-2-2011 bezichtiging van het schip door de participanten.



27-2-2011 vertrokken op de eerste reis, te Antwerpen meststoffen geladen met bestemming Italië. 28-9-2016 van Tekirdag, Turkije naar Constanta en opgelegd. 2-11-2016 verhaald te Constanta. 16-12-2016 is Flinter Atlantic N.V. te Barendrecht (Zuid-Holland) failliet verklaard nadat de surseance beëindigd is. Als curator is aangesteld mr. C. van den Bergh. Het insolventienummer van deze zaak is F.10/16/663. Uitspraak faillissement na beëindiging surseance op 15 december 2016. Niet failliet zijn Flinter Atlantic Holding B.V., Stichting Bewaarder Flinter Atlantic en Flinter Atlantic B.V. 12-2016 in beheer bij Duo Ship B.V., Farmsum. 14-12-2016 (mt) herdoopt ROTTERDAM. 23-12-2016 van Constanta naar Šibenik, Kroatië, 28-12-2016 ETA te Šibenik. 26-12-2016 bij Piraeus. 26-12-2016 van de ankerplaats bij Piraeus naar Šibenik. 29-12-2016 te Šibenik. 7-1-2017 van Šibenik naar Villagarcia, Spanje. 16-1-2017 ETA te Villagarcia. 10-9-2017 (mt) te Birkenhead. 21-9-2017 (e) verkocht aan Kilbride Shipping Ltd., Arklow-Ierland (EITD9), in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow, herdoopt ARKLOW DAWN. 23-9-2017 vertrokken van Birkenhead naar Rouen, Frankrijk. 24-6-2021 vanaf Honfleur te Dordrecht. 24-6-2021 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, 24-6-2021 (vt) vlag Nederland, roepsein PDTU. 10-5-2022 verkocht aan Flexam Invest Ireland 1A D.A.C., Dublin, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij Longship Management B.V., Groningen, 24-6-2022 gearriveerd te Rotterdam, 1-7-2022 (F) herdoopt LONGWOOD. 2-7-2022 vertrokken van Rotterdam naar het Kieler Kanaal. 27-2-2025 verkocht aan Sicar Naviera S.L., Madrid, 2-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2196), in beheer bij Amazsa Spain SLU, Bilbao, 2-2025 in de Spaanse haven Marin herdoopt PINDO. (Foto: Jan van Oost, 20-6-2013).

MAASVLIET, IMO 9996915 (NB-325), General Cargo Ship, 2.829 GT, 1.389 NT, 3.800 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer INSTALHO 12022-0362, 16-10-2023 kiel gelegd, 11-1-2024 te water gelaten te China, 7-2-2024 vertrokken van Nantong a/b m.s. ZHONG REN 121 (IMO 9922938, a/b ook casco's van binnenvaartschepen en m.s. SARDIUS), 10-4-2024 gearriveerd op de Beatrixhaven, 13-4-2024 gelost met de bokken MATADOR 3 en HEBO LIFT 10, 17-4-2024 door de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot ORION naar Holland Shipyards te Hardinxveld gebracht om afgebouwd te worden, kreeg een aangepaste boeg om oude onderzeese kabels te bergen, 1-9-2024 geplande oplevering, 28-1-2025 te Bruinisse, 29-1-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Bruinisse, 30-1-2025 terug te Hardinxveld, 7-2-2025 (BV-43862D) opgeleverd Instalho Scheepsbouw B.V. als MAASVLIET aan Beheermaatschappij MV Maasvliet B.V., Rotterdam (PIGR), in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Rhoon. 89,43 (84,19) x 13,20 x 7,20 x 5,250 meter. 10,3 kn. 11-2-2025 van Hardinxveld naar Cable Point, ETA 20-2-2025.

MARNEBORG, IMO 9142564 (NB-307), 30-11-1996 contract, 23-8-1997 kiel gelegd, 13-2-1998 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer (679) als MARNEBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marneborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6.410 GT. 9-12-2004 te Antwerpen herdoopt NORMED ISTANBUL, 11-12-2004 vertrokken naar Istanbul, Turkije via Cagliari, Sardinië met als lading gebruikte goederen en rollen papier. 1-2006 te Stettin herdoopt MARNEBORG. 22-12-2008 (e) verkocht aan Marneborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 2010 verkocht aan Marneborg Schiffahrts G.m.b.H., Antigua & Barbuda, in beheer bij BD-Shipsnavo G.m.b.H. & Co. Reederei K.G.,

Haren/Ems, 26-10-2010 vanaf Jorf Lasfar, Marokko gearriveerd bij Serdijn Ship Repair B.V. in de Waalhaven te Rotterdam, 1-11-2010 naar het Calandkanaal, 1-11-2010 verhaald naar de Waalhaven, 5-11-2010 in de Waalhaven onder de vlag van Antigua & Barbuda gebracht, roepsein V2FI2. 27-6-2012 (m) te Sorel, Canada herdoopt ARNE. 5-2021 (e) verkocht aan Patek Shipping Limited, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Alpha Shipping Company SIA, Riga, 21-6-2021 (mt) gearriveerd te Gdynia, Polen, 22-6-2021 (vt) herdoopt MANISA BELEN. 29-6-2023 (F) herdoopt ARNE. 22-2-2025 te Kiel opgebracht op verdenking van beschadiging van een kabel bij Gotland een dag eerder. 22-2-2025 van Kiel naar Sevilla, 2-3-2025 ETA te Sevilla.



Schip zonder anker te Kiel binnengebracht voor onderzoek

Op 22 februari 2025 werd de 'ARNE', onderweg van Sint-Petersburg, Rusland, naar Sevilla, aangehouden op de Kieler Fjord vanwege het vermoeden dat er een datakabel was beschadigd bij Gotland, waar het schip op de ochtend van 20 februari werd gemonitord. Het schip had zijn snelheid verlaagd en werd sinds 21 februari in de gaten gehouden door de Deense marine. Er werd opgemerkt dat het boeganker aan bakboordzijde ontbrak. Waar het anker was verloren, bleef onduidelijk. 's Avonds zette de Duitse federale politie de patrouilleboot 'NEUSTADT' in vanuit Rostock, die de 'ARNE' naar Kiel escorteerde, samen met de Deense patrouilleboot 'LUNA'. Op de Kieler Fjord ging een enterteam van de 'Neustadt' aan boord en onderzocht het schip en de bemanning gedurende drie uur. Omdat er geen reden was voor verdere aanhouding, werd het schip op 22 februari om 13.00 uur vrijgegeven en voer het Kielerkanaal binnen. Er was geen informatie over de verblijfplaats van het anker en het porselein. Het onderzoek was nog gaande. (Timsen, 23-1-2025. Foto: Hannes van Rijn, 8-4-2017, Maasvlakte).

De "ARNE", die op 22 februari werd begeleid door het patrouilleschip "Neustadt" en het Deense patrouilleschip "Luna" naar de Kieler Fjord vanwege het vermoeden van sabotage en het missen van het anker aan bakboord, steekt momenteel de Golf van Biskaje over met een ETA in Sevilla vanaf 2 maart. Het bleef tot op heden onduidelijk of de "ARNE" een ondergrondse datakabel had beschadigd niet ver van het Zweedse eiland Gotland, wat de reden was dat de federale politie drie uur aan boord ging en de bemanning ondervroeg over het ontbrekende anker. Het onderzoek is een lopende procedure. Om operationele redenen werd op dit moment geen informatie verstrekt. De zoektocht naar het ontbrekende anker werd parallel aan het onderzoek voortgezet. Als het in de buurt van de beschadigde kabel wordt gevonden, zou dit een cruciale aanwijzing zijn. (Timsen, 25-1-2025).

MAXIMA, IMO 9369071 (NB-200), 8-10-2007 opgeleverd door Damen Shipyards Yichang (567303) aan M.S. Yepa Schiffahrts G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., vlag Antigua and Barbuda, in beheer bij Intersee Schiffahrts- und Chartering-Gesellschaft m.b.H., Haren., roepsein V2C48, 7.878 GT. 2007 verkocht aan Maxima Shipping B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Transship Management B.V., Emmen, 8-10-2007 (e) herdoopt NORDANA MAXIMA, roepsein PJZZ. 7-4-2008 (e) herdoopt MAXIMA. 25-11-2013 (e) verkocht aan HC Eva-Marie Schiffahrts UG (haftungsbeschränkt) & Co. K.G., Antigua & Barbuda, roepsein V2GM7, in beheer bij IMM Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Ahrensburg, 11-2013 herdoopt HC EVA-MARIE. 5-10-2020 in beheer bij HC-Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Marlow Ship Management Deutschland G.m.b.H. & Co. K.G.

Schiffahrtsgeschäfte, Hamburg. 19-4-2023 in beheer bij HC-Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Jens und Waller G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 26-1-2025 na schuiven van de lading te Vigo, 8-2-2025 begonnen met het opnieuw stuwen van de 96 containers, 16-2-2025 vertrokken van Vigo naar Emden, 20-2-2025 ETA te Emden.



Schip met munitie aan boord zoekt toevlucht in Vigo nadat containers door storm verschoven

De HC EVA-MARIE, onderweg vanuit Aqaba, die containers met munitie vervoert voor Emden, ligt sinds 26 januari 2025 aangemeerd in de haven van Vigo, nadat de lading was verschoven vanwege stormen die de Atlantische kust troffen. Het schip zocht zijn toevlucht in de haven vanwege de slechte weersomstandigheden veroorzaakt door de storm 'Eowyn' en de voortzetting ervan 'Herminia', waardoor het schip niet naar het noorden kon varen en het risico op verlies van de lading toenam. Negen van de 96 containers waren verplaatst. De goederen die het schip vervoerde, waren houwitsers. Volgens een verklaring die afgelopen weekend door de havenautoriteiten van Vigo is uitgegeven, is de lading van het schip geclassificeerd als Klasse I, Divisie 1.1 en Type E. Na ontvangst van het verzoek om aan te meren, waarschuwde de havenautoriteit de bevoegde autoriteiten om de aankomst van het schip in de haven te coördineren. Het schip is aangemeerd bij de Transversale pier, een gebied dat is gereserveerd voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, waar het wordt bewaakt door particuliere beveiliging, de havenpolitie en de Guardia Civil. Er vonden meerdere vergaderingen plaats met de Maritieme Kapiteinschap, de Guardia Civil, de rederij, de scheeps- en ladingverzekeraars en het stuwadoorsbedrijf om de situatie te bespreken.

De eerste inspectie werd uitgevoerd door een ingenieur van de rederij, samen met de kapitein en het beveiligingspersoneel van het schip op 1 februari. Ze werden vergezeld door vertegenwoordigers van de rederij en het hoofd van de Security Division van de Port Authority. Deze inspectie wees uit dat de schade die de storm had opgelopen alleen de externe structuur van de containers had aangetast, maar op geen enkel moment de goederen die ze vervoerden.

De rederij verklaarde dat de containers zijn beschadigd, zoals vastgesteld door internationale normen voor het vervoer van deze goederen, en drong er ook op aan dat de lading correct is gestuwd en in de beschermende dozen zit, en benadrukte dat het geen enkel risico vormde. Het was vereist om een veiligheidsplan op te stellen voor het vastzetten van de containers, voordat toestemming werd gegeven om de haven te verlaten. Het plan zal bestaan uit het verplaatsen van de containers in goede staat naar een leeg ruim met als doel de containers die beschadigd zijn te isoleren. Hierna zal personeel dat gespecialiseerd is in dit soort lading naar Vigo reizen om de containers te inspecteren en de lading van de beschadigde naar andere te verplaatsen die voor hetzelfde doel zijn voorbereid. De goederen zullen op geen enkel moment bij de pier worden gelost. (Timsen, 3-2-2025. Foto NORDANA MAXIMA: Teun van der Zee, 27-2-2008).

Reis naar Emden na drie weken hervat

De 'HC Eva Marie' heeft Vigo weer verlaten nadat ze 21 dagen in de haven had gelegen vanwege een ladingverschuiving, en hervatte haar reis naar Emden met een ETA van 20 februari. Het schip lag sinds 26 januari afgemeerd bij de Transversal-kade om de lading weer vast te zetten. De operatie is zonder incidenten afgerond en het schip is vertrokken na voltooiing van de inspectie van het sjoeren van de lading. Het werk, dat op 8 februari begon, is uitgevoerd door de Estibadora Gallega y Pérez & Cía, samen met een team van negen gespecialiseerde werknemers. Daarnaast hebben ze toezicht gehad van experts uit Nederland en een grote beveiligingsinzet bestaande uit leden van de Guardia Civil, de havenpolitie, de Maritieme Autoriteit, personeel van Operations and Security of the Port Authority of Vigo (APV) en een particulier beveiligingsbedrijf. De

operatie vereiste een hoge mate van coördinatie en precisie. Gezien de bijzonderheden van de vervoerde lading, is het werk begonnen met een gedetailleerde inspectie van elk van de 96 containers vóór elke verplaatsing. Na deze eerste beoordeling, afgelopen weekend uitgevoerd door specialisten, zijn de containers zonder incidenten verplaatst naar een ander ruim van het schip. Deze taak is uitgevoerd door lokale stuwadoors. Vervolgens zijn de getroffen containers overgebracht naar nieuwe units, een taak uitgevoerd door gespecialiseerd personeel en begeleid door Nederlandse experts. (Timsen, 17-2-2025).

NEDLLOYD DRAGON, IMO 9072460, 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). 2-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4RR6) en herdoopt EPON.



NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475, 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 Montreal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montreal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen. (Foto: Canadian Coast Guard, 103 Search And Rescue Squadron).

Containerschip loopt aan de grond, bemanning geëvacueerd

De MSC BALTIC III, onderweg van Montreal naar Corner Brook, liep aan de grond in de Bay of Islands in de St. Lawrence Golf op de vroege ochtend van 15 februari 2025, in stormachtig weer. Het schip had geen vermogen meer en was aan de grond gelopen op de rotsen bij Lark Harbour, waar het vast kwam te zitten in pos. 49.05 NB en 058.26 WL, beukte door de torenhoge branding. Pogingen om de drift te stoppen door het anker aan stuurboordzijde uit te zetten mislukten. Het schip gaf om 04:35 uur een mayday-roep. Het Canadese kustwachtschip CCGS 'HENRY LARSON' was in het gebied en zoek- en reddingsvliegtuigen hebben zich bij de poging aangesloten. Alle 20 bemanningsleden werden veilig geëvacueerd. Vijf bemanningsleden raakten gewond. Tot de reddingsploegen behoorde ook een Cormorant-helikopterbemanning van 103 Search and Rescue Squadron, Canadian Forces Base 9 Wing Gander; het CC-130H Hercules-vliegtuig en bemanning van 413 Transport and Rescue Squadron, 14 Wing Greenwood. Trending. Zowel Search and Rescue (SAR) als

de Canadese kustwacht reageerden onmiddellijk op de oproep, met SAR Hercules die vertrok uit Greenwood, NS, en een helikopter van 103 squadron Gander. De SAR 103 Squadron Cormorant arriveerde ter plaatse rond 09:15 uur en de Hercules arriveerde rond 09:55 uur. Er woedde een winterstormwaarschuwing in de regio, met windsnelheden tot 120 km/u en golven van 5-6 meter hoog. (Timsen, 15-2-2025).

Focus verschuift naar berging

Nu de bemanning is gered, richt de Canadese kustwacht zich op het bieden van hulp bij de berging en het reageren op gevaren en het milieu op zee.

Het weer in het gebied bleef een factor spelen terwijl we de situatie inschatten en de volgende stappen bepalen.

Ploegen van de Canadese kustwacht en vertegenwoordigers van de Eastern Canada Response Corporation waren bezig met het opzetten van een verzamelplaats in Lark Harbour, New Hampshire.

Er is een noodzone van twee zeemijl ingesteld rond het incidentgebied om de werkzaamheden te vergemakkelijken en de veiligheid op zee te waarborgen.

Extra bemanningen en uitrusting van de Canadese kustwacht zijn onderweg. De CCGS JEAN GOODWILL vaart naar de locatie vanuit Canso, NS als het weer het toelaat en de CCGS HENRY LARSEN staat paraat in Corner Brook, NL om de operaties te vergemakkelijken.

Er worden vandaag overvluchten verwacht om de situatie te beoordelen, afhankelijk van de weersomstandigheden. De eigenaar van de MSC BALTIC III heeft meegewerkt en gereageerd. Een team van het door de eigenaar ingehuurde bergingsbedrijf wordt op 16 februari in het gebied verwacht om de situatie te beoordelen. (Timsen, 16-2-2025).

Geen vervuiling waargenomen van de MSC BALTIC III

Volgens de Canadese kustwacht is er tot 20 februari geen vervuiling waargenomen van de MSC BALTIC III. Een voorlopig rapport van het bergingsteam gaf echter aan dat er een olieachtig watermengsel aanwezig is in de machinekamer, evenals water in enkele van de laadruimen. Een duikteam is ter plaatse geweest en heeft bevestigd dat 75% van de romp van het schip op de zeebodem rustte. Bovendien is er een vervorming in de romp waargenomen, wat zorgen baart over de structurele integriteit van het schip. De in Texas gevestigde T&T Salvage is aangesteld om een plan te bedenken om het schip weer vlot te trekken en te voorkomen dat het uit elkaar valt. De CCGS JEAN GOODWILL is ter plaatse aangekomen met extra responsapparatuur. De beoordeling van het schip zal worden voortgezet zodra de zeeomstandigheden dit toelaten. De offshore sleepboot AVALON SEA heeft de plaats van het ongeval verlaten en vaart terug naar St. Johns.

Op 21 februari hebben bergingsteams de hele dag aan boord van het schip gewerkt en hebben ze een ROV ingezet om de schade aan de romp te beoordelen. Er is water in meerdere vrachtruimen binnengedrongen door gaten. Eastern Canada Response Corporation heeft een grote hoeveelheid apparatuur voor het opvangen en opruimen van olielozingen verzameld in Lark Harbour, klaar voor inzet indien nodig. (Timsen, 21-2-2025).

Bergingsoperatie kan jaren duren - oude weg kan worden hersteld voor toegang

De bergingsoperatie van de 'MSC Baltic III' in Lark Harbour wordt steeds groter en ingewikkelder, omdat de weers- en zeeomstandigheden de beoordeling en bergingswerkzaamheden blijven belemmeren. en mogelijk kan de tijdlijn voor het verwijderen van het gestrande schip zich uitstrekken tot jaren. Het is onmogelijk om het schip veilig vlot te trekken vanwege de ernstige schade onder water. Hoewel een inspectie van de romp uitgebreide scheuren en gaten aantoonde, bleven de 1.700 ton zware brandstof en gas in de tanks van het schip. De focus lag nu op het verwijderen van die brandstof uit het schip, wat betekent dat een groot deel van de lading aan boord eerst door de bergers van T&T Salvage moet worden verwijderd. Ook zijn acht containers met polymeerkorrels (nurdles) gemarkeerd als prioriteit voor verwijdering. Er zijn materialen aan boord die als gevaarlijke goederen worden beschouwd in verzendtermen, zoals de nurdles en ook meel en whisky. Niets aan boord is echter gevaarlijk onder normale omstandigheden.

Er waren op dit moment gesprekken gaande over onder andere de toegang tot de locatie via de weg. Er is een bestaande weg die naar een paar verschillende locaties gaat, maar dat zou niet genoeg zijn om er met opleggers te komen. De bestaande weg loopt van de hoofdweg door Lark Harbour, vlak bij de basis van de Canadese kustwacht. Een deel ervan wordt onderhouden door de stad, maar het grootste deel wordt onderhouden door het lokale ATV-trailcomité. Direct aan het strand willen de bergers toegang tot de boeg van het schip.

Er wordt een voorstel ontwikkeld om dat aan te pakken. Zodra de brandstof is verwijderd, zal de focus verschuiven naar het verwijderen van het schip, maar vanwege de schade aan de romp werd het onwaarschijnlijk geacht dat het schip weer vlot zou komen. Het wrak moet mogelijk worden ontmanteld, een proces dat een lange tijd in beslag kan nemen. Er zijn een paar staging areas opgezet terwijl de operatie doorging. Lokale harvesters kunnen worden beïnvloed door de toegenomen activiteit. (Timsen, 28-2-2025).

NINA, IMO 9180841 (NB-198), 29-8-1998 te water gelaten, 14-10-1998 proefvaart, 19-10-1998 opgeleverd door Scheepswerf "Ferus Smit" B.V., Foxhol (317) als NINA aan Nina Shipping C.V., Rotterdam, in beheer bij Amasus Shipping Rotterdam B.V. voor Transship Management C.V. 19-11-1998 voor charter bij Osterström, Hallstavik, Zweden herdoopt MELODY. 2002 thuishaven: Willemstad-N.A. 9-7-2002 herdoopt NINA. 13-1-

2005 gearriveerd in de Britanniahaven, Europoort, bij Gevelco onder de Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PHCF. 8-2013 verkocht aan Karoli OU, Malta, in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn, 8-2013 te Riga herdoopt KAROLI. 1-2025 vlag: Antigua and Barbuda (V2RG5).



NOSSAN, IMO 9988516 (NB-324), vrachtschip, (Vanern Max), 2.911 GT, 5.100 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. 2 ruimen, volume 206.000 cft. 89,00 (84.99) x 13.35 meter. 1.600 kW. (Foto: Kees de Vries).



OLDEHOVE, IMO 8404496 (NB-311), 31-8-1984 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (243) als OLDEHOVE aan Wijdeveld Kustvaart C.V., Harlingen, roepsein PGMH, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1.172 BRT, 679 NRT, 1.576 DWT. 1989 in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon, Delfzijl. 25-11-1991 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Wijdeveld B.V., Harlingen, in beheer bij Scheepvaartbedrijf

Poseidon, Delfzijl. 8-1994 verkocht aan Maatschap Messchendorp C.S., Maasdam, roepsein PCSI, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, 4-8-1994 herdoopt ANTARES. 2000 in beheer bij Ewald Müller & Co. G.m.b.H. & Co., Hamburg. 2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming J.A. Koot, Dedemsvaart, thuishaven: Wormer, 6-1-2005 overgedragen aan de nieuwe eigenaar. 18-9-2017 (e) verkocht Stefan Maritime Oy Ab, Loviisa, Finland, roepsein OJSC, in beheer bij Davids Maritime Oy Ltd., Turku, Finland, herdoopt JENNIFER. 16-10-2023 verkocht aan Growth Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, 9-11-2023 te Gdansk overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 10-11-2023 thuishaven en vlag: Bissau-Guinea Bissau, roepsein J5AJ2. 1-2025 vlag: San Marino (T7BW4), 31-1-2025 in beheer bij BD-Shipsnavo G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Haren/Ems. (Foto: Teun van der Zee, 18-5-1989).

JENNIFER vertrokken van Larnaca

De JENNIFER, die humanitaire hulp naar Gaza vervoert als onderdeel van het Amalthea-project, vertrok op 29 maart 2024 van Larnaca. De reis naar Gaza zal ongeveer drie dagen duren. De JENNIFER zal ook het schip slepen die het eerste schip (OPEN ARMS), ongeveer twee weken geleden met 200 ton voedsel naar Gaza heeft vervoerd. Ze zal de JENNIFER vergezellen samen met een ander ondersteuningsvaartuig om apparatuur te vervoeren. De missies worden georganiseerd door de NGO World Central Kitchen (WCK). (Timsen, 29-3-2024).

Hulpschepen keren terug naar Larnaca na dodelijke luchtaanval op WCK-werknemers

De JENNIFER en de sleepboten OPEN ARMS en LEDRA DYNAMIC keerden op 2 april 2024 terug naar Larnaca, na de dood van zeven werknemers van World Central Kitchen in de Gazastrook bij een luchtaanval. Alleen een binnenschip met ongeveer 110 pallets met goederen werd in de Gazastrook gelost voordat het hulpkonvooi op het vasteland werd aangevallen. De JENNIFER zette vervolgens koers zonder iets te hebben bereikt. Het schip had ongeveer 250 ton aan hulpgoederen aan boord. De hulporganisatie staakte onmiddellijk haar activiteiten in de regio in het licht van het dodelijke incident. De Israëlische premier Benjamin Netanyahu bevestigde de aanval op buitenlandse hulpverleners in de Gazastrook en sprak in een videoboodschap over een "tragisch geval van een accidentele aanval door onze strijdkrachten op onschuldige mensen in de Gazastrook."

De Cypriotische president Nikos Christodoulidis en de voorzitter van het Europees Parlement Roberta Metsola ontmoetten elkaar op de ochtend van 2 april in Nicosia. Zij veroordeelden het incident krachtig, maar pleitten er ook voor dat de hulp aan de lijdende bevolking in de Gazastrook er niet onder zou lijden. (Timsen, 3-4-2024).

Hulpschepen terug te Larnaca

Het zeekonvooi, bestaande uit de JENNIFER en OPEN ARMS met 240 ton niet-geleverd voedsel voor Gaza, keerde op 3 april terug naar Larnaca na de moord op hulpverleners van World Central Kitchen (WCK) bij een Israëlische luchtaanval op de avond van 1 april. De JENNIFER liet het anker vallen net buiten de haven. De OPEN ARMS was eerder al aangekomen. De niet-geleverde hulp was onderdeel van een zending van ongeveer 340 ton die op 30 maart vanuit Cyprus naar Gaza werd gestuurd. De in Gaza omgekomen hulpverleners waren net klaar met het lossen van 100 ton van een binnenschip, dat ook vanuit Cyprus was gestuurd.

De WCK, die sinds oktober actief is in Gaza, heeft de operaties in het gebied na de moorden stilgelegd en haar vloot teruggestuurd naar Cyprus. (Timsen, 4-4-2024).

ONE GUYANA, IMO 9919436 (NB-322), Offshore Processing Ship, 148.557 GT, 250.000 DWT, 21-1-2022 (e) opgeleverd door Shanghai Waigaoqiao (H1498) als MPF3 aan Single Buoy Moorings, Bahamas (C6EU9), in beheer bij SBM Offshore, Marly, Zwitserland, naar Singapore om afgebouwd te worden. 10-2004 herdoopt ONE GUYANA. 17-2-2025 vertrokken van Singapore met sleepboten BOKA CENTRE, BOKA GUARD en BOKA STRIKER naar Yellowtail Field Georgetown, Guyana. 20-3-2025 ETA te Walvis Bay, 19-4-2025 ETA te Georgetown, Guyana.

P&O NEDLLOYD TRINIDAD, IMO 9143829 (NB-237), 10-2-1997 kiel gelegd, 7-7-1997 te water gelaten, 10-1997 opgeleverd (GL) door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., Viana do Castelo (203) als DORIS J aan Astor Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Doris J", Haren/Ems-Duitsland, in beheer bij Jungerhans & Co. Reedereiverwaltung, Haren/Ems. 3.840 GT, 1.980 NT, 4.750 DWT, 387 TEU, 4.785 EPK, MaK 8M32, 15,5 kn. 2000 in charter, 9-3-2000 herdoopt P&O NEDLLOYD TRINIDAD. 15-10-2001 vlag: Antigua & Barbuda. 17-9-2003 herdoopt DORIS J. 18-9-2003 herdoopt P&O NEDLLOYD TRINIDAD. 24-2-2006 herdoopt APL CORONADO. 19-12-2006 (e) verkocht aan Arno Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Seatrade Services OU, Tallinn, 23-3-2007 herdoopt DORIS. 25-9-2008 (e) verkocht aan Wilson Shipowning AS, Barbados (8PVT), in beheer bij Wilson EuroCarriers AS, Bergen, Euro Container Line AS, Bergen en Wilson Ship Management AS, Bergen, voer in charter voor Euro Container Line (ECL), 27-10-2008 (GL) herdoopt ECL COMMANDER. 23-6-2017 te Gdynia, 17-7-2017 herdoopt SAMSKIP COMMANDER. 19-7-2017 proefvaart. 22-7-2017 naar Rotterdam. 25-7-2017 vanaf Gdynia te Rotterdam. 25-7-2017 van de Beatrixhaven naar Euromax, Yangtzekanaal. 25-7-2017 vertrokken naar Husøy, Noorwegen. 9-2024 herdoopt W COMMANDER. 29-10-2024 verkocht aan Romy Shipping AS, Barbados, in beheer bij Myklebusthaug Management AS, Fønnes, Noorwegen, 10-2024 herdoopt ARCTIC COMMANDER.

PIONEER, IMO 9088299 (NB-300), 15-6-1994 te water, 30-8-1994 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Westerbroek (298) als PIONEER aan Scheepvaartbedrijf Gebr. Waker C.V., Delfzijl (PGTQ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Hilco en Jan Cornelis Waker. 27-3-2001 tijdens een reis van Tolkkinen naar La Pallice met hout problemen met het koelsysteem in positie 48.42 NB en 05.24 WL, 27-3-2001 door de sleepboot ABEILLE FLANDRE vastgemaakt en naar Brest gebracht, 28-3-2001 gerepareerd en vertrokken van Brest. 10-12-2003 verkocht aan Rederi AB Uman, Hellevik-Zweden (SBDF), herdoopt LISTERLAND. 2009 in (QA en technisch) beheer bij NorthWave AB. 30-9-2014 in beheer bij Bellevue Shipmanagement AB. 3-2017 thuishaven en vlag: Tórshavn-Faroe Island (OZ2170). 2022 verkocht aan Vera Shipping Ltd., Isle of Man, 15-12-2021 gearriveerd te Tallinn, Estland, 17-12-2022 thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PJO3, in beheer bij Kamer Marine Denizcilik Ic Ve Dis Ticaret Ltd. Sti. en Kamer Marine Uluslararası Nakliyat A.S., Istanbul, 17-12-2022 (F) herdoopt VERA STAR. 29-3-2024 in beheer bij Kadir Colak Denizcilik Turizm ve Ticaret AS, Istanbul. 12-2024 vlag: Vanuatu (YJQT5).



PRINSENBORG, IMO 9213090 (NB-312), besteld door FG-Shipping voor Palkkiyhtyma te Finland onder bouwnummer 436-2, 26-7-2000 kiel gelegd, 23-1-2001 contract overgenomen door Finnlines, 20-11-2002 contract getekend met Mawei Shipyard Ltd., Mawei door Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 25-4-2003 (29-4-2003 LR) opgeleverd aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 13.340 GT, 12-7-2003 tijdens Delfsail 2003 gedoopt PRINSENBORG door de waarnemend burgemeester van Delfzijl en voormalig minister van Verkeer & Waterstaat en Economische Zaken, mevrouw Annemarie Jorritsma. 12-7-2003 vertrokken naar Finland om te Raahe staal te laden voor Barcelona, La Ciotat, Castellemmare da Stabia en Ravenna, 17-7-2003 gearriveerd te Rotterdam vanaf Blyth, 26-7-2003 vertrokken van de Waalhaven naar zee. 5-10-2005 tijdens een reis van Bremerhaven naar Baltimore op de Weser bij Brake aan de grond gelopen, op eigen kracht vlot gebracht, 6-10-2005 geïnspecteerd door duikers maar weinig schade geconstateerd en de reis naar Baltimore met 6.000 m3 hout voortgezet. 11-2007 verlengd bij Cosco Shipyards Ltd. te Zhoushan, 16.037 GT. 9-2010 verkocht aan Osprey Maritime Ltd., Gibraltar (ZDKB4), in beheer bij Transatlantic Rederi AB, Skärhamn, Zweden, 12-10-2010 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 5-11-2010 in beheer bij Regal Agencies Corp., 5-11-2010 te Rotterdam herdoopt TRANSOSPREY. 23-11-2023 verkocht aan Osprey Marine Ltd., Liberia (5LOC3), in beheer bij Osprey Marine Ltd., Monrovia en V Ships Greece Ltd., Piraeus. 13-1-2025 verkocht aan Transosprey Marine Ltd., Valletta-Malta (9HA6248), in beheer bij Transosprey Marine Ltd. en V Ships Greece Ltd., Piraeus. (Foto: PRINSENBORG / TRANSOSPREY: Koos Goudriaan, 5-11-2010, Waalhaven Rotterdam).

RHAUDE, IMO 9938705 (NB-323), vrachtschip, 7.634 GT, 9.000 DWT, 5-2021 besteld onder bouwnummer DAYANG OFFSHORE SH108, 30-9-2023 geplande oplevering aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co., Leer, vlag: Nederland, in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, 24-9-2024 te water gelaten, 12-2024 herdoopt ECO TRINITY, 16-1-2025 opgeleverd aan Briese Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. Rhaude, Leer, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2060), in beheer bij Briese Shipping B.V., Scheemda, Briese Dry Cargo G.m.b.H. & Co. K.G. en Briese Chartering G.m.b.H. & Co. K.G., Leer.

SCHEVENINGEN (M841) (NB-325), 19-7-2023 gelegd bij Santierul Naval Giurgiu, de vierde in de serie van twaalf mijnenbestrijdingsvaartuigen gebouwd door Kership voor de algehele hoofdaannemer Naval Group, 12-2024 te water gelaten, 29-12-2024 vertrokken van Constanta achter de sleepboot SEA LORD (IMO 8325119), naar Frankrijk om afgebouwd te worden, 20-1-2025 ETA te Concarneau, Frankrijk. 31-12-2024 passage Bosporus. 10-2-2025 gearriveerd te Concarneau, 7-2026 geplande oplevering aan de Koninklijke Marine.

VERTOM WILLEMIJN, IMO 9993286 (NB-325), General Cargo Ship, 4.766 GT, 2.497 NT, 7.306 DWT, 18-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer TB KAMPEN 365, 6-12-2024 gedoopt VERTOM WILLEMIJN door Willemijn Venrooij, 9-12-2024 te water gelaten, 23-1-2025 van IJmuiden op proefvaart en naar Harlingen, 28-1-2025 proefvaart, 6-2-2025 (BV-40371J), 7-2-2025 (DNV-109796) opgeleverd door Thecla Bodewes Shipyards Kampen B.V. aan Vertom Willemijn B.V., Rotterdam (PCAR), in beheer bij Vertom Bereederings G.m.b.H., Moormerland en Vertom Shipping & Trading B.V., Rhoon. 118,60 (115,20) x 14,30 x 8,50 x 6,230 meter. 4 x D13, AB Volvo Penta.11-2-2025 te Gent, All Weather Terminal Gent N.V. (Arcelor Mittal) op de eerste reis.

VICTORIA SCAN, IMO 9051741 (NB-165), 13-3-1991 kiel gelegd, 16-11-1992 te water gelaten, 1-1993 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1047) als WIEBKE. 2000 verkocht aan m.s. "Steinkirchen" Hans & Claus Heinrich K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij K.G. Paul Heinrich G.m.b.H. & Co., 15-9-2000 herdoopt STEINKIRCHEN. 9-2-2001 herdoopt REGINE. 2001 verkocht aan Combo Shipping Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., 6-4-2001 (GL) herdoopt BBC SEALAND. 23-6-2003 (e) verkocht aan Atlantic Commander, Antigua and Barbuda, in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G. 19-10-2006 (e) verkocht aan Victoria Transport Co., Ltd., Antigua and Barbuda, 10-2006 in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten, 14-2-2007 herdoopt OXL VICTORY. 30-6-2008 (e) verkocht aan Victoria Transport Co. Ltd., Antigua and Barbuda, in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 2-3-2009 herdoopt VICTORIA SCAN, 1-3-2010 verkocht aan Hongyun Heavy Lift Shipping Co. Ltd., Hongkong, in beheer bij Hanssy Shipping Co. Ltd., Shanghai en Shanghai Diheng Shipping Co., Shanghai, 26-3-2010 (GL) herdoopt HAN DE. 12-4-2011 in beheer bij Shanghai Yuhai Shipping Co. 29-6-2012 in beheer bij Han Ship Management Pte. Ltd. 6-2022 vlag: Panama, 27-6-2022 in beheer bij Sea Ray Shipping Co. Ltd., 6-2022 herdoopt RUN DE. 15-8-2023 beheer: onbekend. 2-2024 vlag: onbekend. 4-5-2024 gearriveerd te Guayaquil, Equator om gesloopt te worden.



VISSERSBANK, IMO1024663 (NB-322), General Cargo Ship, 4.250 GT, 5.800 DWT, 6-2023 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES 757, 11-7-2025 geplande oplevering, 28-2-2025 te water gelaten, assistentie van de sleepboten GYAS en GRUNO III, i.a. als VISSERSBANK voor Bankship II B.V., Delfzijl, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl. (Foto: Kees de Vries, 28-2-2025, Martenshoek).



ZEUS, IMO 9033866 (NB-298), 6-12-1991 te water gelaten, 30-1-1992 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (660) als ZEUS aan C.V. Scheepvaartbedrijf Gebr. Waker, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Hilco en Jan C. Waker. Roepsein PIXA. 17-12-1999 verkocht aan m.s. Andrea W. Waller K.G., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor W. Waller & Co., herdoopt ÖSTEBORG. 2001 in beheer bij Esmeralda Schiffahrts- Verwaltungsges.m.b.H. 2001 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A. Roepsein PJMR. 10-10-2012 vlag: Curaçao. 31-8-2012 in timecharter bij Lehmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Lübeck, herdoopt LEHMANN SPRINTER. 2015 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2GR9. 5-2-2017 van Sarande, Albanië. 10-2-2017 gearriveerd te Dikili, Turkije. 2-2017 verkocht aan Oslo Shipholding Ltd., Tirane, Albanië, 2-2017 vlag Congo, roepsein 9OFF, 10-2-2017 (vt) herdoopt NS SPRINTER. 2-2017 vlag: Panama (3ESE9). 13-2-2017 van Dikili, Turkije en ten anker op de rede. 14-2-2017 vertrokken naar Durres, 17-2-2017 ten anker bij Durres. 4-2022 vlag: Sierra Leone (9LU2246). 8-2022 vlag: Belize (V3MF5). 2025 vlag: Gambia (C5J432). (Foto: Bob van Raad, 13-9-2000).



ZUIDERZEE, IMO 8315499 (NB-324), 21-3-1984 te water gelaten, 7-5-1984 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (68) als ZUIDERZEE aan C.V. m.s. "Zuiderzee", Delfzijl, in beheer bij Noordlijn Holding B.V. 1.860 BRT, 3.025 DWT. 1988 verkocht aan C.V. Rederij m.s. Zuiderzee, Rotterdam, in beheer bij Schöning B.V. 1988 verkocht en herdoopt MAELO. 1992 herdoopt SENA. 1994 verkocht aan m.s. "Euklid" Reederei K.G. Eidinger & Co., Antigua & Barbuda, in beheer bij Rhein-Maas und See Schiffahrtskontor (Hamburg) G.m.b.H., 1994 herdoopt EUKLID. 2007 verkocht aan Karl Meyer Shipping International G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda, 20-8-2007 (GL) herdoopt GOTLAND. 13-7-2009 thuishaven en vlag: Stade-Duitsland. 12-2014 verkocht aan Silver Castle Ltd., Panama, in beheer bij Savros Marine Services Ltd., Istanbul, herdoopt GOTLAND 1. 18-1-2015 (e) verkocht aan İyem Asya Nakliyat Ve Ticaret Ltd. Şti., Trabson/Çarşibaşı, Turkije, roepsein TCA3433, 1-2015 (e) herdoopt EMHANI ANA. 17-12-2018 (e) verkocht aan Voyager Global Trade & Trans, Rostov-na-Donu, Rusland, vlag: Togo, roepsein 5VHF2, in beheer bij RostShipService Ltd., Rostov-na-Donu, herdoopt PAL PALYCH. 22-7-2019 verkocht aan Pawell Shipping Co. LLP, vlag: Kameroen, roepsein TJMC40, in beheer bij RostShipService Ltd., Rostov-na-Donu, 7-2019 herdoopt PAWELL. 22-2-2020 (F) vlag: Syrië, roepsein YKSR. 12-9-2023 verkocht aan Cometa Shipping Ltd., Istanbul, 14-9-2023 (F) vlag: Kameroen, roepsein TJM5203, 14-9-2023 herdoopt COMETA. 16-12-2024 van Kartal Anchorage, Turkije naar de sloop. 27-12-2024 (MT) op Aliğa Anchorage, 31-12-2024 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 22-05-2010, Burg, N.O.K.).

NEDERLANDS NIEUWS



Vijf nieuwe coasters voor logistieke partners Hartel Shipping & Chartering en Hudig & Veder.

Hartel Shipping & Chartering, langetermijnpartner van Hudig & Veder Group, heeft getekend voor de levering van vijf nieuwbouw coasters van 3.800 DWT. De nieuwe schepen zijn 89,42 m bij 13,20 m groot en hebben een laadvermogen van 5.530 m³ en een tussendeck om de projectlaadcapaciteit te vergroten.

Duurzaamheid

In reactie op de toegenomen focus op duurzaamheid heeft Hartel Shipping gekozen voor een dieselelektrische aandrijflijn, waarmee nu en in de toekomst op duurzame brandstoffen kan worden gevaren. De nieuwbouwschepen worden voortgestuwd door twee elektromotoren van 374 kW en hebben een totaal geïnstalleerd vermogen van 749 kW. De frequentieregelde, dieselelektrische aandrijflijn regelt het toerental van de schroef op basis van variabelen als beladingsgraad, waterstand en vaarroute, wat resulteert in een brandstofbesparing tot 35% en aanzienlijk lagere emissies. Verdere energiebesparingen op dit toch al opmerkelijk efficiënte ontwerp worden gerealiseerd door het plaatsen van een VentiFoil®-systeem op het schip. Met deze zeilen kunnen verdere rendementen van 8% - 12% worden gerealiseerd.

Toekomst

Met deze nieuwe schepen heeft Hartel Shipping belangrijke stappen gezet richting de toekomst. John Brobbel, CEO van Hartel Shipping & Chartering, vertelt: "Met de Energy Efficiency Design Index van 2025 in gedachten, wilden we voorbereid zijn op de toekomst in de scheepvaart en meer flexibiliteit toevoegen aan onze business. Deze nieuwe schepen geven ons de mogelijkheid om ons te blijven richten op waar we het beste in zijn: slim transport. Ze stellen ons in staat om op maat gemaakte logistieke plannen te blijven leveren aan onze klanten en om de top van onze business te blijven".

De nieuwe schepen zijn ontworpen door Conoship International en vormen een welkome aanvulling op de Vliet-vloot. Brobbel: "De schepen hebben nog geen naam, maar de namen sluiten aan bij onze bestaande Vliet-schepen. Met deze drie schepen hebben we een complete vloot waarmee we elke logistieke uitdaging aankunnen, we zijn klaar voor de toekomst". (Bron en afbeelding: Hudig & Veder, 7-2-2025).

Wagenborg investeert in sneldienst naar Ameland met bouwcontract voor nieuwe 'Wadden ferry'

Nes Ameland, 12 februari 2025 - Wagenborg Passagiersdiensten en Next Generation Shipyards hebben het

bouwcontract voor een nieuwe 'Wadden ferry' ten behoeve van de sneldienst getekend. Deze miljoeneninvestering in de verbinding tussen Ameland en Holwert werd afgelopen zomer al aangekondigd en is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid van Ameland. Wagenborg Passagiersdiensten directeur Jieskje Hollander: "Wij voelen ons verantwoordelijk om zo goed mogelijk de levensaderfunctie te vervullen tussen het eiland en de wal voor de lange termijn. Daarom ontwikkelen wij onze diensten verder, waar dit nieuwe schip een goed voorbeeld van is."

Het nieuwe passagiersschip zal ruimte bieden aan 75 reizigers. Ze komt tegemoet aan de groeiende vraag en de druk op de bereikbaarheid van het Waddeneiland. Met de bouw van dit nieuwe schip investeert Wagenborg Passagiersdiensten in een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding tussen Ameland en Holwert. Economische impuls voor Noord-Nederland

De bouw van het schip wordt uitgevoerd door NG Shipyards in samenwerking met een aantal Noord-Nederlandse onderaannemers. Hiermee levert de bouw niet alleen een belangrijke bijdrage aan het vervoer van- en naar de eilanden, maar geeft deze order ook een direct positief impuls aan de economie en werkgelegenheid in de regio.

Next Generation Shipyards: een nieuwe generatie sneldienst

Het ontwerp van de Wadden ferry is volledig afgestemd op de unieke omstandigheden van het vaargebied in de Waddenzee en de specifieke wensen van Wagenborg Passagiersdiensten. Dankzij een diepgang van slechts 80 centimeter worden de vaar- en passeermogelijkheden betrouwbaarder en beter, met name bij lagere waterstanden.

Het schip is uitgerust met een nieuw type waterjet met een hoog rendement, die in combinatie met het efficiënte scheepsontwerp zorgt voor een lager brandstofverbruik. De drie motoren voldoen aan de strengste emissie-eisen en minimaliseren de uitstoot van schadelijke stoffen. Dit resulteert niet alleen in een zuinige werking, maar draagt ook bij aan een verdere reductie van de CO₂-uitstoot. De Wadden Ferry stoot per afvaart ruim 50% minder CO₂ uit dan de huidige M.s. Fostaborg. Daarnaast neemt de Wadden Ferry meer passagiers mee. Hierdoor neemt de uitstoot per passagier zelfs nog verder af tot minder dan 30% in vergelijking met de huidige sneldienst. Bovendien is het schip voorbereid op het gebruik van biodiesel en kan het in de toekomst relatief eenvoudig worden omgebouwd naar een volledig elektrische aandrijving.

Voor optimale veiligheid is het schip voorzien van de meest moderne navigatiemiddelen. Daarnaast beschikt de sneldienst over een geavanceerd Mouse Boat positioneringssysteem, waarmee het schip in alle richtingen en snelheden gemanoeuvreed kan worden. Dit systeem is vooral van grote waarde tijdens het veilig aan- en afmeren, waar precisie en wendbaarheid essentieel zijn.

Voor het comfort van de passagiers is er meer bagageruimte gecreëerd, zowel aan de achterzijde van het schip als onder de stoelen. Daarnaast zijn er USB-C poorten bij de stoelen geplaatst, zodat reizigers tijdens de overtocht hun apparaten kunnen opladen en beschikt het schip over voorzieningen voor mindervaliden.

Oplevering eind december 2025

De nieuwe Wadden ferry zal voor het einde van 2025 worden opgeleverd aan Wagenborg Passagiersdiensten. Naar verwachting wordt het nieuwe schip begin 2026 in de vaart genomen. (Persbericht: Wagenborg, 12 februari 2025).

Goederenoverslag haven Rotterdam in 2024 licht afgenomen



De overslag in de haven van Rotterdam is in 2024 met 0,7% gedaald. De totale overslag kwam daarmee uit op 435,8 miljoen ton, ten opzichte van 438,8 miljoen ton in dezelfde periode vorig jaar. Dat de totale overslag een daling laat zien, komt voornamelijk door minder overslag van kolen en ruwe olie. Groei was er in het

containersegment.

Als gevolg van toenemende consumentenuitgaven groeide de overslag met 2,8% tot 13,8 miljoen TEU. Ook de overslag in de segmenten ijzererts en schroot, minerale olieproducten en overig droog massagoed nam toe. Het Havenbedrijf heeft een sterk financieel jaar achter de rug. De stevige vermogenspositie stelt het Havenbedrijf in de gelegenheid fors te investeren in infrastructuur voor een toekomstbestendige haven. Zo is gestart met de bouw van CO2-transport- en opslagproject Porthos en investeerde het Havenbedrijf in het digitaal weerbaarder maken van de Rotterdamse haven door de opzet van een landelijk cybersecurity platform en de verdere uitrol van de Vertrouwensketen.



Goederenoverslag in de haven van Rotterdam in 2024

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: "We zijn afgelopen jaar als stabiele haven in woelig internationaal vaarwater terechtgekomen. Geopolitieke spanningen en regionale conflicten hadden impact op de wereldeconomie, wat zorgde voor onzekerheid op de markten. Economische groei in Europa bleef achter op andere regio's en dat zien we terug in de overslag en de investeringen van het bedrijfsleven in de Rotterdamse haven. Ondanks de conflicten in de wereld hebben we als haven laten zien dat we veerkrachtig zijn en onverminderd blijven investeren in de haven van de toekomst."

Maatschappelijke waarde

Het Havenbedrijf wil in balans met de omgeving bouwen aan een toekomstbestendige haven. Het verbinden van stad en haven is een belangrijke prioriteit voor het Havenbedrijf. Het afgelopen jaar zijn er nieuwe samenwerkingen aangegaan met partners in Rotterdam-Zuid, zoals Theater Zuidplein. Met het Havenomgevingsfonds blijft het Havenbedrijf investeren in de kwaliteit van de leefomgeving, in de stad en de regio. Ook is een pilot gestart met havensprekuren voor bewoners in verschillende wijkhubs en is de bouw van havenervaringscentrum Portlantis afgerond.



Energie- en grondstoffentransitie

Het afgelopen jaar is een aantal projecten aangevangen die bijdragen aan de energietransitie. De aanleg van het CO₂-transport- en opslagproject Porthos is gestart. In de tweede helft van het jaar is, als onderdeel van dit project, met de bouw van het compressorstation begonnen. In het compressorstation wordt in 2026 de afgevangen CO₂ op druk gebracht, waarna deze via een zeeleiding naar een uitgeproduceerd gasveld onder de Noordzeebodem wordt geleid. Ook de bouw van de waterstofleiding door de haven en de waterstoffabriek van Shell zijn in volle gang. Daarnaast zijn er dit jaar nieuwe overeenkomsten voor het gebruik van walstroom ondertekend met de containerterminals op de Maasvlakte. De walstroominstallatie voor Cruise Terminal Rotterdam is inmiddels gereed en zal na een testfase in het voorjaar van 2025 in gebruik worden genomen. Ook is er duidelijkheid gekomen over de aanleg van de Delta Rhine Corridor (DRC). Waar eerder vorig jaar een vertraging van vier jaar werd aangekondigd voor de ontwikkeling van waterstof- en CO₂-leidingen, is eind vorig jaar besloten om prioriteit te geven aan deze modaliteiten. De oplevering van de waterstofleiding staat nu gepland voor 2031/2032 en de CO₂-leiding voor 2032/2033. Havenbedrijf Rotterdam is positief over dit besluit van de minister van Klimaat en Groene Groei en blijft inzetten op verdere versnelling, omdat deze verbindingen van cruciaal belang zijn voor het verduurzamen van de industrie in Rotterdam en het Europese achterland.

Voor de verduurzaming van de Rotterdamse industrie is meer infrastructuur nodig, net als nieuwe oplossingen om het elektriciteitsnet te ontlasten. Bedrijven in het havencomplex die willen verduurzamen, hebben daarnaast te maken met uitdagingen op het gebied van vergunningen, stikstof, hoge nettarieven voor stroom, hoge energieprijzen, trage marktontwikkeling en toenemende druk op de beschikbare ruimte. Havenbedrijf Rotterdam sluit zich dan ook aan bij de oproep voor duidelijke en consistente industriepolitiek en minder regeldruk vanuit het Rijk en Europa om de energie- en grondstoffentransitie te laten slagen en de industrie te behouden en de gelegenheid te geven te transformeren.

Digitalisering en weerbaarheid

In 2024 is voortgang geboekt in het weerbaarder maken van de haven en de logistieke keten via Rotterdam. De cyberdreiging voor havens neemt elke dag toe. Cyberincidenten hebben impact op de hele logistieke keten door de nauwe onderlinge verbondenheid van de verschillende partijen. Om hier beter tegen bestand te zijn, hebben de havenbeheerders die vallen onder de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) – Groningen Seaports, North Sea Port, Port of Rotterdam, Port of Moerdijk en Port of Amsterdam – besloten om samen met bedrijven in hun gebied het havenecosysteem digitaal weerbaarder te maken. De Stichting FERM, die al actief is voor de havens van Rotterdam en Moerdijk, wordt hiervoor omgevormd tot een landelijk cybersecurityplatform voor de Nederlandse zeehavens verenigd in de BOZ.

In de strijd tegen drugscriminaliteit ondersteunt het Havenbedrijf de uitrol van de Vertrouwensketen. Deze publiek-private samenwerking heeft als doel logistieke ketens digitaal weerbaarder te maken tegen criminaliteit en diefstal. De essentie van de Vertrouwensketen is dat ketenpartijen uitdrukkelijk de volgende schakel in de logistieke keten identificeren. Door de Vertrouwensketen is het niet meer mogelijk om onrechtmatig een container op te halen bij de terminal. Alle grote rederijen en containerterminals werken inmiddels via de Vertrouwensketen en sinds de start zijn in de haven van Rotterdam meer dan 630.000 importcontainers op de nieuwe veilige en betrouwbare manier afgehandeld. In februari 2025 worden de laatste vaargebieden, Azië en Oceanië, toegevoegd.

**Erts * Economische waarde * Overslag
Droog massagoed**



De overslag van droog massagoed is met 0,8% gestegen vergeleken met dezelfde periode vorig jaar. De stijging wordt voornamelijk veroorzaakt door de hogere overslag van ijzererts en schroot. Dit segment steeg met 5,7% naar 29,7 miljoen ton als gevolg van de licht toegenomen staalproductie in Duitsland, het aanvullen van voorraden in het eerste half jaar en de toename van de re-export van ijzererts. Ook het segment 'Overig droog massagoed' (industriële mineralen, non-ferro ertsen, meststoffen, zout, etc.) laat een groei zien van 21,5%*. Dit is opmerkelijk aangezien de industriële productie nog steeds onder druk staat en de vraag naar grondstoffen niet groeit. De groei van dit segment is een reactie op de sterke daling in 2023 en betreft meer het aanvullen van voorraden dan structurele groei van de vraag. De overslag van kolen nam af met 18% als gevolg van de lage vraag naar energiekolen voor stroomproductie. De vraag naar energiekolen nam af door de concurrentie van gas, waarvan de prijs is gedaald, en van duurzame energiebronnen.



Nat massagoed

Het segment nat massagoed daalde met 2,7% naar 200 miljoen ton. De overslag van ruwe olie daalde met 4,5% tot 97,8 miljoen ton door onderhoud aan raffinaderijen in Rotterdam en het achterland. Er werd 0,8% meer minerale producten overgeslagen. Dit komt door meer handel in stookolie en meer vraag naar kerosine. De overslag van diesel daalde door lagere vraag. De overslag van LNG daalde 5,3%. Net als in de rest van Europa werd er minder geïmporteerd vanwege de hoge voorraden. De overslag van overig nat massagoed daalde 2,2%, vooral door een daling van de overslag van hernieuwbare brandstoffen. Er was onder andere minder export naar Zweden vanwege een lager mengpercentage voor biobrandstoffen in Zweden.



Containers en breakbulk

De overslag van containers is in 2024 gestegen met 2,5% in tonnen tot 133,4 miljoen ton en met 2,8% in TEU tot 13,8 miljoen TEU. De groei in het containersegment is te verklaren door de aangetrokken Europese consumptie. De indexatie van lonen en teruglopende inflatie zorgden voor een toename van besteedbaar inkomen en hogere vraag naar consumentenproducten en voedsel.

Het segment breakbulk laat een daling zien van 3,7%. Het roll-on-roll-off-verkeer (RoRo) is stabiel gebleven door een sterk vierde kwartaal vanwege de inzet van nieuwe diensten en grotere schepen. Overig stukgoed daalde met 10% vanwege minder op- en overslag van staal en non-ferro-producten door de lagere vraag uit de Europese industrie en de sancties op Russisch aluminium.

Investerings en financiën

De financiële positie van Havenbedrijf Rotterdam maakte een stijging mogelijk van de bruto investeringen met 11% tot € 320,6 miljoen. Investerings in traditionele hardware zoals kademuren en steigers, infrastructuur voor de energietransitie, maar ook in innovatie en digitalisering zijn van wezenlijk belang om te zorgen dat de haven aantrekkelijk blijft als logistiek knooppunt en vestigingsplaats. De grootste investeringen in 2024 zijn gedaan in de verdere aanleg van kademuren voor de uitbreiding van de containerterminals in de Prinses Amaliahaven (€ 42,5 miljoen), in de aanleg van het CO₂-transport- en opslagproject Porthos (€ 39,4 miljoen), de verbreding van het Yangtzekanaal (€ 22,5 miljoen) en de ontwikkeling van havenervaringscentrum Portlantis (€ 12,8 miljoen).



Het Havenbedrijf heeft een sterk financieel jaar achter de rug. De opbrengsten stegen met 4,8% tot € 882,0 miljoen. De operationele lasten stegen met 8,7% tot € 318,5 miljoen. Deze kostentoeename werd veroorzaakt door een indexatie van de salariskosten en toegenomen exploitatiekosten voor het onderhoud en beheer van de haven. Per saldo nam het bedrijfsresultaat voor rente, afschrijvingen en belasting (EBITDA) toe met 2,7% tot € 563,5 miljoen. Het nettoresultaat steeg met € 40,2 miljoen tot € 273,7 miljoen. De belangrijkste onderdelen van de omzet zijn de opbrengsten uit verhuur van terreinen en havengelden. De inkomsten uit terreinen zijn als gevolg van nieuwe contracten, prijsherzieningen of uitbreiding van bestaande contracten gestegen met € 41,6 miljoen tot € 508,6 miljoen. De opbrengsten uit havengelden zijn in 2024 met 0,9% afgenomen tot € 336,5 miljoen. Dit is een gevolg van een negatief prijseffect door de hogere call-size van tankers en containerschepen. Door het omvaren rond Kaap de Goede Hoop varen er minder schepen naar Europa, maar deze zijn wel voller beladen.

Oproep om te investeren in concurrentievermogen Europese en Nederlandse industrie

De huidige wereldwijde spanningen hebben geleid tot onzekere marktomstandigheden, een toename van cyberaanvallen en verstoringen in de logistieke keten voor de haven en het industriële complex. Ook lokaal zijn er uitdagingen op het gebied van ondermijnende criminaliteit, stikstof, netcongestie en werkgelegenheid. De haven blijft zich aanpassen aan de omstandigheden om de concurrentiepositie te behouden en economische en maatschappelijke waarde te kunnen blijven leveren aan Nederland en Europa.

Voor een succesvolle transitie naar een klimaatneutrale haven, de strategische autonomie van Europa en het

borgen van de leveringszekerheid voor Europa, zijn voorspelbare en competitieve marktomstandigheden voor investeringen in de verduurzaming van de industrie cruciaal. In aanloop naar de publicatie van de Clean Industrial Deal en de Voorjaarsnota roept het Havenbedrijf, samen met internationale partners, de Europese Commissie en de Nederlandse overheid op, om het concurrentievermogen van de Europese en de Nederlandse industrie te versterken en barrières weg te nemen. Hierbij moet de focus liggen op het verstevigen van internationale ketens en industriële clusters.

* De overslagcijfers van agribulk en overig droog massagoed (incl. biomassa) tonen afwijkingen ten opzichte van 2023 door de correcties op de ZHG-aangiftes die in februari 2023 zijn doorgevoerd. Gecorrigeerd komt agribulk uit op 7,5% en overig droog massagoed op 21,5%. (Bron: Port of Rotterdam.com, 21 februari 2025. Foto's: Teun van der Zee).

WERFNIEUWS



HAV LEITI, IMO 1098028, General Cargo Ship, type GADUS 5600, 4.154 GT, 5.600 DWT, 21-11-2024 contract, 27-2-2025 kiel gelegd TB Shipyards Kampen te Kampen onder bouwnummer TB KAMPEN 378, 15-5-2026 geplande oplevering als HAV LEITI aan Navigare Shipping SP/F, Soldafjord, Faeröer Islands. Een zusterschip is in aanbouw onder bouwnummer TB KAMPEN 379, IMO 1098169, 25-9-2026 geplande oplevering aan Navigare Shipping SP/F, Soldafjord, Faeröer Islands.

Kielleggingsceremonie eerste 5600 DWT GADUS-serie vrachtschip

Thecla Bodewes Shipyards kondigt met trots de succesvolle kielleggingsceremonie aan van Hav Leiti, het eerste schip in de nieuwe GADUS-serie van 5600dwt drogeladingschepen. Deze feestelijke gebeurtenis markeert zelfs een belangrijke mijlpaal in de productie van dit ultramoderne schip.

De Hav Leiti is het eerste van vier zeer efficiënte en duurzame vrachtschepen die zijn ontworpen in nauwe samenwerking tussen Navigare Shipping en Thecla Bodewes Shipyards in Nederland. De serie is in opdracht van Navigare Shipping, een toonaangevend scheepvaartbedrijf gevestigd op de Faeröer-eilanden, gebouwd. Deze moderne schepen zijn ontworpen om te voldoen aan de hoogste normen van efficiëntie, duurzaamheid en ecologische duurzaamheid, terwijl ze klaar zijn voor toekomstige alternatieve energiebronnen, wat de gedeelde toewijding van zowel Thecla Bodewes Shipyards als Navigare Shipping aan de toekomst van maritiem transport weerspiegelt. Aangezien beide bedrijven familiebedrijven zijn, is dit partnerschap gebouwd op een sterk fundament van wederzijds vertrouwen en gedeelde waarden, wat hun samenwerking verder versterkt.

"De kiellegging van Hav Leiti markeert het begin van een nieuw tijdperk in duurzame vrachtscheepvaart", aldus Thecla Bodewes, CEO bij Thecla Bodewes Shipyards. "Deze scheepsserie is een weerspiegeling van onze toewijding aan innovatie, betrouwbaarheid en efficiëntie in de scheepsbouw. We zijn vereerd om samen te werken met Navigare Shipping om schepen te leveren die nieuwe industriënormen stellen."

Met een draagvermogen van 5600 dwt is de GADUS-serie ontworpen om de brandstofefficiëntie te optimaliseren en tegelijkertijd een maximale laadcapaciteit en operationele veelzijdigheid te garanderen. De schepen bevatten de nieuwste ontwikkelingen in scheepsbouwtechnologie om de duurzaamheid en prestaties in wereldwijde scheepvaartactiviteiten te verbeteren. De Hav Leiti is uitgerust met een dieselelektrisch voortstuwingssysteem bestaande uit vier generatorsets en een vaste schroef in een straalbuis, wat zorgt voor een minimaal brandstofverbruik en verminderde emissies, terwijl het uitstekende manoeuvreerbaarheid biedt. Bovendien voldoet het schip aan de IMO Tier-3-regelgeving en is het uitgerust met een rioolwaterzuiveringsinstallatie voor milieuverantwoord varen in het Baltische gebied.

Verdere duurzaamheidsmaatregelen omvatten een waltransformatorsysteem, dat emissievrij lossen in de haven mogelijk maakt, en een elektrische zelfontlader op een wagon, die de efficiëntie van de vrachtafhandeling verbetert. Het schip beschikt ook over een zeer hoog kubieke vrachtruim, waardoor het ideaal is voor verschillende soorten vracht.

Kielleggingsceremonie markeert belangrijke mijlpaal voor eerste 5600dwt GADUS-serie drogeladingschip gebouwd door Thecla Bodewes Shipyards voor Navigare Shipping.

Thecla Bodewes Shipyards kondigt met trots de succesvolle kielleggingsceremonie aan van Hav Leiti, het eerste schip in de nieuwe GADUS-serie van 5600dwt drogeladingschepen. Deze feestelijke gebeurtenis markeert zelfs een belangrijke mijlpaal in de productie van dit ultramoderne schip.

De Hav Leiti is het eerste van vier zeer efficiënte en duurzame vrachtschepen die zijn ontworpen in nauwe samenwerking tussen Navigare Shipping en Thecla Bodewes Shipyards in Nederland. De serie is in opdracht van Navigare Shipping, een toonaangevend scheepvaartbedrijf gevestigd op de Faeröer-eilanden, gebouwd. Deze moderne schepen zijn ontworpen om te voldoen aan de hoogste normen van efficiëntie, duurzaamheid en ecologische duurzaamheid, terwijl ze klaar zijn voor toekomstige alternatieve energiebronnen, wat de gedeelde

toewijding van zowel Thecla Bodewes Shipyards als Navigare Shipping aan de toekomst van maritiem transport weerspiegelt. Aangezien beide bedrijven familiebedrijven zijn, is dit partnerschap gebouwd op een sterk fundament van wederzijds vertrouwen en gedeelde waarden, wat hun samenwerking verder versterkt.

"De kiellegging van Hav Leiti markeert het begin van een nieuw tijdperk in duurzame vrachtscheepvaart", aldus Thecla Bodewes, CEO bij Thecla Bodewes Shipyards. "Deze scheepsserie is een weerspiegeling van onze toewijding aan innovatie, betrouwbaarheid en efficiëntie in de scheepsbouw. We zijn vereerd om samen te werken met Navigare Shipping om schepen te leveren die nieuwe industriestandaarden stellen."



Met een draagvermogen van 5600 dwt is de GADUS-serie ontworpen om de brandstofefficiëntie te optimaliseren en tegelijkertijd een maximale laadcapaciteit en operationele veelzijdigheid te garanderen. De schepen bevatten de nieuwste ontwikkelingen in scheepsbouwtechnologie om de duurzaamheid en prestaties in wereldwijde scheepvaartactiviteiten te verbeteren. De Hav Leiti is uitgerust met een dieselelektrisch voortstuwingssysteem bestaande uit vier generatorsets en een vaste schroef in een straalbuis, wat zorgt voor een minimaal brandstofverbruik en verminderde emissies, terwijl het uitstekende manoeuvreerbaarheid biedt. Bovendien voldoet het schip aan de IMO Tier-3-regelgeving en is het uitgerust met een rioolwaterzuiveringsinstallatie voor milieuverantwoord varen in het Baltische gebied.

Verdere duurzaamheidsmaatregelen omvatten een waltransformatorsysteem, dat emissievrij lossen in de haven mogelijk maakt, en een elektrische zelfontlader op een wagon, die de efficiëntie van de vrachtafhandeling verbetert. Het schip beschikt ook over een zeer hoog kubieke vrachtruim, waardoor het ideaal is voor verschillende soorten vracht.

Het hele schip is in eigen huis ontworpen door Thecla Bodewes Shipyards en is uitgerust met een geavanceerd automatiseringssysteem, dat optimale prestaties, veiligheid en betrouwbaarheid tijdens de hele operatie garandeert.

Álvur Højgaard, CEO van Navigare, voegde toe: "We zijn verheugd getuige te zijn van de kiellegging van Hav Leiti, een schip dat onze visie op moderne en milieuvriendelijke maritieme logistiek belichaamt. Dit markeert het begin van een opwindende reis en we kijken ernaar uit om Hav Leiti en haar zusterschepen de zee op te zien gaan."

De bouw van Hav Leiti zal de komende maanden doorgaan. De levering van het eerste schip staat gepland voor het voorjaar van 2026, gevolgd door de voltooiing van de resterende schepen in de serie.

De feestelijke kielleggingsceremonie werd bijgewoond door de eigenaren van Navigare Shipping en het management van Thecla Bodewes Shipyards, wat een belangrijke fase markeerde in de bouw van Hav Leiti. In overeenstemming met de goede maritieme traditie werd een speciale munt op de kiel gelast, die symbool stond voor geluk en veilige reizen voor het schip en zijn bemanning.

Deze mijlpaal onderstreept de sterke samenwerking tussen Europese maritieme belanghebbenden bij het bevorderen van de volgende generatie vrachtvervoer.

Navigare Shipping

Navigare Shipping werd in 1966 opgericht door de familie Højgaard met één baggerschip genaamd Pilot. Aanvankelijk was het bedrijf gespecialiseerd in baggerschepen, maar geleidelijk verlegde het zijn focus naar algemene vrachtschepen. De afgelopen jaren heeft Navigare een aanzienlijke groei doorgemaakt en bezit het nu een vloot van 13 schepen, terwijl het momenteel nog eens drie schepen exploiteert in Noord-Europa. Met

een personeelsbestand van ongeveer 200 werknemers heeft het bedrijf zijn hoofdkantoor in Søldarfjørður, Faeröer, een operationeel kantoor in Noorwegen en logistieke kantoren in Glasgow, Schotland en Reykjavík, IJsland.

Thecla Bodewes Shipyards, met het hoofdkantoor in Kampen (Nederland), is een familiebedrijf van de zevende generatie met een gecombineerde ervaring in scheepsbouw van meer dan driehonderd jaar. De focus van de scheepswerf ligt op het leveren van toekomstbestendige slimme schepen die streven naar emissievrije scheepvaart met behulp van innovatieve duurzame oplossingen. Met meer dan 200 nieuwbouwschepen die succesvol zijn afgeleverd aan tevreden klanten, waarvan 25 dieselelektrisch, LNG-elektrisch en waterstofelektrisch, en meer dan 15 jaar ervaring met dieselelektrische voortstuwingssystemen, heeft de scheepswerf bewezen schepen te kunnen leveren die aan de hoogste normen voldoen. Naast innovatieve multifunctionele shortsea-schepen bouwt Thecla Bodewes Shipyards ook ondiepe watersleepboten en duwbotten, moderne baggerschepen en schepen voor speciale doeleinden. (Bron en afbeeldingen: Thecla Bodewes Shipyards, 28-2-2025).



Damen Shiprepair hield niet voldoende rekening met risico's voorafgaand aan dodelijke botsing

De dodelijke botsing tussen de 'SAIPEM 7000' en het boorplatform 'NOBLE REGINA ALLEN' in de Botlek op 21 februari 2024, heeft aangetoond dat de Damen Shiprepair Rotterdam onvoldoende rekening heeft gehouden met de risico's van gelijktijdige operaties, zo stelt de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in zijn rapport over het ongeval. Een gebrek aan coördinatie, slechte communicatie en het ontbreken van structurele veiligheidsmaatregelen droegen bij aan het ongeval waarbij een 59-jarige Damen-lasser om het leven kwam.

Tijdens de dokmanoeuvre op de scheepswerf Damen Shiprepair Rotterdam in de Botlek raakte het kraanschip uit koers door onder andere slechte weersomstandigheden. Een lasser was op dat moment bezig op een steiger aan de buitenkant van het boorplatform. Hij raakte bekneld en viel in het water. Ondanks intensieve zoekacties werd het lichaam van het overleden slachtoffer pas ruim drie weken later gevonden.

Het risicomanagement van complexe operaties op de scheepswerf Damen Shiprepair Rotterdam in de Botlek moet worden verbeterd. Met name complexe activiteiten die gelijktijdig worden uitgevoerd, vragen om een meer diepgaande aanpak van risicomanagement. De scheepswerf moet ervoor zorgen dat risico's inzichtelijk en beheerst zijn. De partijen die samenwerken aan complexe activiteiten, moeten vooraf scenario's met elkaar doornemen. Hierbij moeten ze de risico's die zich kunnen voordoen in kaart brengen en handelingsopties afspreken.

Loodsen moeten zich goed voorbereiden op het veilig uitvoeren van complexe activiteiten zoals het aanmeren van een kraanschip. Zo moeten ze continu aannames toetsen bij alle betrokken partijen en hun mening geven over mogelijke risico's. De Regionale Loodswezenvereniging Rotterdam-Rijnmond is ervoor verantwoordelijk dat loodsers zich ook daadwerkelijk op deze manier voorbereiden.

De Raad adviseerde onder andere dat de werf, het Regionaal Loodswezen Rotterdam-Rijnmond en de scheepseigenaar bij complexe, gelijktijdige operaties vooraf met elkaar in overleg treden. Zo kunnen zij alle activiteiten op de werf overzien, mogelijke risico's verkennen, verschillende scenario's bespreken en afspraken maken over onderlinge communicatie.

Bij complexe operaties op of nabij de locatie van Damen Ship Repair is de scheepswerf eindverantwoordelijk

voor het beheersen van de risico's, met name als er gelijktijdig werkzaamheden plaatsvinden. Samen met de andere partijen die betrokken zijn bij de voorbereiding en uitvoering van complexe operaties, moet de scheepswerf inzicht krijgen in en de risico's van die operaties beheersen (individueel en gelijktijdig). De andere betrokken partijen hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat dit gebeurt. Dit geldt met name als partijen afwijken van de vooraf gemaakte afspraken voor de uitvoering van een operatie, zoals het overschrijden van windlimieten. De Raad doet daarom een aanbeveling aan alle partijen gezamenlijk en aan Damen, de Pilotage Corporation en Saipem afzonderlijk.

Bij een complexe operatie als het aanmeren van de 'SAIPEM 7000' kunnen de betrokken partijen veiligheidswinst behalen als ze zich richten op hun gezamenlijke bijdrage aan de veiligheid, vooraf en gezamenlijk met elkaar overleggen over het geheel van de verschillende activiteiten op het terrein, mogelijke risico's verkennen, verschillende scenario's bespreken en afspraken maken over communicatie.

Naar aanleiding van dit incident heeft Damen Shiprepair Rotterdam reeds een aantal acties uitgevoerd om de veiligheid te verbeteren (zie Bijlage B). Deze acties sluiten goed aan bij de lessen die uit dit incident zijn getrokken en zijn vooral gericht op risicomanagement tijdens het aan- en afmeren. Daarnaast is het van belang om aandacht te besteden aan risicomanagement van alle complexe handelingen die gelijktijdig op de werf plaatsvinden. De Raad doet daarom de volgende aanvullende aanbevelingen.

Naar de scheepswerf:

Zorg voor een gestructureerde aanpak van risicomanagement voor operaties die gelijktijdig op of nabij de scheepswerf plaatsvinden en elkaar kunnen beïnvloeden. Betrek alle relevante partijen bij risicomanagement, zowel in de individuele projecten als in combinatie met elkaar. Bespreek ook de verschillende scenario's die zich kunnen voordoen en hoe met deze risico's wordt omgegaan. Leg deze aanpak vast.

Maak een gezamenlijke herbeoordeling met de betrokken partijen van alle risico's die ontstaan als er wordt afgeweken van eerder gemaakte afspraken voor het uitvoeren van gelijktijdige operaties. Pas de scenario's voor risicomanagement indien nodig aan.

Werk de Life-Saving Rules bij en verbeter ze na dit incident en laat medewerkers actief nadenken over de implementatie hiervan. Benadruk het belang van veiligheid als gezamenlijke verantwoordelijkheid.

In Nederland geldt op bepaalde vaarwegen een loodsplicht. Deze loodsplicht wordt vervuld door één partij, namelijk de registerloodsen (behalve in de regio Scheldemonden. Hier wordt een deel van de loodsplicht vervuld door de Vlaamse loodsdienst). Deze monopoliepositie brengt een sterke verantwoordelijkheid met zich mee om het loodsen en manoeuvreren van schepen zo veilig mogelijk uit te voeren. De Onderzoeksraad doet daartoe de volgende aanbevelingen.

Aan het Regionaal Loodswezen Rotterdam-Rijnmond
Evalueer en verbeter op basis van de lessen die uit dit incident zijn geleerd (en vervolgens periodiek) de procedures in het Vademecum die moeten zorgen voor een goede voorbereiding op een speciaal transport, inclusief de middelen die worden gebruikt. Zorg er daarbij in ieder geval voor dat:

- dat deze procedures bij de piloten bekend zijn en dat zij zich ook aan deze procedures houden;
- de beschikbare en meest recente informatie is gemakkelijk toegankelijk voor de piloten;
- de loodsen zorgen ervoor dat de betrokken partijen (zoals de werf en de kapitein) bij de voorbereiding en uitvoering van complexe operaties ook weten welke afwegingen en keuzes zij maken, zodat deze partijen waar nodig kunnen aangeven of er risico's ontstaan.

Zorg ervoor dat bij reizen die door meer dan één piloot worden uitgevoerd, de betrokken piloten de reis gezamenlijk voorbereiden en uitvoeren. Daartoe moeten zij:

- gelijktijdig bij de voorbereiding betrokken zijn en toegang hebben tot dezelfde informatie;
- elkaar in de voorbereiding (bijvoorbeeld bij simulatietraining) en tijdens de uitvoering van de operatie op professionele wijze kunnen aanspreken op risicomanagement en hun aannames expliciet kunnen maken (bijvoorbeeld door 'hardop te denken');
- zorgen voor een effectief gebruik van NMS tijdens de uitvoering van complexe operaties.

De klant van een docking-operatie speelt een belangrijke rol in de manier waarop het risicomanagement en de uitvoering van die operatie plaatsvindt. Daarom doen zij de volgende aanbeveling.

Zorg ervoor dat de kapitein, zijn brugteam en de loods(en) gezamenlijk concrete afspraken maken over de



uitvoering van de dokoperatie, zodat iedereen weet hoe de operatie wordt uitgevoerd en wat hun taak is. Leg in de afspraken vast: de taakverdeling, de wijze van communicatie, verschillende scenario's en hoe om te gaan met vragen, twijfels en onduidelijkheden tijdens de operatie. Controleer bij de scheepswerf of zij de risico's van een complexe (simultaan) operatie zoals de dokoperatie begrijpen. Maak deze stap onderdeel van de voorbereiding op complexe operaties. (Timsen, 26-2-2025, Foto's: Teun van der Zee).



AFRIK MARABOU, IMO 9438133 (NB-313), foto: Ruud Zegwaard, 14-2-2025 binnenkomend voor Rotterdam



COS MARINER, IMO 9972294 (NB-303), 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. T.b.n. SEAZIP 14.

COS MASTER, IMO 9929405 (NB-288), Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance

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



COS MATE, IMO 9929417 (NB-296), Offshore Supply Ship, Monomaran Crewtenders, ontwerp Endurance 2727, 244 GT, 73 NT, 57 DWT, 20-9-2021 kiel gelegd bij Next Generation Shipyards B.V. onder bouwnummer NGS 33, 30-7-2022 (e) geplande oplevering aan Scheepvaartonderneming COS Mate V.o.F., Lauwersoog, 24-9-2022 te Lauwersoog gedoopt COS MATE, 5-11-2022 opgeleverd aan Scheepvaartonderneming COS Mate B.V., Harlingen (PDTO), in beheer bij Coastwise Offshore Services B.V., Schraard. 30 passagiers. 27,27 (23,98) x 9,60 x 4,85 x 2,200 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. 2-2025 herdoopt SEAZIP 12. (Foto: Coastwise Offshore Services, 24-9-2022, doop te Lauwersoog).

DAMEN YN 513227, IMO 9985198, Tug, 299 GT, 29-8-2024 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513227, 24-1-2025 opgeleverd als TSM TREZ aan Damen Workboats B.V., vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6665), in beheer bij Damen Shipyards Gorinchem B.V.

DAMEN YN 571799, IMO 9892004, Tug, Shoalbuster 2308, 106 GT, 22-5-2019 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571799, 29-1-2025 proefvaart onder Nederlandse vlag (PCYR).

DAMEN YN 571842, IMO 1020289, Utility Vessel, MultiCat 2309, 102 GT, 4-10-2022 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571842, 28-2-2025 opgeleverd als PAUL D aan Thamescraft Dry Docking Services Ltd., Londen-United Kingdom (MRPW7). 23,33 (22,00) x 9,00 x 3,00 x 2,000 meter. 9 kn. 1.498 EPK, 1.102 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 144 x 165, 1.900 rpm., vertraagd naar 319 rpm., AB Volvo Penta, Gothenborg. 28-2-2025 vertrokken naar Ramsgate.

DAMEN YN 571833, IMO 9971068, MultiCat 3313, 360 GT, 22-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571833, vlag: Nederland (PCYR), 13-2-2025 proefvaart als 571833 en terug naar Gorinchem.

FAIRPLAY-97, IMO 1026922, 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.



FUGRO ZENITH, IMO 9692624, Offshore Supply Ship, 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., Noorwegen (NIS), in beheer bij Solstad Shipping AS. 4.983 GT, 1.494 NT, 5.200 DWT. 88,80 (80,46) x 20,02 x 8,40 x 6,950 meter. 4 x Wärtsilä 6L26, Wärtsilä Italia S.p.A., Propulsion thruster, Azimuth P, FS275-S/WN, Wärtsilä Netherlands B.V. 29-6-2020 in beheer bij OSM Offshore AS. 9-9-2022 in beheer bij Remoy Shipping AS, Fosnavaag. 12-2022 vlag: Marshall Islands. 23-1-2025 verkocht aan Dubbi Shipping B.V., Bahamas (C6IE6), in beheer bij Remoy Shipping AS, Fosnavaag en Fugro Marine Services B.V., Leidschendam, herdoopt FUGRO ZENITH. (Foto: Marcel Coster, 28-2-2025, de eerste keer in de IJmond onderweg naar de Volendamkade).

GOUWESTROOM, IMO 8943569, 3-3-1998 (BV) opgeleverd door Jac. den Breejen, Hardinxveld (3210) als GOUWESTROOM aan Van Wijngaarden Materieel Exploitatie B.V., Hardinxveld. Roepsein PDGR, 80 GT, 20,70 x 6,50 x 2,55 x 2,050 meter, 1.458 EPK, 1.074 kW, 2 x 16 cyl, 123 x 127, 1.800 omw/min., G.M., vertraagd naar 350 omw/min., 11,5 kn. 2-2025 verkocht aan Aquatic Towing & Marine Ltd., vlag: United Kingdom (MRNF9), herdoopt AQUATIC WARRIOR. 18-2-2025 vertrokken naar Portsmouth.

HARRIS, IMO 1058432, Utility Vessel, EuroCarrier 2409, 5-2-2025 (e) te water, 13-2-2025 proefvaart, 28-2-2025 (BV-45821H) opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (648) als HARRIS aan Ardersier Port Scotland Ltd., Inverness-United Kingdom (MRKJ5). 140 GT, 24,00 (23,80) x 9,05 x 2,70 x 3,190 meter. 10 kn. 1.698 EPK, 1.250 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 144 x 165, 1.900 rpm., vertraagd naar 353 rpm., AB Volvo Penta, Gothenborg. 1-3-2025 vertrokken van Aalst naar Schotland, 4-3-2025 te Ardersier, Schotland.



NAUTILUS BALDER, IMO 8406157 (323), Tug, 22-2-1985 opgeleverd door Rosendal Verft AS (237) als BAMSE aan Buksen og Bjergning A/S, Oslo-Noorwegen (LNTR). 2004 onder Deense vlag (DIS) (OXMI2) in een contract met Kystværket, gestationeerd op het eiland Lofoten, herdoopt BAMSE TUG. 2010 verkocht aan BB Danmark AS, Kopenhagen-Denemarken. 2015 vlag: Noorwegen (LDYZ), 8-2015 herdoopt NAUTILUS BALDER. 8-11-2022 verkocht aan Seaworks Kabel AS, Sandnessjøen-Noorwegen (LDYZ), in beheer bij Geir Hokland AS. 3-2-2025 te Thyborøn, Denemarken, daar overgedragen aan Tambour Towing AS, Guldborg, vlag: Denemarken (DIS) (QUIY2), 2-2025 herdoopt SVEND. (Foto: Bent Mikkelsen, 3-2-2025, Thyborøn).



SOUTHPAW, IMO 1056109, 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 3,20x 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. (Foto: Nico Giltay, 30-1-2025. Puttershoek).

UKD SEADRAGON, IMO 1020370, Shoalbuster 2711, 325 GT, 1-8-2024 casco te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571866, 17-1-2025 (e) te water, 13-2-2025 proefvaart, 3-2025 geplande oplevering aan UK Dredging Ltd., Cardiff-United Kingdom (MROB6). 2 x 750 kW, 1.600 rpm., 2 x Permanent Magnet motors.

VB CAYENNE, IMO 1026934, 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



SD SEAL, IMO 9448188 (NB-294), type Robert Allen Rampart 3200, gebouwd als MEDYILMAZ 06 voor Med Marine Towage, Istanbul-Turkije, 23-5-2008 (BV) opgeleverd als SD SEAL door Med Yilmaz Tersanesi A.Ş., Zonguldak (6) aan Elisabeth Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. (9HIW9). 486 GT, 146 NT, 32,00 (30,46) x 11,60 x . x 5,360 meter, 5.218 EPK, 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, trekkracht 65 ton, 12 kn. 2-6-2008 vertrokken van de werf naar Rotterdam, 3-6-2008 passage Bosphorus, 21-6-2008 gearriveerd in de Europoort, 17-1-2009 aan het steiger van de Spido te Rotterdam gedoopt SD SEAL. 7-4-2016 in beheer bij Kotug-Smit Towage B.V. 8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L. 11-2019 verkocht aan Kotug Chartering B.V., Rotterdam, in beheer bij Boluda Corporación Marítima S.L. 16-2-2022 verkocht aan SD Seal B.V., Rotterdam, 14-2-2022 (F) vlag: Nederland (PDJM), in beheer bij Boluda Towage Rotterdam

B.V. 23-2-2025 op het Calandkanaal in aanvaring gekomen met een zeeschip, daarop dreigde de sleepboot te zinken en is door de VB TIGER tegen de wal gezet om dat te voorkomen. Tijdens die actie kwam er CO2 vrij, vier bemanningsleden zijn naar het ziekenhuis overgebracht voor onderzoek. Het Havenbedrijf maakte samen met een bergingsbedrijf een plan van aanpak om het schip te bergen, 25-2-2025 door de VB TIGER van de 4e Petroleumhaven naar de Prinses Margriethaven MV2 gebracht. 28-2-2025 te Amsterdam om te repareren. (Foto: Teun van der Zee, 4-4-2011).

VB THAMESBANK, IMO 9060704 (NB-325), 27-4-1992 te water gelaten, 1-10-1992 (BV) opgeleverd door Alstom Leroux Naval, St. Malo (Navale Saint Malo) (616) aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. Roepsein PHYE. 321 GT, 96 NT, 196 DWT. 30,60 (28,00) x 9,95 x 4,02 x 5,50 meter. 76 m3 bunkers. 11,5 kn. 3.356 EPK, 2470 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 240 x 280, 1.000 rpm., 2 Azimuth Thrusters, Deutz SBV6M628, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. 2-4-2002 verkocht aan SMIT Harbour Towage Rotterdam B.V. 2016 in beheer bij Kotug Smit Towage Rotterdam B.V. 1-8-2019 in beheer bij Boluda Corporación Maritima S.L. 23-9-2019 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V. 6-7-2023 (F) herdoopt VB THAMESBANK. 30-1-2025 vertrokken van de Europoort naar Hull, 30-1-2025 gearriveerd te Hull. 2-2025 thuishaven en vlag: Hull-United Kingdom (MRPS6).



The banner features the 'Tug e Zine all about tugs' logo on the left. The central text reads: 'Subscribe for free on tugezine.com. Free membership entitles you to copies of the Tug e Zine, Tug e Newsletter & exclusive content on tugezine.com.' On the right, there are images of the magazine and newsletter covers, showing various tugboats and maritime scenes.



Maersk overtreft zijn eigen verwachtingen voor het bedrijfsresultaat in 2024

Het bedrijfsresultaat (EBIT) van A.P. Møller-Mærsk steeg tot 6,4 miljard dollar in de jaarrekening van 2024, vergeleken met 3,9 miljard dollar in het voorgaande jaar. De 'Alette Mærsk' is Maersk's vierde dual-fuel methanolschip, en het vierde schip in de zogenaamde Equinox-klasse van 16.500 twintigvoets containers (TEU). Er is nog een lange weg te gaan voor de recordjaren 2021 en 2022, toen A.P. Møller-Mærsk een Deens record vestigde in de discipline van de winst op de jaarrekening.

Maar met een bedrijfswinst (EBIT) van 6,4 miljard dollar in de jaarrekening van 2024 kan CEO Vincent Clerc tevreden zijn dat hij het op twee na beste jaarresultaat in de geschiedenis van het bedrijf heeft behaald - een aanzienlijke stijging ten opzichte van 3,9 miljard dollar het jaar ervoor.

Dat staat in het jaarverslag van de scheepvaartgroep over 2024, dat zojuist is gepubliceerd.

De grootste rederij van Denemarken verhoogt de omzet in het jaarverslag voor 2024 met iets meer dan 4 miljard dollar tot 55,4 miljard dollar.

Alleen al naar de resultaten voor het laatste kwartaal van 2024 is de status als volgt: Het bedrijfsresultaat (EBIT) steeg tot maar liefst \$ 2 miljard tegen een verlies van \$ 500 miljoen in Q4 2023. Niemand kan er ook maar aan twijfelen dat het op financieel vlak een goede zaak is geweest voor A.P. Møller-Mærsk - en de andere containerrederijen - om de lange weg naar het zuiden van Afrika af te leggen.

"Ons vermogen om door een veranderende realiteit te navigeren is in 2024 op de proef gesteld, waar we onze inkomsten hebben verhoogd door ons vermogen om stabiele toeleveringsketens voor onze klanten te

behouden", legt CEO Vincent Clerc uit in een persbericht.

Het is natuurlijk de belangrijkste Ocean-divisie die de positieve ontwikkeling stimuleert vanwege het hoge niveau van de vrachttarieven gedurende het hele jaar. De Maersk-rekeningen vormen dus een positief gevolg van de onrust in de Rode Zee, die containerrederijen heeft gedwongen de lange reis naar het zuiden van Afrika te maken.

Het gevolg van de geopolitieke onrust is direct af te lezen in de financiële cijfers: In Ocean steeg het bedrijfsresultaat (EBIT) voor Q4 2024 naar maar liefst 1,6 miljard dollar. In hetzelfde kwartaal vorig jaar boekte Maersk een verlies aan operationele winst van USD 920 miljoen.

Maersk vervoerde in het vierde kwartaal van het jaar 3,1 miljoen containers, wat vergelijkbaar is met hetzelfde kwartaal vorig jaar. (Info: Soefart, 6-2-2025. Foto MADISON MÆRSK: Nico Sannes).

Containerschip MAERSK SALTORO in de vaart na tijdelijke reparaties

De 'MAERSK SALTORO (IMO 9725706 (NB-325) was op 5 februari weer onderweg, nadat het schip 23 dagen in de Stille Oceaan had rondgedreven na een storing aan de hoofdmotor. Het schip trok eerder al de aandacht toen Amerikaanse functionarissen in september 2024 in Baltimore aan boord gingen om een inspectie uit te voeren, omdat het een zusterschip was van de DALI. De hoofdmotor van het schip viel uit nadat het op 27 december Chili had verlaten. Het sleepbedrijf Pacific International meldt dat zijn Marshall Islands Towing and Salvage Company op 22 januari een sleepboot heeft ingezet die vier technici aan boord nam in Kosrae, in de Federale Staten van Micronesië, voordat het naar de 'Maersk Saltoro' ging, die ongeveer 550 mijl ten westen van Pohnpei, ook in Micronesië, rondreef. Tijdelijke reparaties zijn voltooid en het schema laat nu zien dat het schip op 18 februari de Nansha New Port in China zal bereiken, afhankelijk van de weersomstandigheden tijdens de rest van de reis. Het zal een maand achter op schema liggen en dan doorgaan naar Hong Kong, Shanghai en Ningbo. Het is onduidelijk wanneer of waar de permanente reparaties zullen worden voltooid. Maersk als chartermaatschappij hield de situatie in de gaten en had contact met de eigenaren van het schip. Het schip en de bemanning, evenals de lading, liepen geen gevaar en de eigenaren verzekerden hen dat de koelcontainers tijdens de storing bleven werken. Het schip maakte deel uit van een seizoensdienst die bekendstaat als de Cherry Express. Telers maakten zich zorgen omdat het schip was geladen met 1.353 koelcontainers met kersen die naar China waren verscheept ter gelegenheid van de viering van het Chinese Nieuwjaar. De zorg was dat de lange transittijden de kwaliteit van de zending hadden beïnvloed en de waarde ervan hadden verlaagd, naast de impact van de late aankomst. (Timsen, 10-2-2025).

ALBERT MÆRSK, IMO 9961805, dual-fuel methanol Container Ship, 172.093 GT, 87.399 NT, 174.009 DWT, 15146 TEU. 18-1-2023 eerste staal gesneden, 27-5-2024 kiel gelegd, 5-10-2024 te water, 21-1-2025 opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3322) als ALBERT MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZDN2).

ADRIAN MÆRSK, IMO 9948815, dual-fuel methanol Container Ship, 172.093 GT, 174.009 DWT, 15146 TEU. 30-10-2023 eerste staal gesneden, 29-4-2024 kiel gelegd, 31-8-2024 te water, 7-1-2025 opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3329) als ADRIAN MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZUU2).

ALVA MÆRSK, IMO 9961817, dual-fuel methanol Container Ship, 172.093 GT, 87.399 NT, 189.508 DWT, 15146 TEU. 29-1-2024 eerste staal gesneden, 27-6-2024 kiel gelegd, 31-10-2024 te water gelaten, 21-2-2025 opgeleverd door door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3337) als ALVA MÆRSK aan Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZEY2).



Stena STENA CONNECTA, IMO 1033133, Ro-Ro Cargo Ship, 21.500 GT, 9.500 DWT. 21-10-2024 kiel gelegd onder bouwnummer CHINA MERCHANTS JL WEIHAI W0321, 30-1-2026 geplande oplevering als STENA CONNECTA aan

STENA LINE LTD., Holyhead, vlag: United Kingdom.

De STENA CONNECTA is het tweede schip in een reeks van twee ro-ro-veerboten die zijn ontworpen voor de route Belfast-Heysham. Het is uitgerust met technologie zoals methanolaandrijving, batterijvoeding en walstroom, evenals rotorzeilen om het brandstofverbruik en de uitstoot te verminderen. Deze technologieën maken deel uit van het doel van Stena Line om de impact op het milieu te verminderen en duurzame scheepvaart te bevorderen.

"We zijn enthousiast over de lancering van 'STENA CONNECTA', een stap voorwaarts in ons NewMax-vlootinvesteringsprogramma", zegt Niclas Mårtensson, CEO van Stena Line.

Hij vervolgt: "Er is een groeiende vraag naar de route Belfast-Heysham en we zijn ervan overtuigd dat de extra capaciteit zal worden verwelkomd.

Niclas Mårtensson voegt eraan toe dat de nieuwe veerboot de capaciteit en duurzaamheid van de route zal verbeteren, in lijn met de milieudoelstellingen van Stena Line. (Persbericht Stena).

BANGKOK EXPRESS, IMO 9943889, Container Ship, 229.376 GT, 229.348 DWT, 18-6-2021 contract, 10-6-2024 kiel gelegd, 31-8-2024 te water, 3-2-2025 opgeleverd door Hanwha Ocean Co. Ltd. (4374) aan Hapag-Lloyd A.G., Hamburg-Duitsland (DDIT2). 4-2-2025 gedoopt BANGKOK EXPRESS, 6-2-2025 vertrokken op de eerste reis.

Welkom bij de vloot, "BANGKOK EXPRESS"!

Gisteren werd onze "Bangkok Express" officieel gedoopt in een vreugdevolle ceremonie op de Hanwha Ocean scheepswerf in Zuid-Korea door haar peettante, Artittaya Tanthuwani, echtgenote van NGOW HOCK Group CEO Borvornsint Tanthuwani.

Als 9e schip in onze 23.660 TEU Hamburg Express Class markeert onze "Bangkok Express" een nieuwe belangrijke mijlpaal in onze vlootuitbreiding. Met slechts drie zusterschepen die nog in aanbouw zijn, zijn we een stap dichterbij het voltooiën van deze baanbrekende klasse - de grootste ooit onder Duitse vlag.

We zijn trots om deze nieuwste aanwinst te verwelkomen terwijl we onze vloot blijven groeien en de toekomst van duurzame scheepvaart stimuleren - allemaal terwijl we werken aan een klimaatneutrale vloot tegen 2045. Volgende halte: Busan! De Bangkok Express is vanmorgen vertrokken en begint aan haar eerste reis. We wensen kapitein Alexander Meyer en zijn bemanning goede wind en vlotte vaart! (FB, Hapag-Lloyd, 5-2-2025).



Rapport over aanvaring bij Gibraltar gepubliceerd

Op 4 februari 2025 heeft de regering van Gibraltar het officiële rapport gepubliceerd over het onderzoek naar het aanvaringsongeval en het daaropvolgende zinken van de OS 35 (IMO 9172399) op 29 augustus 2022. De 'OS 35' had bunkers ingenomen en lag voor anker vlak tegenover Camp Bay. Toen het anker werd gelicht en vertrok om uit te varen vanaf Gibraltar, manoeuvreerde de kapitein van de 'OS 35' aanvankelijk achteruit, maar begon zich zorgen te maken dat het schip afdreef vanwege de getijdenstroming en de wind. Ondanks een verandering in manoeuvre, botste de 'OS 35' met de LNG-tanker 'Adam LNG' en begon water te maken terwijl het naar Europa Point voer voordat het aan de grond werd gezet voor de kust van Catalan Bay.

Het onderzoek werd uitgevoerd in overeenstemming met de Gibraltar Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. Het primaire doel was om de maritieme veiligheid te verbeteren en toekomstige incidenten van een soortgelijke aard te voorkomen. In het 37 pagina's tellende rapport kwam de Office of the Marine Accident Investigation Compliance Officer, onderdeel van het ministerie voor Zaken, Toerisme en de Haven, tot een aantal conclusies over het incident en deed enkele aanbevelingen gericht op het verbeteren van de veiligheid.

Uit het onderzoek bleek dat de kapitein en het brugteam op de 'OS 35' de vertrekmanoeuvre niet effectief in de gaten hielden en een fout maakten in hun begrip van de effecten van de getijdenstroom en wind. De Vessel Traffic Services (VTS) van de Gibraltar Port Authority hielden toezicht op de manoeuvre, maar hun interventies veranderden de acties van de kapitein niet en voorkwamen de botsing niet.

Na de botsing gaf de VTS de 'OS 35' opdracht om ondiep water in te varen om te voorkomen dat het schip zou zinken. De operator van de 'OS 35' werd door onderzoekers aanbevolen om de training en procedures van het brugteam te herzien voorafgaand aan aankomst en vertrek zonder een loods aan boord. De GPA werd aanbevolen om VTS te verplichten om schepen duidelijk advies te geven voordat toestemming werd gegeven om te vertrekken vanaf de Western Anchorage. Er werd ook aangedrongen om verplichte loods te overwegen

voor vertrekkende schepen, terwijl Gibraltar Pilots, het bedrijf dat loodsdiensten levert, werd geadviseerd om kapiteins duidelijke informatie te geven over de beschikbaarheid van een loods voor vertrek vanaf de Western Anchorage, zelfs als dit geen vereiste was. Het vertrek vanaf de Western Anchorage bij lichte wind en zwakke getijdencondities is een relatief eenvoudige manoeuvre, die wordt bewaakt door VTS. Het werd onwaarschijnlijk geacht dat de acties van VTS of de 'Adam LNG' de botsing hadden kunnen voorkomen. Als er een loods aan boord van de 'OS 35' was geweest, zou de [eerste] manoeuvre achterwaarts niet hun gekozen optie zijn geweest voor de locatie en omstandigheden die op die dag werden aangetroffen. Als de 'OS 35's' draai naar bakboord was ingezet terwijl het anker werd opgehaald, was er voldoende zeeruimte om door te varen en naar bakboord te draaien om de ankerplaats naar het westen te verlaten. Er was ook voldoende zeeruimte om tussen de schepen voor hen door te varen, wat meer controle over het schip zou hebben geboden dan door achterwaarts te manoeuvreren, waar de manoeuvre moeilijker te controleren en te monitoren is, aldus het rapport. (Timsen, 4-2-2025. Foto: Ruud & Marcel Coster, 15-8-2023).



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu

Europese landen plannen massale arrestatie van “schaduwvloottankers”

Er wordt gewerkt aan internationale wetgeving om Oostzeelanden in staat te stellen Russische schepen te weigeren bij het binnenvaren van de Oostzee

De Scandinavische en Baltische landen zijn bezig met het opstellen van plannen voor de inbeslagname van tankers van de Russische schaduwvloot.

Dit is wat TradeWinds schrijft.

Volgens diplomaten en functionarissen die door het internationale mediakanaal Politico worden geciteerd, wordt er nieuwe wetgeving opgesteld om het probleem aan te pakken.

De nieuwe wetgeving zal de autoriteiten in staat stellen schepen aan te houden die verdacht worden van illegale oliehandel en zal zware straffen omvatten voor rederijen en bemanningen die bij dergelijke activiteiten betrokken zijn.

Zo wordt voorkomen dat de schaduwscepen bijvoorbeeld de Oostzee opvaren om olie op te halen bij Russische terminals.

Deze stap wordt gezien als onderdeel van een gecoördineerde inspanning met andere Europese landen om ervoor te zorgen dat de sancties tegen Rusland effectief worden gehandhaafd.

De ontwikkeling onderstreept de groeiende bezorgdheid onder Europese landen over de rol van schaduwvloottankers bij het ondermijnen van internationale sancties.

De Scandinavische en Baltische landen, waaronder Denemarken, Zweden, Noorwegen, Finland, Estland, Letland en Litouwen, pleiten al lang voor een harde lijn tegen Rusland en proberen nu hun wettelijke kaders te versterken om actie te kunnen ondernemen tegen schepen die in strijd zijn met internationale sancties.

Schaduwvloottankers, die vaak onder goedkope vlag zijn geregistreerd, zijn een groeiende zorg voor Europese landen. Deze schepen worden gebruikt om sancties te omzeilen door olie uit Rusland te vervoeren naar markten die anders ontoegankelijk zouden zijn vanwege westerse beperkingen. Door deze schepen in beslag te nemen, hopen de Scandinavische en Baltische landen een sterk signaal af te geven dat het omzeilen van sancties niet zal worden getolereerd. (Soefart, 11-2-2025).

Bij foto

De olietanker 'Andromeda Star', een vermoedelijk Russisch schaduwship, werd in maart in de Sont aangevaren door een klein vrachtschip en moest vervolgens naar de scheepswerf van Fayard voordat het terug naar Rusland mocht varen.

Russische schaduwtanker KOALA mogelijk opzettelijk opgeblazen

De eigenaar van de 'KOALA', die drie explosies kreeg tijdens het opstarten van de motor in de haven van Ust-Luga, moet het schip binnen drie maanden uit de haven verwijderen, volgens de order van havenkapitein Igor Zolotykh die op 10 februari werd vrijgegeven. "De verwijdering van het gezonken eigendom moet worden uitgevoerd binnen een periode die niet langer is dan drie maanden vanaf de datum van uitgifte van deze order." De tanks van het schip bevatten bijna 130.000 ton olieproducten, waarvan meer dan 111.000 ton stookolie. Russische onderzoeksinstanties hebben de mogelijkheid niet uitgesloten dat het schip opzettelijk is opgeblazen.

Tijdens een inspectie van de buitenkant met een mini-ROV zijn drie gaten in de romp gevonden, vlak bij de machinekamer. De Russische veiligheidsdiensten dachten dat de tanker mogelijk was gemijnd. Er zijn geen explosieven aan boord gevonden, maar de veiligheidsdiensten inspecteerden de binnenkant van het schip met K9-teams en er werd een grondig ROV-onderzoek uitgevoerd.

Naast de Russen zijn ook vertegenwoordigers van Finland begonnen met het onafhankelijk onderzoeken van het incident. Om gegevens te verzamelen over de gevolgen van het ongeluk, stuurde het Finse leger een verkenningsvliegtuig. De 'KOALA' maakt deel uit van de Russische schaduwvloot, die het Kremlin helpt de westerse oliesancties te omzeilen. Greenpeace heeft eerder technische problemen met het schip gedocumen-

teerd en opgemerkt dat de bemanning de AIS uitschakelde tijdens het varen door de Oostzee. De laatste AIS-gegevens waren van 7 februari.

Naast het feit dat de 'KOALA' vijf keer van naam is veranderd en drie keer van eigenaar, heeft het afgelopen jaar de 'KOALA' onder vier verschillende vlaggen gevaren en heeft het eerder technische problemen ondervonden. De bemanning had de AIS al uitgeschakeld op een eerdere reis door de Oostzee, een tactiek die schepen in de schaduwvloot gebruiken om te voorkomen dat hun reizen worden gemonitord. (Timsen, 11-2-2025).

KOALA, IMO 9234642, Crude Oil Tanker, 84.598 GT, 164.533 DWT, 4-9-2002 kiel gelegd, 28-1-2003 opgeleverd als DISCOVERY aan Pacific Steamship, Malta, in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. 265,073 x 50,00 x 23,10 x . meter. 18.623 kW.

7-2005 in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd. en Palmali Gemicilik ve Acentelik. 7-12-2007 Palmali Gemicilik ve Acentelik, 12-2007 herdoopt ZARIFA ALIYEVA. 18-1-2017 verkocht aan UML Navigation 2 Ltd., Malta, in beheer bij United Maritime Logistics S.A. 7-3-2017 in beheer bij United Maritime Logistics S.A. en Executive Ship Management. 12-2018 herdoopt SUMAC. 11-2020 vlag: Panama, 20-11-2020 in beheer bij United Maritime Logistics S.A. en Sparta Shipmanagement Ltd., 11-2020 herdoopt ALEXEI. 12-2021 herdoopt NIKEL. 2-11-2022 verkocht aan Vesta Shipmanagement Ltd., Panama, in beheer bij Vesta Shipmanagement Ltd., 11-2022 herdoopt ORBIT I. 6-2024 vlag: Liberia, 6-2024 herdoopt KOALA. 3-7-2024 verkocht aan Dahlia International Co., 7-2024 vlag: Palau, in beheer bij Twin Blue Shipping Inc., Istanbul. 9-2024 vlag: Liberia. 12-2024 vlag: Antigua and Barbuda (V2YL3), 12-2024 in beheer bij Lagosmarine Ltd., Limassol.

Inspecties van schaduwvloottankers en voorbereidingen om olie te verwijderen van de KOALA

Duikers van de Marine Rescue Service bleven de stuurboordzijde van de KOALA inspecteren en er werd een derde breuk in de romp ontdekt. Specialisten hebben technologieën ontwikkeld om de schade aan de bakboordzijde van de tanker te dichten en tekeningen met de afmetingen van de gaten verstrekt. Er werden voorbereidingen getroffen om stookolie uit de tanker te pompen. Werknemers van de terminal van Ust-Luga installeerden stoomleidingen om de lading op te warmen en de apparatuur werd aangepast. De specialisten van de Marine Rescue Service werkten aan veilige opties voor de levering van stoom vanaf de kust. Het noodreddingsvaartuig SPASATEL KAREV (IMO 9497531, bergingsvaartuig, 2012, 2.530 GT) van de Baltische tak van de Marine Rescue Service is aangekomen in het gebied van het incident, dat klaar staat om indien nodig olielozingen te bestrijden. De eigenaar van de tanker, de Dahlia International Co., moet maatregelen nemen om het beschadigde schip binnen drie maanden uit de havenwateren te verwijderen.

De tanker is gelinkt aan de Letse burger Alexey Khalyavin. Het schip wordt beheerd door het Cypriotische bedrijf Lagosmarine, de nominale eigenaar is een Grieks staatsburger en de echte begunstigde is Khalyavin. Bedrijven die gelinkt zijn aan Khalyavin behoren tot de grootste kopers van Russische olie die het prijsplafond omzeilen. Israël beschuldigde Lagosmarine ervan Iraanse olie te transporteren in het belang van de Islamitische Revolutionaire Garde en de pro-Iraanse sjjiitische groep Hezbollah, die in de Verenigde Staten als terroristisch wordt erkend. Begin dit jaar werd Lagosmarine opgenomen in de Amerikaanse sanctielijst als onderdeel van de Russische schaduwvloot. (Timsen, 13-2-2025).

Duikers dichten gaten in de romp KOALA

Duikers van de Baltische tak van de Marine Rescue Service hebben twee van de drie gaten in het achterschip van de 'Koala' gedicht. Er werd gewerkt aan het dichten van het derde en laatste gat. De duikers zouden alle schade aan de romp van buitenaf tegen de avond van 17 februari hebben gedicht, waarna ze water uit de schacht van de vrachtpomp aan stuurboord kunnen pompen om specialisten toegang te geven tot het interieur. De machinekamer, waar eerder explosies werden gehoord, is nog niet geïnspecteerd. Drie achterste zoetwatertanks zijn eerder leeggepompt. Tegelijkertijd werd de stookolie verwarmd om eruit te pompen, waarbij stoom vanaf de kust werd aangevoerd. Op dit moment is er geen stookolie in het water aangetroffen. Er worden verschillende versies van wat er is gebeurd overwogen, waaronder sabotage met limpetmijnen. (Timsen, 18-2-2025).

Lagosmarine Ltd., IMO 6239349, 2, Andrea Araouzou Street, 4150, Limassol, Cyprus. Vloot (15-2-2025)
CLYDE NOBLE, IMO 9282792, 2004, 59.781 GT, 105.306 DWT. Crude Oil Tanker, Palau. 10-11-2021.
SAGAR VIOLET, IMO 9292981, 2004, 58.194 GT, 105.274 DWT. Crude Oil Tanker, Palau. 6-5-2022.
CAROLINE BEZENGI, IMO 9224439, 2001, 81.085 GT, 159168 DWT. Crude Oil Tanker, Palau. 17-4-2023.
BOLOGNIA FALCON, IMO 9255244, 2003, 28.517 GT, 47047 DWT. Oil Products, Panama. 9-12-2023.
SEA OWL I, IMO 9321172, 2007, 40.964 GT, 74.998 DWT. Oil Products Tanker, Panama. 8-3-2024.
KOALA, IMO 9234642, 2003, 84.598 GT, 164.533 DWT. Crude Oil Tanker, Antigua and Barbuda. 12-2004.

Onderzoeken tegen Russische schaduwtanker gaande

De 'EAGLE S' ligt nog steeds stil in Svartbäcksfjärden buiten Porvoo, terwijl nog steeds wordt onderzocht hoe het sloopende anker het schip heeft beïnvloed en waarom niemand aan boord heeft opgemerkt dat de tanker verkeerd voer. De 'EAGLE S' is een typisch schip in de Russische schaduwvloot. Een oude versleten tanker,

slecht onderhouden, met veel en moeilijk te onderzoeken eigenaren. Er werden verschillende tekortkomingen en technische fouten gevonden. De Georgische kapitein en acht bemanningsleden, bestaande uit Georgiërs en Indiërs, hebben een vaarverbod gekregen. Het schip heeft zulke slechte brandveiligheid, navigatieapparatuur en ventilatie in de pompkamer, dat het schip niet verder mag varen, zelfs als de kapitein en zeven van zijn mannen niet verdacht worden van grove sabotage. Bovendien zijn de deuren niet voldoende waterdicht en werken de toiletten niet, net als de noodverlichting. Het ankersysteem verkeert in slechte staat. Het Finse Agentschap voor Transport en Communicatie, Traficom, heeft in totaal 32 tekortkomingen gevonden. Afgelopen zomer werden al veiligheidstekortkomingen en een over het algemeen slechte staat gemeld. Ook was er informatie dat de 'EAGLE S' een spionagecentrum was met geavanceerde radioapparatuur voor het monitoren van NAVO-schepen en -vliegtuigen. De apparatuur vereiste zoveel stroom dat het elektrische systeem op de tanker soms overbelast raakte. Het onderzoek zou over een paar maanden afgerond moeten zijn. (Timsen, 25 februari 2025).

EAGLE S, IMO 9329760 (NB-324), Double Hull, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 22.444 NT, 74.034,86 DWT, 16-3-2006 opgeleverd als FR8 PRIDE. 12-2012 herdoopt LR MIMOSA. 4-2015 herdoopt NORSTAR INTREPID. 26-7-2023 verkocht aan Caravella LLC-FZ. 7-2023 thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands (E5U4845), 7-2023 herdoopt EAGLE S. 20-9-2023 geïnspecteerd te Tema, Ghana, 24 gebreken. 17-2-2024 in beheer bij Peninsular Maritime India Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 24-12-2024 van Ust-Luga, Rusland (±10 km, west van St. Petersburg) naar Port Said, 9-1-2025 ETA te Port Said. 25-12-2024 te zuiden van Helsinki aangehouden door de Finse kustwacht.



SPOOKVLOOT

Een konvooi van de twee Russische vrachtschepen SPARTA en SPARTA II en de klasse A olietanker GENERAL SKOBELEV, onderdeel van de zogenaamde 'spookvloot' van het Kremlin, zal ergens in de komende week de haven van Dover passeren binnen een paar mijl, wat ernstige zorgen over de veiligheid oplevert. Munitie en wapens aan boord van de drie schepen worden vanuit Syrië naar Rusland gerepatriëerd.

De dictator verloor zijn marinebasis in de mediterrane kuststad Tartus na de val van het Assad-regime, dat Rusland tijdens de Syrische burgeroorlog steunde. Sindsdien heeft Rusland zijn militaire terugtrekking uit het land opgevoerd, waarbij voertuigen en containers razendsnel werden verwijderd. De grote landingsschepen IVAN GREN (135, IMO 4615619) en ALEXANDER OTRAKOVSKY (031, IMO 4615451) werden ook gezien als onderdeel van het konvooi. Het konvooi ligt momenteel een paar mijl van Lissabon en vaart richting Spanje. De schepen zullen door het Engelse Kanaal en vervolgens de Noordzee varen. De SPARTA I en GENERAL SKOBELEV zullen naar verwachting tussen 21 en 23 februari in Sint-Petersburg aankomen. De SPARTA II zal de Russische marinehaven Baltiejsk aandoen en vervolgens doorvaren naar de Russische enclave Kaliningrad. De Russische vloot heeft geen bevriende haven op weg naar Sint-Petersburg en is gedwongen om alle storings op zee en zonder hulp te repareren. Er zijn al berichten dat de SPARTA technische problemen heeft gehad, zowel op weg naar Tartus als op de terugreis. (Info: metro.co.uk. Foto HC PAULINA, later herdoopt SPARTA: Kees Bustraan, 26-5-2015, West Wharf Otrabanda Willemstad, Curaçao).

SPARTA, IMO 9268710, Ro-Ro Cargo Ship, 8.831 GT, 6.785 DWT, 2003 opgeleverd als SCAN BRASIL. 12-2008 herdoopt HYUNDAI BUFFALO. 3-2010 herdoopt SCAN BRASIL. 12-2010 herdoopt HC PAULINA. 2016

verkocht van 'HC Paulina' Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Antigua and Barbuda aan Sparta Marine & Assets GmbH, 8-2016 vlag: Belize, 8-2016 herdoopt SPARTA. 11-2019 verkocht aan SC-South LLC, Rusland (UCPH).

GENERAL SKOBELEV, IMO 9503304, Oil Products Tanker, 7.833 GT, 13.030 DWT, 2008 opgeleverd als AGSU aan Pal Shipping Trader Three, Malta, in beheer bij Palmali Gemicilik Ve Acentelik. 4-2009 vlag Rusland (UBKF8), in beheer bij Palmali Co. Ltd. en Palmali Gemicilik Ve Acentelik. 30/09/2021 in beheer bij Severtransbunker Co. Ltd. 12-2021 herdoopt GENERAL SKOBELEV. 15-3-2022 in beheer bij Eneya LLC. 27-9-2024 in beheer bij JSC Sovfracht.

Marine escorteert Russische taakgroep van 6 schepen op Noordzee

De Koninklijke Marine heeft dit weekend 6 Russische schepen op de Noordzee geëscorteerd. Het gaat om 3 marineschepen en 3 civiele schepen. Zij maken deel uit van een taakgroep, die van de Middellandse Zee op weg is naar een Russische haven.

De marine leidde Russische schepen door de Nederlandse Exclusieve Economische Zone.

Het gaat om de landingsschepen Alexandr Otrakovsky (Ropucha-klasse) en Ivan Gren (Ivan Gren-klasse), het bevoorradingsschip Yelnya (Altay-klasse), de olietanker General Skobelev en de transportschepen Sparta en Sparta II.

De 6 schepen zijn door de zogeheten Nederlandse Exclusieve Economische Zone geleid. Na de passage namen andere NAVO-partners de escorte over. De marine heeft bij het escorteren Zr.Ms. Johan de Witt ingezet. Ook is gebruik gemaakt van de maritieme boordhelikopter NH90. (Nieuwsbericht defensie, 16-02-2025).



Russische raketten beschadigen burgerschepen en verwonden arbeiders

Op 1 maart 2025 om 18:00 uur beschadigde een Russische ballistische raketaanval de MSC LEVANTE F bij ligplaats 2 in de haven van Odessa. Twee havenmedewerkers raakten gewond bij de aanval. Odessa had pas onlangs de containerscheepvaart hervat na jaren van sluiting als gevolg van Russische aanvallen op burgerschepen. Rusland heeft herhaaldelijk koopvaardij schepen aangevallen, met name in de eerste maanden van de invasie in 2022, en het heeft raket- en droneaanvallen gebruikt om haveninfrastructuur in de regio Odessa en langs het Oekraïense deel van de Donau te beschadigen. Ook de bulkcarrier SUPER SARKAS raakte beschadigd, dat meer dan 21.000 ton maïs en sojabonen voor de export aan boord had. (Timsen, 3-3-2025).

MSC LEVANTE F, IMO 9330264 (NB-130), containerschip, 9.957 GT, 5.020 NT, 13.634 DWT, 1080 TEU, 27-4-2004 contract, aanvankelijk in aanbouw bij Kouan Shipbuilding Industry Co. (KA401) voor Seatrade Groningen B.V., vlag: Nederland, 24-12-2004 kiel gelegd, 28-6-2006 te water, 17-7-2006 i.a. als MAYA 2, vlag gewijzigd in Panama, 23-10-2006 opgeleverd, in beheer bij Neptune Shipmanagement Service. 1-11-2006 (e) verkocht aan El Toro Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Neptune Shipmanagement, herdoopt EL TORO. 16-4-2008 verkocht aan Team Lines GmbH & Co. K.G., 4-2008 vlag: Liberia, in beheer bij Anglo-Eastern (Germany) GmbH Ship Management, Hamburg. 10-2011 vlag: Hong Kong, China, 21-10-2011 in beheer bij Delphis N.V. 2014 voor 4 a 5 maanden charter, varende in de Middellandse Zee, CMA CGM. 22-11-2014 voor 6 a 8 maanden charterverlenging, varen in de Middellandse Zee, CMA CGM. 16-9-2015 verkocht

aan Lamma Boehe Schifffahrt GmbH & Co. K.G., Lübeck, 9-2015 vlag: Antigua and Barbuda, 16-9-2015 in beheer bij Lubeca Marine Management GmbH & Co. K.G., Lübeck en J. Kahrs Bereederungs- GmbH & Co. K.G, Jork, 9-2015 herdoopt JSP LEVANTE. 12-2-2016 in beheer bij Jepsen Shipping Partners Management GmbH & Co. K.G, Jork. 21-10-2021 verkocht aan Levante Oceanway Ltd., 10-2021 vlag: Panama (3E2007), 21-10-2021 in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 10-2021 herdoopt MSC LEVANTE F. (Foto JSP LEVANTE: Tomas & Son, 6-6-2018, tijdens een reis van Larvik naar Drammen).



CERULEAN ACE, IMO 9973872, Foto: Henk de Winde, 23-2-2025, inkomend bij 't-Killetje, Breskens met bestemming Antwerpen. Vehicles Carrier, 21-12-2022 kiel gelegd, 18-7-2023 te water, 13-3-2024 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd. (6201) als CERULEAN ACE aan Susan Navigation S.A., Panama (3E7475), in beheer bij MOL Ship Management Co, Ltd., Tokio. 73.132 GT, 22.251 NT, 19.889 DWT. 10.450 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 86,5 rpm., MITSUI E&S Co. Ltd., Marine Propulsion Systems Div., Tamano.



VICTRESS, IMO 9030498, 12-3-1992 te water gelaten als URANUS, 7-1992 opgeleverd door Rosslauer SW, Rosslau (234) als LASS URANUS aan S.K.R. Kustenmotorschiff Reederei GmbH & Co. K.G., Rostock-Duitsland. 1.515 GT, 2.386 DWT. 8-2007 vlag: Portugal (MAR). 2008 verkocht aan Faversham Ships Ltd., Bridgetown-Barbados, herdoopt VICTRESS. 8-2017 vlag: Panama (HO6974). 8-2017 herdoopt REDON. 22-6-2018 verkocht aan Victress Shipping Ltd., Panama (HO6974), in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve

Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 6-2028 herdoopt VICTRESS. 8-5-2023 in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul en Hay Ships Co. Ltd., Istanbul.

Op 28 januari 2025 werd de VICTRESS in Kiel aangehouden en 45 tekortkomingen geconstateerd, waarvan er tien als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor aanhouding:

- 1) Water-/weerbestendig – Overbelasting/Overbelast.
- 2) Water-/weerbestendig - Vracht- en andere luiken Beschadigd
- 3) Water-/weerbestendig - Afdekkingen (luik, draagbaar, zeil etc.). Niet goed onderhouden.
- 4) Water-/weerbestendig - Ramen, zijluiken en blinden. Gecorrodeerd
- 5) Noodsystemen - Noodstroombron – noodgenerator. Buiten werking.
- 6) Brandveiligheid - Branddetectie- en alarmsystemen. Niet goed onderhouden
- 7) Brandveiligheid – Ventilatie. Niet zoals vereist
- 8) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende scheidingswand. Niet zoals vereist.
- 9) Veiligheid van de navigatie – Brugoperaties. Gebrek aan training
- 10) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist.

Het schip lag op 27 januari afgemeerd in de Noordhaven van Kiel na een ongeluk. Het werd op 14 februari weer vrij gegeven en verliet de haven met bestemming Rostock, waar het op 17 februari arriveerde. (Foto Ruud & Marcel Coster, IJmuiden, 27-02-2008).

FPSO BACALHAU, IMO 9919591, Offshore Processing Ship, 11-12-2019 contract, 15-6-2021 kiel gelegd, 13-4-2022 te water, 21-10-2024 bij Seatrium's Tuas Boulevard Yard gedoopt FPSO "BACALHAU" en opgeleverd door Dalian Shipbuilding Industry Co. Ltd. (FPSO-8) aan MODEC Offshore Production Systems (Singapore) Pte. Ltd., Singapore (C6EU3), in beheer bij MODEC Inc., Tokio. 232.218 GT, 109.601 NT, 329.000 DWT. 356,00 (325,962) x 82,16 (64,,99) x 33,00 x 22,650 meter. 30-12-2024 vertrokken van Singapore naar Brazilië met de sleepboten BOKA SWEEPER, BOKA DEFENDER en BOKA KEEPER, 17-1-2025 passage Port Louise, 21-2-2025 op Bacalhau Oil Field blok BM-S-8, bij de installatie geholpen door de BOKA SUB C en CBO IGUACU.



SCOT CARRIER, IMO 9841782 (NB-288), 14-9-2018 gedoopt SCOT CARRIER door mevr. Patricia Dickie, echtgenote van Ian Dickie (zakenrelatie van Scotline) en te water gelaten bij Royal Bodewes te Martenshoek onder bouwnummer 746, assistentie verleenden de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, in aanbouw voor Scotline Ltd., 25-11-2018 vertrokken van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en WATERLELIE, 26-11-2018 te Delfzijl, kompas gesteld en naar de Eemshaven, 27-11-2018 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 4-12-2018 opgeleverd aan Scotline Ltd., Romford, vlag: U.K., in beheer bij Intrada Ships Management Ltd., Rochester, Kent. 3.450 GT, 2.201 NT, 4.700 DWT. 213 TEU. 12,5 kn. 1.800 kW, MaK 6M25C. 4-12-2018 van de Eemshaven naar Varberg, Zweden, 6-12-2018 te Varberg. 11-12-2021 van Salacgriva naar Montrose, 13-12-2021 bij Bornholm in aanvaring gekomen met het Deense m.s. KARIN HØJ (IMO 8685844, reis Södertälje, Zweden (11-12-2021) naar Nykøbing Falster (ETA 14-12-2021) en gekapseisd, 1 opvarende van de KARIN HØJ door duikers gevonden in het schip en 1 opvarende vermist. KARIN HØJ: met de SUSANNE A naar de kust gesleept t.h.v.

Simrishamn, Zweden. SCOT CARRIER: 13-12-2021 te Ystad, Zweden en aangehouden voor onderzoek. 17-12-2021 vertrokken van Ystad naar Montrose. (Foto: Tomas & Son, 5-6-2021, op weg naar Larvik).

Kapitein en stuurman veroordeeld voor dodelijke botsing

Op 14 februari 2025 kreeg kapitein Sam Farrow van de SCOT CARRIER ten tijde van de aanvaring met de KARIN HØJ op 13 december 2021, een gevangenisstraf van acht maanden met uitstel van een jaar opgelegd door de Southampton Crown Court. die had geresulteerd in de dood van twee bemanningsleden. De zaak tegen de kapitein was dat hij geen veiligheidsmaatregelen had genomen, ondanks dat hij wist dat zijn stuurman, een 33-jarige man, zijn taken als wachtofficier op de brug niet nakwam. Vóór het ongeluk was hij alleen en had hij alcohol gedronken terwijl hij online met mensen chatte op zijn tabletcomputer. Navigatiealarmen waren uitgeschakeld en hij was zich niet bewust van de schade door de botsing. Farrow bekende schuldig te zijn aan het niet bedienen van een schip in overeenstemming met het veiligheidsmanagementsysteem.

De zaak van de MCA tegen Intrada, de interne manager van het Britse scheepvaartbedrijf Scotline, was dat het eerder op de hoogte was gesteld van officieren van de wacht die hun taken alleen uitvoerden op een aantal van haar schepen — tegen de regels en richtlijnen in — maar dat het geen preventieve maatregelen had genomen. Intrada werd schuldig bevonden na een proces van vier weken wegens het niet veilig bedienen van een schip.

In juni 2022 werd de 2e officier in Denemarken veroordeeld tot 18 maanden celstraf, nadat hij schuldig was bevonden aan onvrijwillige doodslag nadat hij had toegegeven op de brug te hebben gedronken. Hij kreeg een inreisverbod van 12 jaar in Denemarken en zijn vergunning om schepen in Deense wateren te besturen werd ingetrokken. Een rapport van de Marine Accident Investigation Branch (MAIB) had vastgesteld dat de stuurman van de Scot Carrier van koers veranderde zonder vast te stellen dat het veilig was om dat te doen. Geen van beide officieren op de twee schepen reageerde op de zich ontwikkelende situatie of ondernam op tijd actie om een botsing te voorkomen. (Timsen, 17-2-2025).



- 11-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur
- 15-3-2025 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 08:00 - 19:00 uur.
- 17-3-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
- 18-3-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur
- 23-3-2025 NORWEGIAN AQUA, IMO 9824007, Maiden Call, CTR, dinsdag/woensdag, 15:00 - 12:00 uur
- 31-3-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
- 14-4-2025 AIDAnova IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur.
- 15-4-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
- 16-4-2025 REGAL PRINCESS, IMO 9584724, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 21:00 uur.
- 20-4-2025 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 22-4-2025 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
- 26-4-2025 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 17:00 uur.
- 27-4-2025 MSC POESIA, IMO 9387073, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 12:00 - 21:00 uur.
- 28-4-2025 BALMORAL, IMO 8506294, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 16:00 uur.
- 1-5-2025 AIDAprila, 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
21-6-2025 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, 17:00 - 22-6-2025, 23:55 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



Joy Beune wordt nieuwe boegbeeld van Holland America Line



Jarenlang stond Joy Beune bekend als het grootste schaatstalent van Nederland. Met maar liefst vijf wereldtitels bij de junioren en evenveel junioren-wereldrecords, die tot op de dag van vandaag nog steeds staan, weet ze wat winnen is. Na haar overstap naar Team IKO-X2O bewees ze zich ook op het allerhoogste niveau. Met wereldtitels op de 5000 meter, ploegenachtervolging en allround liet ze vorig seizoen zien dat ze tot de absolute wereldtop behoort. Haar grote doel: schitteren op de Olympische Spelen van 2026 in Milaan. Holland America Line gaat Joy op deze weg ondersteunen. Tijdens de ISU World Cup Finals in Heerenveen werd de samenwerking officieel bekrachtigd met een handtekening op een gouden fles champagne.

“Deze samenwerking met Joy is een perfecte match: beiden zijn we ambitieus, succesvol, dynamisch en authentiek. Daarnaast is schaatsen diep geworteld in de Nederlandse identiteit en net als Holland America Line heeft de sport een rijke historie,” aldus Nico Bleichrodt, Vice President International Sales & Marketing van Holland America Line. “We zijn trots dat we Joy mogen ondersteunen in haar missie en kijken uit naar een succesvolle samenwerking.”

Eerste cruise

Joy Beune had een indrukwekkend weekend tijdens de ISU World Cup Finals, waar ze drie medailles veroverde: goud op de 1.500 meter, goud op de Team Pursuit en zilver op de 3.000 meter. Ze is enthousiast over de samenwerking met Holland America Line: "Het is echt ontzettend gaaf dat een mooi bedrijf als Holland America Line wil aansluiten bij mijn reis naar de Olympische Spelen in 2026. Het is fijn om partners te hebben waarmee je een echte connectie voelt. Tijdens onze perspresentatie aan boord van de ms Rotterdam vorig jaar in Rotterdam was ik onder de indruk van de fantastische cruises die Holland America Line biedt, het kwaliteitsniveau van hun dienstverlening en het enthousiaste team. Zelf wil ik ook continu verbeteren en zoek ik altijd naar nieuwe kansen. Dat zag ik ook terug bij het team van Holland America Line. Bovendien ben ik dol op reizen en kijk ik enorm uit naar mijn eerste cruise deze zomer!"

Na een succesvol schaatsseizoen met hoogtepunten in Heerenveen richt Joy zich nu op het WK Afstanden in Hamar (13-16 maart 2025), het volgende grote evenement op weg naar haar Olympische droom.

Deze samenwerking bouwt voort op de bestaande band tussen Holland America Line en de schaatssport. Sinds 2023 is HAL officieel eventpartner van de International Skating Union (ISU), waarmee het haar betrokkenheid bij deze geliefde sport verder onderstreept. (Bron en foto: Cruisereiziger, 3 maart 2025).

Norwegian Cruise Line heeft in februari 2025 de intentieverklaring van 8 april 2024 omgezet in een bestelling van 4 schepen bij Fincantieri. Als de financiering rond is, worden de schepen van 226.000 GT gebouwd bij Fincantieri te Monfalcone, de oplevering is gepland in 2032, 2034 en 2036.



ASUKA III legt Eemspassage succesvol af

De ASUKA III, het cruiseschip dat momenteel wordt gebouwd door de Meyer Werft, heeft zondag de Eemspassage succesvol afgelegd. Het schip verliet vanochtend de werf in Papenburg en heeft de reis over de Eems zonder incidenten voltooid. De overtocht, die onder begeleiding van sleepboten werd uitgevoerd, is een belangrijke mijlpaal voor de bouw en oplevering van het schip. Momenteel voert het al de eerste testen uit voor de Nederlandse kust. Het zal zich later melden bij de Eemshaven.

De ASUKA III, een cruiseschip dat speciaal is ontworpen voor de Japanse markt, passeerde op zondagmorgen de verschillende belangrijke punten langs de Eems, waaronder de Friesenbrücke in Weener en de Jann-Berghaus-Brücke in Leer. Het schip bereikte uiteindelijk het Emssperrwerk bij Gandersum en voltooide 's middags deze passage.

De ASUKA III heeft een lengte van 230 meter en een breedte van bijna 30 meter. Het biedt plaats aan 744 passagiers. Het schip, met een bruto tonnage van 52.200, is uitgerust met innovatieve technologieën die bijdragen aan duurzaamheid, waaronder het gebruik van LNG als brandstof voor een lager emissieniveau. Nadat het vanuit de Eemshaven diverse zeetesten heeft ondergaan in de Noordzee zet het koers naar Emden voor de uiteindelijke afwerking en overdracht aan de rederij. De oplevering van het schip is gepland voor het voorjaar van 2025. Het is het eerste passagiersschip dat in ruim 30 jaar onder toezicht van de Japanse vlagstaat is gebouwd. (Bron: Cruisereiziger, 2 maart 2025. Foto: Frits Olinga, 2-3-2025 passage Delfzijl).

ASUKA III, IMO 9936355 (NB-325), Passenger (Cruise) Ship, 52.200 GT, 12-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER WERFT 721, 18-1-2025 te water (uitgedokt), 2-3-2025 vertrokken van de werf, 3-3-2025 na een proefvaart gearriveerd op de Eemshaven, 10-4-2025 geplande oplevering aan NYK Cruises Co. Ltd., Tokyo-Japan (7KOY).



CHRISTINA O, IMO 8963818, Passenger (Cruise) Ship, 1.802 GT, 540 NT, 672 DWT, 23-12-1942 kiel gelegd, 14-7-1943 te water als STORMONT bij Canadian Vickers, Montreal (167), 27-11-1943 in dienst gesteld als HMCS STORMONT (K327) bij Royal Canadian Navy, type River-class frigate. Displacement 1.445 long tons. 20 kn. 5.500 IPK, 4.100 kW, 3-drum boilers, 2 shafts, reciprocating vertical triple expansion. Ingezet in de slag om de Atlantische Oceaan en tijdens Operatie Overlord (de landing in Normandië).

1945 na de Tweede Wereldoorlog overbodig verklaard, 9-11-1945 uit dienst gesteld en opgelegd.

1947 verbouwd tot koopvaardijship, herdoopt STORMONT.

1951 verkocht aan de Griekse scheepsmagnaat Aristoteles Onassis voor \$ 34.000 dollar, verbouwd voor \$ 4 M. bij Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G. 1954 herdoopt CHRISTINA. (genoemd naar zijn dochter Christina Onassis).

1975 na het overlijden van Aristoteles Onassis over aan zijn dochter Christina Onassis.

1978 gedoneerd aan de Griekse regering om te dienen als presidentieel jacht, herdoopt ARGO.

1998 in vervallen staat verkocht aan de Griekse scheepseigenaar John Paul Papanicolaou, herdoopt CHRISTINA O.

2000 in beheer bij Titan Brokerage Corp.

2004 in beheer bij Toner Technical & Marine Ltd.

2-2011 verkocht aan The Christina Limited Partnership, Malta, in beheer bij Toner Technical & Marine Ltd. 5-2012 vlag: Panama.

24-11-2014 in beheer bij AW Ship Management Ltd.

8-2015 vlag: Malta (9HA2344). 27-7-2016 in beheer bij Aegean Experience Maritime.

20-10-2022 in beheer bij Altis Shipmanagement Inc., Piraeus.

(Foto: Nektarios Papadakis, Heraklion, 23-8-2024).

Onassis-jacht te koop aangeboden

De historische schip CHRISTINA van Aristoteles Onassis gaat te koop, met een prijskaartje van 90 miljoen euro (\$ 93,6 miljoen), nadat het op de open markt is gekomen met Morley Yachts. Het schip was beschikbaar voor privécharter na de refit in 2022. Het verzekert een jaarlijkse omzet van 10 miljoen euro door zijn leasing en een nettowinst van ongeveer 5 miljoen euro. Het ligt momenteel afgemeerd in Nice, Frankrijk, in afwachting van een nieuwe eigenaar. Het schip werd het podium voor The Crown 5, die in 2022 op Netflix werd uitgebracht. Gedurende zijn geschiedenis ontving het gasten als Winston Churchill, Marilyn Monroe, Maria Callas, Elizabeth Taylor en Richard Burton, John F. Kennedy, Frank Sinatra, Prins Rainier en Prinses Grace van Monaco en de vrouw van Onassis en voormalig First Lady van de VS, Jackie Kennedy Onassis. De CHRISTINA O begon zijn leven in de Tweede Wereldoorlog als een Canadees fregat en werd in 1954 gekocht door Onassis. De 'CHRISTINA O', oorspronkelijk gebouwd als anti-onderzeeboot-fregat voor de Royal Canadian Navy, werd in 1954 door Onassis gekocht voor schrootwaarde, die vier miljoen dollar uitgaf om het op te knappen tot een luxe superjacht op de HDW-scheepswerf in Kiel. Na zijn dood in 1975 raakte het jacht in verval totdat een nauwkeurig restauratieproject werd uitgevoerd onder leiding van een familievriend van Onassis. (Timsen, 4-3-2025).

Kapitein Kate McCue verlaat Celebrity Cruises na 22 jaar

Kapitein Kate McCue heeft via Instagram aangekondigd dat ze vertrekt bij Celebrity Cruises. Ze doet dat na een indrukwekkende carrière van 22 jaar binnen de Royal Caribbean Group.

“Ik heb de afgelopen 22 jaar doorgebracht op 11 schepen van de Royal Caribbean Group, van 2e officier tot kapitein”, zegt de Amerikaanse kapitein. “Ik heb enkele van de mooiste plekken ter wereld gezien, inspirerende en geweldige mensen ontmoet en had de kans om mijn droom van een 12-jarig meisje waar te maken!” (Bron en foto: Cruise-reiziger, 24 februari 2025).



Fincantieri overhandigt MEIN SCHIFF RELAX aan TUI Cruises

Mein Schiff Relax, het eerste nieuwbouwschip van de InTuition-klasse van rederij TUI Cruises, is vrijdag op de Fincantieri-werf in Italië officieel overgedragen aan TUI Cruises. Vertegenwoordigers van beide bedrijven, waaronder Wybcke Meier en Frank Kuhlmann, CEO en CFO van TUI Cruises, en Cristiano Bazzara, directeur van Fincantieri, woonden de formele overdracht bij. De Italiaanse minister voor Betrekkingen met het Parlement, Luca Ciriani, was ook aanwezig en werd verwelkomd door Biagio Mazzotta en Pierroberto Folgiero, respectievelijk voorzitter en directeur van Fincantieri, en Luigi Matarazzo, General Manager van Fincantieri Merchant Ships Division.

“Het is een heel bijzonder moment voor ons om het eerste schip van de nieuwe innovatieve InTuition-klasse in ontvangst te nemen,” zegt Wybcke Meier, CEO van TUI Cruises. “Elf jaar geleden namen we ons eerste nieuwbouwschip in ontvangst. Vandaag openen we met Mein Schiff Relax een heel nieuw hoofdstuk in het premium cruisesegment. We willen de scheepswerf en alle betrokkenen bedanken voor de samenwerking met onze teams om dit schip te realiseren, dat de ‘feel good experience’ naar een nieuw niveau tilt.”



Meer solo-hutten

Qua hutten en suites wil TUI Cruises met de Mein Schiff Relax nog meer inspelen op de behoeften van cruisereizigers. Zo zijn er op de Mein Schiff Relax voor het eerst binnen-, buiten- en balkonhutten voor soloreizigers. Naast de vele nieuwe voorzieningen hebben de suites en het gedeelte voor suite passagiers ook een nieuwe locatie: op het achterstevan van het nieuwe feel-good schip. Naast een groot aantal Junior

Suites, Schöne Aussicht en Fernweh Suites komen er Weitblick Suites en voor het eerst twee Große Freiheit Suites, die zich over twee dekken uitstrekken en een groot terras hebben.

Spa en wellness staan in de spotlights op het schip. Passagiers kunnen ontspannen met uitzicht in de nieuwe, exclusieve barrelsauna op dek 19. En gloednieuw: een exclusieve koude kamer voor cryotherapiebehandelingen met temperaturen tot -110 graden, die helpen bij regeneratie, gewichtsverlies of het verbeteren van de huidstructuur. Ook voor de inwendige mens wordt gezorgd bijvoorbeeld in het Aziatische restaurant Fugu met zijn digitale sfeer en gerechten gecreëerd door Tim Raue.

Duurzame groei: eerste schip met gasaandrijving

TUI Cruises richt zich ook bij de nieuwe scheepsklasse op milieu- en klimaatbescherming: Mein Schiff Relax wordt uitgerust met dual fuel-motoren die op vloeibaar aardgas kunnen varen en in de toekomst ook op emissiearme en klimaatvriendelijke bio- en E-LNG – een belangrijke stap op weg naar klimaatneutrale cruises. Het schip zal ook worden uitgerust met verbeterde katalysatoren (stikstofdioxide reductie tot Euro 6 norm) en een walstroomaansluiting. Dit zorgt ervoor dat het schip bijna emissievrij kan functioneren als het in de haven ligt (ongeveer 40% van de bedrijfstijd).

Hydro-Treat: Efficiënte afvalverwerking

Mein Schiff Relax is ook uitgerust met een innovatief systeem dat organisch afval door middel van thermische behandeling versnippert en kan verwerken voor verder gebruik aan land. In de zogenaamde “HydroTreat” worden de vloeibare delen van het biologische afval gescheiden met behulp van warmte en druk en naar het eigen afvalwaterzuiveringssysteem van het schip geleid. Het resultaat is gezuiverd afvalwater dat niet onderdoet voor de modernste rioolwaterzuiveringsinstallaties aan land. De vaste delen van het afval worden omgezet in zogenaamde BioChar, dat wordt beschouwd als een multitalent in de landbouw – bijvoorbeeld voor bodemverbetering of als toevoegingmiddel voor diervoeder. (Bron en foto: Cruisereiziger, 7 februari 2025).

MEIN SCHIFF RELAX, IMO 9862657 (NB-324), Passenger (Cruise) Ship, 157.651 GT, 143.460 NT, 15.626 DWT, 6-7-2018 contract, 10-12-2021 kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6312 met 30-9-2024 geplande oplevering als MEIN SCHIFF 8, 27-11-2023 te water gelaten, 19-12-2024 proefvaart, 22-12-2024 te Monfalcone na de proefvaart, 7-2-2025 opgeleverd door Fincantieri S.p.A. als MEIN SCHIFF RELAX aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta (9HA6120), in beheer bij Global Fleet Management LLC. 332,63 (306,753) x 42,14 x 12,11 x 8,750 meter. 3 x Wärtsilä W12V46DF, Wärtsilä Finland Oy en 2 x W8L46DF Wärtsilä Finland Oy, 2 x Azipod, ABB Oy, Marine and Ports.



MSC WORLD AMERICA rondt derde en laatste proefvaart af

Het nieuwe vlaggenschip van MSC Cruises, MSC World America, heeft zaterdag haar derde en laatste proefvaart afgesloten. Aan het einde van de middag arriveerde het tweede schip in de World-klasse van MSC Cruises weer bij de scheepswerf van Chantiers de l'Atlantique in het Franse Saint-Nazaire. Donderdagochtend was het daarvandaan vertrokken voor de laatste testen in de Golf van Biskaje. Het maakte, onder toezicht van de toekomstige kapitein Dino Sagani, o.a. nog een tussenstop in de haven van La Pallice.

Medio december en januari werd de MSC World America ook al uitgebreid getest op haar zeewaardigheid. De komende weken legt de scheepsbouwer de laatste hand aan het interieur van het schip, zodat het daarna kan worden overgedragen aan haar opdrachtgever. Het zet dan koers naar Miami, waar het op 9 april wordt gedoopt bij de nieuwe MSC Cruise Terminal. Vanuit haar nieuwe thuishaven gaat ze wekelijkse cruises varen naar het Oostelijke en Westelijke gedeelte van de Caribbean. (Bron en foto: Cruisereiziger, 15 februari 2025).

MSC World America slaagt voor de testen op zee

MSC Cruises meldt dat haar allernieuwste vlaggenschip, MSC World America, met succes de diepwaterproeven heeft doorstaan tijdens een laatste reeks testen op zee in de Atlantische Oceaan. De zeeproeven hebben de prestaties van de scheepsmotoren, de manoeuvreerbaarheid, het brandstofverbruik, de veiligheidssystemen, de snelheid en de remafstanden grondig geverifieerd.

De Chantiers de l'Atlantique werken momenteel de laatste details af aan het schip in Saint-Nazaire, voordat het op 27 maart officieel wordt overgedragen aan MSC Cruises. MSC World America zal vervolgens op 9 april officieel worden gedoopt in de nieuwe MSC Cruises-terminal in PortMiami, de grootste cruiseterminal ter wereld. De inaugurele cruise brengt gasten naar Ocean Cay MSC Marine Reserve, het privé-eiland van de rederij in de Bahama's, voordat het schip aan zijn seizoensroutes in het Caribisch gebied begint. (Bron en foto: Cruisereiziger, 19 februari 2025).



UNITED STATES, IMO 5373476 (NB-324). 14-2-2025 verhaald te Philadelphia, 19-2-2025 vertrokken met de sleepboot VINIK NO.6 (IMO 7044328, 1970,580 GT, 5.700 PK) van Philadelphia naar Mobile. 3-3-2025 gearriveerd bij Modern American Recycling Services te Mobile om het geschikt te maken om te worden afgezonken als kunstmatig rif bij Florida. (Foto WSRower/ Wikipedia, 19-2-2025).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Stable	440 / LDT	460 / LDT	470 / LDT
2	India	Stable	435 / LDT	455 / LDT	465 / LDT
3	Pakistan	Stable	430 / LDT	450 / LDT	460 / LDT
4	Turkey	Weak	280 / LDT	290 / LDT	300 / LDT

Sloopprijzen Week 8, 21-2-2025, GMS

7107 ISLANDS CRUISE, IMO 6816970, Passenger (Cruise) Ship, 1968 opgeleverd als VICENTE PUCHOL door Union Naval de Levante, Valencia (101) aan Cia. Trasmediterranea S.A., Spanje. Vracht-passagiersschip. 4.904 BRT, 1.841 DWT. 1987 verkocht aan Attika Shipping Co., Griekenland, herdoopt ARCADIA. 1990 herdoopt ANGELINA LAURO. 1990 verbouw tot Passenger (Cruise) Ship. 1991 herdoopt ARCADIA. 2002 verkocht aan Anaconda Maritime Inc., Panama, herdoopt CARIBIC STAR. 7-2005 herdoopt COCO EXPLORER 2. 4-2009 heroopt 7107 ISLANDS CRUISE. 1-2024 gesloopt te Manilla.



AK HAMBURG, IMO 8204157 (NB-325), 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. (Foto: Marcel Coster, 8-5-2014, IJmuiden).

ALEXANDER, IMO 8720979, General Cargo Ship, 4.643 GT, 5.786 DWT, 12-1988 opgeleverd door Navashinskiy Oka, Navashino (1711) als NIKOLAY DOLINSKIY aan Far-Eastern Shipping Co., U.S.S.R. 4.643 BRT, 5.020 DWT. 1992 vlag: Rusland. 7-2006 herdoopt STALINGRAD. 4-2009 herdoopt KOUROSH PIONEER. 7-2012 herdoopt CHORON. 4-2017 herdoopt ALEXANDER. 1-2021 herdoopt ALEXANDER I. 7-2021 herdoopt ALEXANDER. 9-1-2025 verkocht voor sloop, verkocht aan PESCO, Hong Kong, China, vlag Tanzania (5IM908), herdoopt ALEK. 28-1-2025 op Chittagong Anchorage, 5-2-2024 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

AMT MARINER, IMO 8766284, ponton, 91 x 27 meter, 4.250 DWT. 1977 opgeleverd. 21-8-2024 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATHINA I, IMO 9071818 (NB-323), Crude Oil Tanker, 53.829 GT, 96.001 DWT, 10.408 kW, B&W 6L60MCE. 2-1995 opgeleverd Samsung Shipbuilding & Heavy Industries Co. Ltd., Goje als ATHINA M. 16-1-2013 verkocht aan Gulf Spirit International Inc. Liberia (Saud Shipping DMCC), herdoopt ATHINA I. 19-11-2024 verkocht aan Messina Chartering S.A., United Arab Emirates, St. Kitts and Nevis (V4ND6). 11-2024 verkocht voor sloop (as is Khor Fakkan). 28-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 3-3-2025 op Alang Anchorage, 4-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATHINA 3, IMO 8711083 (NB-325), Oil Products Tanker, 22.838 GT, 39.977 DWT, 15-7-1988 te water, 11-1988 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (615) als TORM HERDIS aan Herdis Shipping Corp., Liberia. Tanker, 22.838 BRT, 39.977 DWT. 1994 verkocht aan Claudine Transport Corp., Liberia. 1995 verkocht aan Nordholt Ltd., Bahamas, herdoopt NORDHOLT. 1999 verkocht aan P/R Nordshuttle IV DA,

Noorwegen, herdoopt CAMPOS TRANSPORTER. 1999 verbouwd tot Shuttle Tanker. 2007 vlag: Liberia, herdoopt SEA SPIRIT. 2009 in de vaart als Oil Products Tanker. 6-2011 nieuwe meting 22.838 GT, 39.977 DWT. 10-2013 vlag: Togo, herdoopt ATHINA. 4-2014 vlag: Panama, herdoopt ATHINA 3. 11-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4NE6). 1-2025 verkocht voor sloop. 1-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 6-2-2025 op Alang Anchorage en te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

B-LPG SOPHIA, IMO 9175846, LPG Tanker, 5.473 GT, 1997 opgeleverd als AINTREE. 4-2014 van Aintree Shipping Ltd., Panama verkocht aan Darko King Maritime Ltd., Bahamas, herdoopt PGC DARKO KING. 3-2017 herdoopt COTSWOLD. 9-2019 herdoopt B-LPG SOPHIA. 4-2022 verkocht aan ATLANTIS GAS DMCC, Panama (H9UY), in beheer bij Neptune Fleet Managers Pte. Ltd., Singapore. 2-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers.

BAKKETIND, IMO 8805341, Fishing Vessel, JXVM, 308 GT, 1988 opgeleverd door Sletta Båtbyggeri AS als ARGUS JUNIOR. 2005 herdoopt VAGAR. 1-2008 herdoopt HARTO. 1-2009 herdoopt BJORN HARRY. 1-2024 herdoopt AKSELSON. 6-2022 herdoopt NORDSILD. 6-2024 herdoopt KRANSVIK JR. 20/09/2024 verkocht aan R.M, BAKKE RM, Rorvik-Noorwegen (JXVM). 11-2024 herdoopt BAKKETIND. 11-2024 gearriveerd bij Fosen Scrapyard om gesloopt te worden.

BEST UNITY, IMO 9167368, 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).

BLUEFINS, IMO 9221657, Oil Products Tanker, 39.085 GT, 68.467 DWT. 30-3-2001 opgeleverd als AZTEC aan Tsakos Shipping & Trading S.A. 10-2001 herdoopt RIGA. 4-2014 verkocht (11 million USD) aan Lynne Navigation Corp., Marshall Islands, in beheer bij Tsakos Columbia Shipmanagement, 6-2014 herdoopt EL JUNIOR PNT. 4-2021 herdoopt BLUEFINS. 1-2022 verkocht aan Bluefins Shipping Corp., Djibouti (J2GC), in beheer bij Harbour Ship Management Ltd. 11-2022 (e) vlag: onbekend (mogelijk nog Djibouti). 2-2025 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 23-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 25-2-2025 op Alang Anchorage, 26-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CAPE JUBY, IMO 5144485, General Cargo, 12.929 GT, 1962 opgeleverd door Newport News S.B., Newport News (554) als HAWAII aan States S.S. Co., USA. 12.691 BRT, 14.328 DWT. 1977 verkocht aan Moore McCormack Lines Inc., USA, herdoopt MORMACSEA. 1983 verkocht aan United States Lines Inc., USA, herdoopt AMERICAN SEA. 1985 herdoopt MORMACSEA. 1988 herdoopt CAPE JUBY (AK-5077). 2024 verkocht door The United States of America (Department of Transportation / Maritime Administration) (MARAD), United States Of America aan SteelCoast, Brownsville, Texas, United States. 22-5-2024 gearriveerd te Brownsville, Texas om gesloopt te worden.

DE SHENG 9, IMO 9049164, General Cargo Ship, 6.997 GT, 1992 opgeleverd door Mindong Congmao Shipping Industrial, Fuzhou als KOYO. 7-2004 herdoopt XING YANG NO. 2. 3-2006 herdoopt BIN DONG SHAN 25. 12-2010 herdoopt HONG TAI 28. 4-2022 herdoopt DE SHENG 9. 10-1-2024 te Xinhui, Guangdong, China om gesloopt te worden.

DIOMEDES, IMO 7643124, Fishing Vessel, ex ORSV, 825 GT, 1976 opgeleverd door Halter Marine, Moss Point (568) als LINCOLN SEAHORSE aan Arthur Levy Marine Service Inc., USA. ORSV, 198 BRT. 1987 verkocht aan Zapata Gulf Marine Operators Inc., USA. 1988 verkocht aan Diomedes Ltd. Partnership, U.S.A., herdoopt DIOMEDES. 1988 verbouwd tot vissersvaartuig, 456 BRT. 1992 verkocht aan Diomid Co. Ltd., Rusland, herdoopt DIOMIDIS, 808 GT. 2005 verkocht aan JSC ArcticService, Rusland. 8-5-2024 gearriveerd te Moermansk om gesloopt te worden.

DON LUCIANO, IMO 6705432, Fishing Vessel, 648 GT, 5-1967 opgeleverd door Hijos de J. Barreras S.A. te Vigo, Spanje (1363) als JOLUMA aan Agrupacion Armadores Moragas, Fuentes y Escobio, Las Palmas-Spanje (EFLY) (Pescanova S.A.). Hektrawler, 494 BRT, 239 NRT. 12,5 kn. 1.100 EPK, 809 kW, Werkspoor, de werf. 1981 verkocht aan Alpesca S.A., Buenos Aires, Argentinië (LW4962). 1994 verkocht aan Pesquera Industrial INDA Hermandos S.A., Argentinië. 2007 verbouwd en in gebruik genomen onder de naam DON LUCIANO. 2022 door eigenaar Moscuzza S.A. Group verkocht voor sloop, 25-1-2023 door twee sleepboten afgeleverd bij Lusejo S.A. te Mar del Plata, Argentinië om gesloopt te worden, 8-2024 (e) gesloopt door Aaron Metalmecánica S.A. op de marinebasis Mar del Plata te Argentinië. (Info: pescare.com).

EAST PIONEER, IMO 9131838, Bulk Carrier, 38.775 GT, 72.490 DWT, 23-10-1997 opgeleverd als NEW IRENE. 2005 verkocht aan Pan Ocean Co, Ltd., Zuid-Korea, herdoopt NEW IRENE. 9-2020 verkocht aan JK Maritime Inc., Zuid-Korea, herdoopt JK PIONEER. 21-12-2023 verkocht aan Uniwin Investment Ltd., Panama, in beheer bij Kind Glory Shipping Co. Ltd., 12-2023 herdoopt EAST PIONEER. 24-7-2024 verkocht aan MKH Marine S.A., Panama, in beheer bij Aggregates Manufacturing Trading. 4-2-2025 op Chittagong Anchorage, 3-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ELAN, IMO 9283629, Crude Oil Tanker, 40.690 GT, 72.854 DWT, 31-8-2004 opgeleverd als ASPROPYRGOS aan Paradise Navigation S.A. 1-2009 herdoopt STENA CALLAS. 10-2014 herdoopt ASPROPYRGOS. 10-2016 herdoopt PGC ASPROPYRGOS. 7-2022 herdoopt MELANIA. 8-2-2025 verkocht aan Trade Shipping Inc., 2-2025 vlag: Comoros (D6A3785), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 2-2025 herdoopt ELAN. 2-2025 verkocht voor sloop naar India. 2-3-2025 op Bhavnagar Anchorage, 5-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVER FENG, IMO 9102813, Oil Products Tanker, 3.080 GT, 4.999 DWT, 1995 opgeleverd als GEORGIY FROIER aan J.C. Co. Vladivostok Base of Trawling & Refrigeratory Fleet, Rusland (UAMT). 12-2016

verkocht van Delta JSC Co. (ZAO Sudokhodnaya Kompaniya 'Delta'), Rusland aan onbekende koper, 12-2016 vlag: Fiji (VALS), 12-2016 herdoopt EVER GLORY. 14-6-2017 verkocht aan Kindom Honor Co. Ltd., 6-2017 vlag: Dominica, in beheer bij Asian Marine Services Ltd. 7-2020 vlag: Sierra Leone, 17-7-2020 in beheer bij LW Maritime Service Co. Ltd. 6-2023 in beheer bij Green Ship Management Ltd. 10-2023 vlag: Tanzania (5IM329), 10-2023 herdoopt EVER FENG. 14-5-2024 in beheer bij Kindom Honor Co. Ltd. 12-2-2025 op Chittagong Anchorage, 18-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



FINLANDIA SEAWAYS, IMO 9198721, Ro-Ro Cargo Ship, 20-5-1999 kiel gelegd, 28-10-1999 te water, 28-8-2000 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing (JLZ98-0702) als FINNMAID aan Nordic Forest Terminals Ltd., vlag: United Kingdom (ZQFW2), in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd. 11.530 GT, 8.702 DWT. 17.300 PK, 2 x B&W 12V48/60. 9-2000 na aankomst te Finland herdoopt FINNREEL. 2005 verkocht aan Parline RoRo KS, Noorwegen, vlag: United Kingdom, in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd., Glasgow. 2-2009 verkocht aan DFDS Lisco, vlag: Litouwen (LYTC), 10-2-2009 in beheer bij DFDS Seaways AB, Litouwen, 2009 herdoopt TOR FINLANDIA. 2013 herdoopt FINLANDIA SEAWAYS. 2016 verkocht aan DFDS Seaways AB, Litouwen. 16-4-2018 op de Noordzee op 12 mijl oost van Lowestoft, in positie 52.28.26 NB en 02.02.58 OL brak er brand uit in de machinekamer, met het CO2 systeem onder controle gebracht, 18-4-2018 naar Immingham gesleept. 12-2020 vlag: Denemarken (DIS) (OZCL2), 17-12-2020 in beheer bij DFDS A/S. 5-12-2024 tijdens een reis van Trøndelag naar Polen in Karmsundet, bij Haugesund aan de grond gelopen. Het schip was onderweg naar Polen en geladen met militaire materieel o.a. luchtafweergeschut om de luchthaven Rzeszow-Jasionka te beschermen, die vlak bij de grens met Oekraïne ligt. Noorwegen stuurt luchtafweersystemen en straaljagers om de luchthaven te beveiligen, naast honderd soldaten. Er zijn geen meldingen ontvangen van schade aan personeel of materieel, vertelde Hanne Olafsen, perswoordvoerder van het Operationeel Hoofdkwartier van de Strijdkrachten (FOH) tegen NRK. Het was het Noorse Defensieforum bracht dat de kwestie als eerste ter sprake. (Info: nrk.no. Foto: Bent Mikkelsen, 27-2-2025, aankomst te Esbjerg).

Veerboot gesleept naar Gismarvik na het lossen van wapensystemen

Op 10 december om 11:00 uur namen twee sleepboten de FINLANDIA SEAWAYS op sleeptouw in Husøy. Het schip werd naar Gismarvik gesleept, waar het om 15.00 uur dezelfde dag aan de diepwaterkade werd afgemeerd. De afgelopen dagen werden de wapensystemen en de luchtafweer die op het Poolse vliegveld Rzeszow-Jasionka, vlak bij de grens met Oekraïne, moesten worden gebruikt en die het had geladen, overgebracht naar de "BELGIA SEAWAYS" (IMO: 9188233) aan de kade in Husøy, die werd bewaakt door bewapende bewakers van lokale troepen van de Home Guard. De verdediging moest het gebied op Husøy beveiligen en creëerde een "tijdelijk militair beperkt gebied". In het holst van de nacht voerde personeel het herladen van de luchtafweersystemen van het ene schip naar het andere uit. (Timsen, 11-12-2024). De FINLANDIA SEAWAYS, die op 5 december 2024 bij Kopervik aan de grond liep, bleek niet meer te repareren en zal worden gesloopt. Het bedrijf Smedegaarden A/S heeft de opdracht gekregen om het schip te slopen te Esbjerg. (Timsen, 21-2-2025).

2-2025 verkocht aan Esbjerg Breakers, Denemarken. 25-2-2025 met sleepboot BB OCEAN (IMO 9196503) vertrokken van Gismarvik naar Smedegaarden A/S te Esbjerg, 27-2-2025 te Esbjerg om gesloopt te worden.

GAS PATRA, IMO 8908246, LPG Tanker, 3.478 GT, 3.995 DWT, 21-11-1989 te water, 2-1990 opgeleverd door Kyokuyo Zosen, Chofu (2646) als ATOLLO BLU aan Nordest S.p.A., Italië. 3.479 BRT, 3.983 DWT. 1993 verkocht aan Lanoka Shipping Ltd., Honk Kong, herdoopt LADY BARBARA. 22/11/2010 verkocht aan PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, Jakarta-Indonesië (PNUT). 10-2024 te Indonesië om gesloopt te worden.

GENERALIS, IMO 8721026, General Cargo Ship, 4.727 GT, 5.020 DWT. 1986 opgeleverd door Navashinskiy Oka, Navashino (1707) als VALERIY KUZMIN aan U.S.S.R. 4.643 BRT, 5.020 DWT. 1991 over aan Yakut Industrial Admin., Rusland. 1995 verkocht aan Arctic Shipping Co, Rusland. 4-2023 herdoopt GENERAL KRIVONOS. 31-12-2024 verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., Hong Kong, vlag: Tanzania (5IM476), 12-2024 herdoopt GENERALIS. 8-1-2025 (e) verkocht voor sloop, 14-2-2025 op Chittagong Anchorage, 21-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GEORGES LEYGUES (D640) IMO 4544884, fregat, 16-9-1974 kiel gelegd, 17-12-1976 te water, 10-12-1979 in dienst bij de Franse marine als GEORGES LEYGUES (D640). 21-9-2014 uit dienst gesteld. 8-9-2024 vanaf Lanvéoc-Poulmic gearriveerd te Bassens achter de sleepboot TSM ALIZE om gesloopt te worden.

GOLDEN ORIENT, IMO 9137636 (NB-325). Bulk Carrier, 38.995 GT, 73.326 DWT, 6-4-1998 opgeleverd door Halla Engineering Samho, Samho als HALLA PRIDE. 4-1998 herdoopt RED FERN. 12-2005 herdoopt BULK FERN. 4-2010 herdoopt XIN RUN. 15-1-2024 verkocht aan Golden Bulk Shipping Ltd., Panama (3E2664), in beheer bij Golden Wisdom Ship Management Ltd., Hong Kong, 1-2024 herdoopt GOLDEN ORIENT. 10-1-2025 verkocht voor sloop. 4-2-2025 op Chittagong Anchorage, 14-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GUO DIAN 6, IMO 9061875 (NB-316), Bulk Carrier, 35.874 GT, 69.235 DWT. 1993 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Marugame (1208) als OCEANIC GLORY aan San Rafael Shipping S.A., Manilla-Filippijnen. 1996 verkocht aan Kumiai Navigation Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KN TRADER. 15-1-2009 verkocht aan Tianjin Guoneng Shipping, China (BFEO), in beheer bij Shanghai Fujian Guohang Ocean, 2009 herdoopt GUO DIAN 6. 19-4-2024 verkocht voor sloop naar Bangladesh (as is Shanghai 468 USD/TO). 13-1-2025 verkocht aan Hong Kong King Sail Shipping, Hong Kong, vlag: Gabon (TRBY4), herdoopt WANG. 20-2-2025 op Chittagong Anchorage, 2-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HAN YI 3, IMO 8775986, Fishing Vessel, 616 GT, 3-2002 opgeleverd als HAN YI 3 aan Zhoushan Hanyi Deep-Sea Fishing Co. Ltd., China. 30-4-2024 te Zhoushan, Zhejiang om gesloopt te worden.

HELGØY IMO 7721184, Passenger/Ro-Ro Ship (Vehicles), Ferry, 874 GT, 5-12-1978 opgeleverd Ejnar S. Nielsen Mechanical Workshop A/S, Harstad, Noorwegen (31) als HELGØY aan Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA (TFDS), Noorwegen (LHOJ). 499 BRT, 104 passagiers, 26 personenauto's, 2.000 PK, Wichmann 4AX diesel. 19-4-2006 verkocht aan Hurtigruten ASA, Noorwegen. 5-1-2009 verkocht aan Torghatten Nord AS, Tromsø-Noorwegen. 12-2-2024 op sleptouw gearriveerd bij Green Yard Kleven, Ulsteinvik om gesloopt te worden.

HL PYEONGTAEK, IMO 9061928 (NB-325), LNG Tanker, 89.956 GT, 71.041 DWT, 1995 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Busan als HANJIN PYEONGTAEK. 30-6-2014 verkocht aan H-Line Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (DSQF9). 8-2018 herdoopt HL PYEONGTAEK. 1-2025 verkocht voor sloop (as is Korea 480 USD/TO). 14-1-2025 verkocht aan Sea Line Inc., Navi Mumbai, 1-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4PD6), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt YEONG. 7-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 12-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

HYUNDAI GREENPIA, IMO 9075333 (NB-325), LNG Tanker, 103.764 GT, 31.129 NT, 71.684 DWT, 10-6-1995 kiel gelegd, 12-11-1996 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (853) als HYUNDAI GREENPIA aan HMM Co. Ltd., Zuid-Korea (DSQP7). 7-2014 verkocht aan Hyundai LNG Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea. 24-1-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore 580 USD/TO). 28-1-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A3781), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt PIA. 21-2-2025 op Chittagong Anchorage, 1-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

IRIS OF SEA, IMO 9054937, Ro-Ro Cargo Ship, 6.530 GT, 7.740 DWT. 14-12-1992 opgeleverd door Daedong Shipbuilding Co. Ltd., Pusan (380) als BROTHER STAR aan Brother Star Panama S.A., Panama. 2001 verkocht aan Pana Star Line S.A., Panama, herdoopt SEIHO 2. 2004 verkocht aan Shinhan Capital Co. Ltd., Cheju-Zuid Korea, herdoopt BRIGHT KC. 11-2009 herdoopt ILC FRIENDSHIP. 3-2015 verkocht aan Fort Shipping Inc., Panama, in beheer bij Sea Gate Management Co. S.A., Suez, herdoopt IRIS OF SEA. 4-2020 vlag: Republic of Palau (T8A3406). 2-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. 26-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 28-2-2025 op Alang Anchorage, 3-3-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

JABAL ALI 7, IMO 7725154, Ro-Ro Cargo Ship, 14,805 GT, 10.470 DWT, 4-7-1979 te water, 10-1979 opgeleverd door Nippon Kokan, Shimizu (377) als DANA ARABIA aan Atlantic Heavy Lift III Corp., Liberia. 4.496 BRT, 8.002 DWT. 1984 herdoopt SKANDERBORG. 1984 verkocht aan Borgships Inc,

Liberia. 1986 vlag: Panama. 1989 vlag: Denemarken. 1995: 12.076 GT. 1998 verkocht aan FIH Leasing & Finans AS, Denemarken. 2002 vlag: Cayman Islands. 2003 verkocht aan Skanderborg Ltd., Cayman Islands. 2004 verlengd, 14.805 GT, 10.470 DWT. 10-2-2025 (e) verkocht voor sloop. 14-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-2-2025 op Alang Anchorage, 18-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

KALINA, IMO 8513247, 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.

KING MAKER, IMO 8753378 (NB-310), Semi-Sub. Drilling, 8.345 GT, 1973 opgeleverd door Bethlehem Steel Corp., Beaumont TX (4875) als ZEPHYR I aan Ocean Drilling Exploration Co. & Maersk Drilling, Kopenhagen (XP3036). 4.779 BRT. 1980 verkocht aan ODECO Drilling Co. N.V., Panama (), 1980 herdoopt OCEAN ZEPHYR. 1997 herdoopt ATLANTIC ZEPHYR. 200- herdoopt KING MAKER. 2021 herdoopt SSV KING MAKER. 2023 door Ventura Petroleo, Macae, Brazilië verkocht voor sloop (as is Campos, Brazil). 3-2-2024 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

KRISTALL, IMO 7119252, Tank Cleaning Vessel, 23-7-1971 te water, 1972 opgeleverd door VEB Elbewerften, Boizenburg (291) als ZUSSOW aan VEB Deutsche Seereederei, D.D.R. (DEWM) Vrachtschip, 299 BRT, 718 DWT. 1975 overgedragen aan VEB Deutfracht/Seereederei, D.D.R. 1988 overgedragen aan VEB Bagger-, Bugsier-u. Bergungsreederei, D.D.R., herdoopt MOLCH II. 1988 verbouwd tot Tank Cleaning Vessel, 994 BRT. 1990 verkocht aan MTE Tankreinigung und Entsorgung GmbH & Co. K.G., Duitsland. 1997/1998 uit LR. 2-2007 herdoopt KRISTALL. 2012 verkocht aan Gazpromneft Marine Bunker Ltd., St. Petersburg, Rusland. 2-2024 gearriveerd te Kerch, Oekraïne om gesloopt te worden.

KUM SAN PHO 3, IMO 8922436, General Cargo Ship, 1.584 GT, 2.080 DWT, 12-1989 opgeleverd door Elbewerften, Rosslau (354) als SUN-WARD aan Medi Shipping, Malta. 1.555 BRT, 2.085 DWT. 1993 vlag: Cyprus, herdoopt WARD. 1993 verkocht aan Xiamen General Shipping, St. Vincent & the Grenadines, herdoopt HAI DA. 2000 verkocht aan Jang Yung Line Ltd., Zuid-Korea, herdoopt JANG YUNG ACE. 2001 herdoopt ACE. 702 GT. 2002 verkocht naar Noord-Korea, herdoopt KANG NAM 1. 3-2020 herdoopt KUM SAN PHO 3. 3-2020 nieuwe meting: 1.584 GT, 2.080 DWT. 1-6-2024 gearriveerd te Noord-Korea om gesloopt te worden.



LAKATAMIA, IMO 9203796 (NB-325), Oil Products Tanker, 29.439 GT, 44.999 DWT, 5-1-2000 opgeleverd door Deawoo H.I. Ltd., Okpo (5171) als WORLD TRUMPET aan Sorrento Co. S.A., Panama (3FXT9), in beheer bij World-Wide Shipping Agency (S) Pte. Ltd. 2003 in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd., Singapore. 22-3-2004 verkocht aan Seabulk Overseas Transport Inc., Liberia, herdoopt SEABULK RELIANT. 14-9-2005 verkocht aan Lakatamia Shipping Co. Ltd., 9-2005 vlag: Bahamas (C6UP8), in beheer bij World Tankers Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt LAKATAMIA. 24-1-2025 verkocht voor sloop. 15-2-2025 op Chittagong Anchorage, 27-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 26-9-2011, IJmuiden).

LEENA, IMO 9044035 (NB-325), Bulk Carrier, 13.712 GT, 22.050 DWT, 10-1-1994 te water bij Saiki Jukogyo K.K., Saiki (1031), 2-4-1994 opgeleverd door Onomichi Zosen KK, Onomichi (376) als GRETKE

OLDENDORFF aan Kingston Maritime Corp, Monrovia-Liberia, in beheer bij Egon Oldendorff G.m.b.H. & Co. K.G. 2004 verkocht aan K/S Danskib 43, Monrovia-Liberia. 12-2004 vlag: Panama. 8-2009 vlag: Hong Kong, herdoopt TASMAR ID. 21-11-2012 verkocht aan Qi Chen Shipping Co. Ltd., Zhangzhou Shipping Co., herdoopt QI CHEN. 5-2020 vlag: Panama. 11-2020 herdoopt HE CHUN 168. 20-12-2020 in beheer bij Fujian Shipping Group Co. Ltd. 15-9-2022 verkocht aan Leena Shipping Co. S.A., 9-2022 vlag: Comoros (D6A3001), in beheer bij Cedar Marine Services S.A.L., Tripoli, herdoopt LEENA. 1-2025 verkocht voor sloop (441 USD/TO). 2-2-2025 op Gadani Anchorage, 12-2-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



LOGUDORO, IMO 8506555, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 6.505 GT, 2.040 DWT. 7-1-1989 opgeleverd door Cantieri Navali Riuniti, Palermo (5832) als LOGUDORO aan Italian State Railways, Italië. 6.505 BRT, 2.040 DWT. 2005 verkocht aan Rete Ferroviaria Italiana, Italië. 2012 in dienst tussen Sicilië en Calabrië. 2016 in beslag werd genomen aan het einde van een rechtszaak waarin RFI en enkele zeevarenden zich hadden verzet en die, na enkele jaren van onzekere werkgelegenheid, het recht op een vast contract en de voldoening van de daarmee samenhangende economische voordelen hadden erkend, waaruit kredieten van meer dan 300.000 euro waren voortgekomen (Timsen). 2016 uit de vaart genomen en opgelegd te Messina. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 13-2-2025 met een sleepboot vertrokken van Messina naar Aliğa. 25-2-2025 op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Pieter Inpijn, 29-9-2013, Messina).

LU RONG YUAN YU 107 IMO 8797855, 29-4-2013 opgeleverd, LU RONG YUAN YU 112, IMO 8798328, LU RONG YUAN YU 115, IMO 8798342, allen 2013 opgeleverd aan Shandong Lanyue Ocean Fishery, Shandong, China 651 GT. 7-2024 allen gearriveerd te Shidao, Shandong, China om gesloopt te worden.

LU RONG YUAN YU 116, IMO 8799499, Fishing Vessel, 2013 opgeleverd, 30-6-2024 aanvang sloop te Shidao, Shandong, China.

LU RONG YUAN YU 117, IMO 8799504, LU RONG YUAN YU 118, IMO 8799372, LU RONG YUAN YU 119, IMO 8799516, LU RONG YUAN YU 120, IMO 8799528, LU RONG YUAN YU 810, IMO 8798093, LU RONG YUAN YU 812, IMO 8798110, LU RONG YUAN YU 813, IMO 8798134, LU RONG YUAN YU 817, IMO 8798304, Fishing Vessels, allen 2013 opgeleverd aan Shandong Lanyue Ocean Fishery, Shandong, China 651 GT. 7-2024 allen gearriveerd te Shidao, Shandong, China om gesloopt te worden.

MAJ. STEPHEN W. PLESS, IMO 7912123, Logistics Vessel, 1983 opgeleverd door General Dynamics, Quincy (91) als CHARLES CARROLL aan Waterman Steamship Corp., USA. 25.246 BRT, 21.529 DWT. 1983 in dienst gesteld bij M.S.C. (Military Sealift Command) herdoopt MAJOR STEPHEN W.PLESS (T-AK-3007) (NSWP). 21-3-2023 geschrapt uit het scheepsregister van de U.S. Navy. 7-11-2024 te Brownsville, TX om gesloopt te worden.

MERATUS SIBOLGA, IMO 9018244 (NB-323), General Cargo Ship, 3.256 GT, 3.650 DWT, 24-2-1993 opgeleverd door PT PAL Indonesia, Surabaya (101) als CARAKA JAYA NIAGA III-8 aan PT Pann Multi Finance (Persero), Jakarta-Indonesië (YEWB). 9-2013 herdoopt MERATUS SIBOLGA. 3-2023 verkocht aan Meratus Line P.T., Indonesië. 19-12-2023 in beheer bij Meratus Swadaya Maritim P.T. 11-2024

verkocht voor sloop (as is Batam). 14-11-2024 te Bojonegara, Indonesië op het strand gezet om gesloopt te worden.

MILLENNIUM LEADER, IMO 9141211, General Cargo Ship, 9.999 GT, 11.285 DWT, 8-7-1996 kiel gelegd, 7-9-1996 te water, 12-11-1996 opgeleverd door Kitanihon Shipbuilding Co. Ltd. (303) als GOLD MEKONG. 1999 herdoopt MILLENNIUM FALCON. 2016 herdoopt MILLENNIUM LEADER. 25-4-2017 verkocht aan Network Cross Trade Line Limited, Panama (3FPY6), in beheer bij ECL Shipmanagement Co. Ltd. 22-1-2025 vertrokken van Huangpu. 2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4QS6). 2-2025 verkocht voor sloop (as is Singapore). 24-2-2025 op Chittagong Anchorage, 1-3-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MISR GULF V, IMO 8215065, Offshore Tug/Supply Ship, 936 GT, 1983 opgeleverd door Marine Fabricators Inc., Green Cove Springs FL (021) als OCEAN LADY 1. 1988 herdoopt NIKOR TEXAS. 1990 verkocht aan Seacor Marine International Inc., New Orleans (WAO8059), 1990 herdoopt SEACOR TEXAS. 2003 verkocht aan MISR Gulf Shipping & Offshore, Egypte (6ACD), 2003 herdoopt MISR GULF V. 3-2024 gesloopt.

OCEAN ELEGANCE, IMO 9413169, Tug, 337 GT, 2-10-2006 opgeleverd als SAMHO T-3 aan Samho Industry & Development, Zuid-Korea. 5-2010 vlag: Tuvala. 6-2010 verkocht aan Ocean Sparkle Ltd., India (AVGV), 6-2020 herdoopt OCEAN ELEGANCE. 19-9-2021 te Chittagong om gesloopt te worden.

OCEAN ONYX, IMO 8753366, semi-sub booreiland, 1973 opgeleverd door Akers Nylands Verksted A/S, Oslo als OCEAN VOYAGER aan Ocean Drilling & Exploration Co., Panama (3FJP). 5.137 BRT, 2.871 NRT. 3-2-2012 herdoopt OCEAN ONYX. 2024 door Diamond Offshore Drilling Services, Houston TX, vlag: Marshall Islands (V7EB9) verkocht voor sloop naar India. 4-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEAN PEACE, IMO 9050395 (NB-325), Bulk Carrier, 39.012 GT, 72.338 DWT. 2-1994 opgeleverd door Hyundai H.I. Co. Ltd., Ulsan (830) als BUNGA SAGA EMPAT aan Malaysian Int. Shipping Corp. Bhd., Port Klang. 2005 verkocht aan Shoreline Universal Ltd., Douglas-IOM, herdoopt HAMBURG MAX. 3-2014 vlag: Marshall Islands, 10-3-2014 in beheer bij Oceanbulk Maritime S.A., 3-2014 herdoopt COYOTE. 2014 verkocht aan Ever Glory International Shipping Ltd., 6-2014 vlag: Panama (3EEP3), 23-6-2014 in beheer bij Fujian Wanjia International, 6-2014 herdoopt JU YUAN. 23-4-2016 in beheer bij Megawell International Shipmanagement. 20-1-2021 verkocht aan Ocean Peace Shipping (H.K.) Ltd., Hong Kong, vlag: Panama, herdoopt OCEAN PEACE. 17-1-2025 (e) verkocht voor sloop (477 USD/TO). 28-1-2025 op Chittagong Anchorage, 13-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

OCEANUS, IMO 5260784, (SV2503), Tug, 218 GT, 1960 opgeleverd door N.V. Noord Ned. Scheepswerven, Groningen als OCEANUS aan Hellenic Shipyards Co. Ltd., Piraeus-Griekenland (SYMM). 218 BRT, 17 NRT, 1.200 EPK, 9 cyl, 4 tew, 300 x 450 M.A.N. 22-1-2025 te Aliğa, Turkije om gesloopt te worden.

PAUL BUCK, IMO 8220773 (NB-314), T-5 Products Tanker, 7-7-1985 te water gelaten bij Avondale Ship Yard, Avondale (2343), achterschip gebouwd door Tampa SB, Tampa (1122), 11-9-1985 in dienst gesteld als PAUL BUCK (AOT-1122) aan Wilmington Trust Co, as Trustee, U.S.A. 19.036 BRT, 29.580 DWT. 2003 over aan U.S. Navy als USNS PAUL BUCK (T-AOT-1122). 30-6-2010 uit dienst gesteld en opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, Beaumont, TX. 6-11-2023 verkocht voor sloop te Brownsville, 2-2-2024 te Brownsville om gesloopt te worden.

PENELOPE A, IMO 7205075 (NB-324), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 5.109 GT, 1.014 DWT, 10-2-1972 te water, 7-1972 opgeleverd door Arsenal de Brest, Brest (CF2) als HORSIA aan British Railways Board, U.K. 5.590 BRT, 1.030 DWT. 1979 verkocht aan Sealink UK Ltd., U.K. 1991 herdoopt STENA HORSIA. 1992 verkocht aan Agoudimos Lines Shipping Co., Griekenland (SZNZ) herdoopt PENELOPE A. 2000 verkocht aan Minoan Flying Dolphins Maritime S.A., Griekenland, herdoopt EXPRESS PINELOPI. 2002 verkocht aan Hellas Flying Dolphins Maritime S.A., Griekenland. 2004 verkocht aan Aegean Islands Shipping Co., Griekenland, herdoopt PENELOPE A. 5-10-2007 verkocht aan Penelope A Maritime Co., Griekenland. 2013 opgelegd. 2024 verkocht voor sloop. 27-2-2025 van Eleusis naar Aliğa met de sleepboot PROTUG 40 (IMO 9410818), 3-3-2025 ETA te Aliğa. 2-3-2025 ten zuiden van Lesbos gaande houden, 6-3-2025 te Aliğa om gesloopt te worden.

PFC EUGENE A. OBREGON, IMO 7823463, Naval Auxiliary, (MC hull 347), 15-5-1982 te water bij Sun Ship Building Co., Chester (680), 11-2-1983 opgeleverd als THOMAS HEYWARD aan Waterman S.S. Corp., USA. 25.426 BRT. 1985 in dienst bij United States Navy als SS PFC EUGENE A. OBREGON (AK-3006). 1985 verbouwd en aangepast bij National Steel and Shipbuilding, San Diego. 1-2010, ingedeeld bij Maritime Prepositioning Ship Squadron 1, Atlantic Ocean. 1-10-2012 ingedeeld bij Military Sealift Command Surge Sealift als USNS PFC EUGENE A. OBREGON (T-AK-3006). 21-3-2023 uit het Naval Vessel Register geschrapt. 7-6-2024 gearriveerd Brownsville Scrapyard om gesloopt te worden.

PLANETA, IMO 8121513, Buoy/Lighthouse Vessel, 905 GT, 242 DWT, 1982 opgeleverd als PLANETA. 1996 overgedragen aan Szczecin Marine Board, Szczecin, Polen (SQMG). 6-2024 opgelegd, bestemd voor sloop. 9-2-2025 door het Maritieme Bureau gedoneerd aan een opleidingscentrum voor marine en brandweer en zal worden gebruikt als vaste trainingsplek.

QING YUAN YU 012, IMO 8618762, Fishing Vessel, 577 GT, 474 DWT, 3-1987 opgeleverd door Niigata Eng. Co., Niigata (2037) als EIKYU MARU No. 21 aan Eikyū Gyogyō K.K., Japan. 577 BRT, 474 DWT. 1989 verkocht aan Sato Gyogyō K.K., Japan, herdoopt RYOAN MARU No. 28. 379 GT. 2000 verkocht

aan Fukushima Suisan Y.K. Japan, herdoopt FUKUSHIN MARU No. 1. 25-2-2009 verkocht aan Qingdao Furui Fisheries Co. Ltd., China (BZZQ3), herdoopt QING YUAN YU 012. 16-1-2024 aanvang sloop.

RDS I, IMO 8954362, Tug, 172 GT, 3-2000 opgeleverd als SWISKO NATUNA aan COMARCO, Singapore, 29-3-2000 in beheer bij Swiseco Offshore Pte. Ltd. 3-2004 vlag: Seychelles. 2004 herdoopt COMARCO HAWK. 1-2004 in beheer bij Shipmarc Epz Ltd. 11-2008 in beheer bij Kenya Marine Contractors Ltd. 3-10-2024 verkocht aan RDS Foxconn Logistics LLC, Sharjah, 10-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4KH6), 10-2024 herdoopt RDS I. 3-2-2025 te Alang, 13-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

REPUBBLICA ARGENTINA, IMO 9138410, Vehicles Carrier, 27-5-1998 opgeleverd door Sestri Cant, Nav, S.p.A., Genua (5992) als REPUBBLICA ARGENTINA aan Grandi Traghetto S.p.A. di Navegazione (GRANFERRY), Palermo-Italië (IBZA) (Grimaldi Group). 51.925 GT, 15.577 NT, 39.183 DWT, 2.790 auto's, 1568 TEU. 20 kn. 24.160 EPK, 17.771 kW, Sulzer 8RTA62, Grande Motori. 2005 verkocht aan Grimaldi Group S.p.A., Italië (IBZA). 5-2011 verkocht aan Grimaldi Deep Sea S.p.A., Italië (IBZA). 24-2-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

RICHARD G. MATTHIESEN, IMO 8310102, tanker, achterschip gebouwd door Tampa SB, Tampa (1124), voorschip gebouwd door Avondale Shipyard, Avondale (2345), 1986 opgeleverd als USNS RICHARD G. MATTHIESEN (T-AOT-1124) aan Wilmington Trust Co., as Trustee, U.S.A. (Military Sealift Command). 21.471 BRT, 29.526 DWT. 31-3-2011 uit dienst gesteld. 2024 verkocht door Government of The United States of America (Department of Transportation-Maritime Administration) (MARAD) (OceanShips Inc.), United States of America aan All Star Metals LLC, United States. 16-2-2024 gearriveerd te Brownsville, Texas om gesloopt te worden.

RONG YUAN, IMO 9157507 (NB-325), Bulk Carrier, 36.551 GT, 70.257 DWT, 20-11-1997 opgeleverd als ENERGY POSEIDON. 9-2000 herdoopt ENERGY ROSE. 12-2023 herdoopt GH PROSPERITY. 18-5-2015 verkocht aan Hai Yuan Shipping Ltd., Panama (3FXE7), in beheer bij Dia Yuan International Shipping Co. Ltd., Guangzhou, 5-2015 herdoopt RONG YUAN. 1-2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh (450 USD/TO). 14-2-2025 op Chittagong Anchorage, 18-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

RUN FU 7, IMO 8912522, Bulk Carrier, 22.137 GT, 38.852 DWT, 31-5-1990 te water, 10-1990 opgeleverd 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).

SA EQUATOR, IMO 9116400, 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 EQUATORIAL. 4-2-2025 (e) verkocht voor sloop (as is Tanjung Pelepas Anchorage).

SAMUEL L COBB, IMO 8310097 (NB-314), Champion Class T-5 Products Tanker, 1985 te water gelaten bij Avondale Ship Yard, Avondale (2344), achterschip gebouwd door Tampa SB, Tampa (1123), gebouwd voor Ocean Product Tankers of Houston, Texas, in time charter bij Military Sealift Command, 1985 in dienst gesteld als SAMUEL L COBB (AOT-1123) aan Wilmington Trust Co, as Trustee, U.S.A. (NBBQ). 19.037 BRT, 29.571 DWT. 18.400 EPK, Sulzer 5RTA76. 16 kn. 2003 over aan US Navy als USNS SAMUEL L. COBB (T-AOT-1123). 30-10-2010 uit dienst gesteld en opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, Beaumont, TX. 2023 verkocht voor sloop te Brownsville, 9-2-2024 te Brownsville om gesloopt te worden.

SCHUMI 7, IMO 9140607, LPG Tanker. 4.961 GT, 5.886 DWT, 17-1-1996 opgeleverd als LYNE. 31-5-2014 verkocht aan Brave Maritime Corp. Inc., Panama, 6-2014 herdoopt GAS NIRVANA. 20-11-2017 verkocht van Oxfordgas Ltd., Liberia aan Sellan Gas Co. Ltd. (Cong Ty TNHH Sellan Gas), Panama. 2-2021 verkocht aan Siam Lucky Marine Co. Ltd., Bangkok-Thailand (HSB7566), 2-2021 herdoopt SCHUMI 7. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 25-2-2025 op Chittagong Anchorage.

SIDIMI, IMO 8501414, General Cargo Ship, 5.608 GT, 7.130 DWT. 12-12-1986 te water, 27-4-1987 opgeleverd door Boelwerf, Temse (1524) als L. DELWAIDE aan Maritime Transport Overseas België, in beheer bij Ahlers. 5.608 BRT, 7.101 DWT. 1988 herdoopt C.U.R. BENJAMIN. 1989 verkocht aan Exploitatie Mij. Transport Schelde, België, herdoopt TRANSPORT SCHELDE. 1991 verkocht aan N.V. Africargo & Partners, Luxemburg. 1996 verkocht aan QC Container Line Ltd., Bangladesh, herdoopt QC

TEAL. 2-2007 herdoopt SIDIMI. 23-1-2025 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, China, vlag: Sierra Leone (9LU2130). 7-2-2025 verkocht voor sloop.

SK SPLENDOR, IMO 9180231 (NB-325), LNG Tanker, 92.866 GT, 75.154 DWT. 10-8-1998 kiel gelegd, 28-11-1998 te water, 30-3-2000 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1258) als SK SPLENDOR aan SK Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D7SR). 11-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 496,5 USD /TO). 27-1-2025 op Chittagong Anchorage. 6-12-2024 verkocht aan Ship Recycling Investments Inc., Navi Mumbai, vlag: Saint Kitts and Nevis (V4OE6), in beheer bij Total Marine (India) Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India. 1-2025 herdoopt LEAN. 27-1-2025 op Chittagong Anchorage, 5-2-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SK SUPREME, IMO 9157739 (NB-323), LNG Tanker, 92.866 GT, 75.135 DWT. 2-2-1998 kiel gelegd, 6-6-1998 te water, 4-1-2000 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1207) als SK SUPREME aan SK Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea (D7SO). 11-2024 verkocht voor sloop (as is Singapore 496,5 USD /TO). 6-12-2024 verkocht aan Libra Seaways Services Ltd., St. Kitts and Nevis (V4OD6), in beheer bij Portline Bulk International S.A., 12-2024 herdoopt REM. 11-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 13-2-2025 op Alang Anchorage, 14-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

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

SPAN ASIA 20, IMO 9088433, General Cargo Ship, 4.980 GT, 7.121 DWT, 20-4-1994 kiel gelegd als ARKTIS FORCE, 17-3-1995 opgeleverd door Aarhus Flydedok AS, Aarhus (212) als MELBRIDGE FORCE aan Gredana Shipping A/S, Denemarken (DIS) (OXWW), in beheer bij Elite Shipping A/S. 1996 herdoopt ARKTIS FORCE. 1996 MELBRIDGE FORCE. 1997 MELFI FORCE. 1998 ARKTIS FORCE. 2-2000 CEC FORCE. 4-2000 ATL FORCE. 1-2005 DELMAS INDIA. 2-2007 C FORCE. 6-2014 verkocht van Fredheim Shipping Co. AS, Isle of Man aan Philippine Span Asia Carrier Corp. (PSACC), Filippijnen (DUA3295), herdoopt SPAN ASIA 20. 2-2025 verkocht voor sloop (as is Manila).

TAHARA, IMO 8755508, Semi-Submersible Production Platform, 12.286 GT, 1973 opgeleverd door Levingston Shipbuilding, Orange TX, als SEDCO K. 1988 herdoopt TAHARA. 2024 van Future Projects Inc., Marshall Islands (GR Shipping Pte. Ltd.) 2024 verkocht voor sloop naar India, 7-5-2024 te Alang, 10-5-2024 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAI FU NO. 3, IMO 7927453 (NB-325), Refrigerated Cargo Ship, 3.513 GT, 4.166 DWT. 17-2-1980 te water, 29-4-1980 opgeleverd als FALCON door Taihei Kogyo, Akitsu (1357) aan Fuji Shoun K.K., Japan. 3.345 GT, 4.166 DWT. 1983 verkocht aan Makoto Senpaku K.K., Japan. 1991 verkocht aan Naviera de Falcon S.A., Panama, herdoopt FALCON II. 1993 verkocht aan Sun Big Shipping S.A., Panama, herdoopt SUN BIG No. 66. 1999 verkocht aan Sun Victory Shipping S.A., Panama, herdoopt TAI FU No. 3. 2007 vlag: Kiribati. 2016 vlag: Panama (H3AI). 5-7-2022 verkocht voor sloop, bleef in de vaart. 2-1-2025 te Bangkok. 3-1-2025 verkocht voor sloop. 9-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 12-2-2025 op Alang Anchorage, 14-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TALENT BLU, IMO 9467902, Bulk Carrier, 6.455 GT, 9.750 DWT, 29-6-2008 opgeleverd als QING MU. 6-2025 herdoopt PEACE GLORY. 10-5-2023 verkocht aan Talent Blu Shipping Co. Ltd., Panama (HOPO), in beheer bij Qingdao Everbright Shipping, Shandong, China, 5-2023 herdoopt TALENT BLU. 2-2025 verkocht voor sloop. 21-2-2025 op Bhavnagar Anchorage, 25-2-2025 op Alang Anchorage, 28-2-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TASOS, IMO 9180906, 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).

UNTERWESER 37 IMO 8020795, 1981 opgeleverd door Hermann Sürken G.m.b.H. & Co. K.G., Papenburg (308) als UNTERWESER 37 aan Unilease G.m.b.H., B.R.D., in beheer bij Unterweser Reederei G.m.b.H. Bremen (URAG). 996 BRT. 1993 nieuwe meting: 1.127 GT, 338 NT, 1.129 DWT. 1995 verkocht aan Nico World II Ltd., vlag: Vanuatu (YJQG2), herdoopt NICO AL GARHOUD. 12-2-2002 in beheer bij Topaz Energy & Marine Ltd. 3-2007 herdoopt INVESTIGATOR. 2008 verbouwd tot Research Vessel. 4-2013 verkocht aan Gequip Marine Belgium B.V.B.A., Vanuatu (YJQG2), in beheer bij Chapman International Services. 15-12-2015 in beheer bij Gequip Marine Operations A.G. 21-5-2021 verkocht aan Chinook Shipping Ltd., Vanuatu (YJQG2), in beheer bij Gequip Marine Operations A.G. 20-4-2022 in beheer bij Gequip Marine Operations A.G. en Bernhard Schulte. 6-2023 nieuwe meting: 966 GT, 1.129 DWT. 3-12-2024 van 's Gravendeel naar Gent met de sleepboten EN AVANT 7 en SIRIUS. 3-12-2024 gearriveerd te Gent. 7-1-2025 gearriveerd bij Galloo Recycling N.V., Gent om gesloopt te worden.



WALTER S DEIHL, IMO 8511495, Henry J. Kaiser Class Fleet Oiler, 7-8-1986 kiel gelegd bij Avondale Industries, Westwego, LA., 2-10-1987 te water, 13-9-1988 in dienst bij Military Sealift Command (MSC) als USNS WALTER S. DIEHL (T-AO-193). 1-10-2022 uit dienst. 9-12-2024 op Brownsville Scrapyard om gesloopt te worden. (U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 1st Class Toni Burton).

WINNING INTEGRITY, IMO 9218868 (NB-297), Bulk Carrier, 87.363 GT, 59.751 NT, 172.571 DWT. 29-5-2000 kiel gelegd, 7-8-2000 te water als BAGESHREE, 14-12-2000 opgeleverd door NKK Corporation, Tsu Works (210) als MONA PEGASUS, in beheer bij T. Klaveness. 14-4-2014 verkocht aan Winning Integrity Shipping Pte. Ltd., Singapore (9V2595) (Qingdao Winning International Ships Management Co. Ltd.), 4-2014 herdoopt WINNING INTEGRITY. 2022 verkocht voor sloop (602 USD/TO as is Singapore). 6-10-2022 verkocht aan Stark Maritime LLC, Monrovia-Liberia, in beheer bij Arka Global Marine Services, 10-2022 herdoopt WINNIE. 2-2024 vlag: St. Kitts and Nevis (V4UK5). 31-8-2023 in beheer bij Kyra Global Marine Services. 9-12-2024 beheer onbekend. 26-2-2025 op Chittagong Anchorage.

YU TIAN 6, IMO 9072757 (NB-322), LPG Tanker, 1,377 GT, 2.463 DWT. 27-10-1993 opgeleverd door Naikai Zosen Corp., Setoda (588) als NITTAN MARU No. 16 aan Nippon Tanker K.K., Tokyo-Japan. 999 GT, 1.252 DWT. 2004 verkocht aan Wang Tong Shipping Co. Ltd., Zhuhai-China, herdoopt YU TIAN No. 6. 23-6-2024 gearriveerd Xinhui Scrapyard. 28-10-2024 verkocht voor sloop.

ZION FALGOUT, IMO 7906837, Tug, 675 GT, 1979 opgeleverd door Main Iron Works Incorporated of Houma, Louisiana (345) als FREEDOM aan Interstate Oil Transportation Company of Philadelphia, Pennsylvania, United States of America. 1981 Interstate Oil Transportation Company overgenomen door Southern National Resources Company of Birmingham, Alabama, eigenaar: SONAT Marine Company Incorporated of Birmingham, Alabama. 1987 SONAT Marine Company overgenomen door Maritrans Operating Partnership of Tampa, Florida. 2006 verkocht aan Maritrans Freedom Co. overgenomen door Overseas Shipholding Group of New York, New York-United States of America (WDD6582), 8-2006 herdoopt OSG FREEDOM. 31-3-2007 in beheer bij OSG Ship Management Inc. 3-2013 verkocht aan Zion Falgout LLC, United States of America, in beheer bij Global Towing Service LLC (Falgout Brothers), 3-2013 herdoopt ZION FALGOUT. 2017 verbouwd, 5.750 PK, 2 x 16 cyl, EMD 12-645-E5 diesels. 3-2013 herdoopt ZION FALGOUT. 4-2024 aanvang sloop. (Info o.a. Tugboat Information).

Admiraliteitsrechtbank beslist ten gunste van bergingspersoneel

Op 27 februari 2025 heeft de Admiraliteitsrechtbank te Londen Elise Tankschiffahrt K.G te Dollern (D) toegewezen en een bedrag van GBP 90.000 toegekend aan de SD Rebel BV en de bemanning van de VB REBEL voor bergingsdiensten verleend aan de STELLA (ENI 04008510, MMSI: 218030600), die nu onder de naam 'ESCO' vaart, in een complexe zaak betreffende de handhaving van een jurisdictieclausule en de definitie van berging onder het Salvage Convention, vastgelegd in de Britse wetgeving als onderdeel van de Merchant Shipping Act 1995.

Op 14 november 2023 liep de tanker, destijds eigendom van de Elise Tankschiffahrt, aan de grond in de Scheurhaven in Rotterdam. Het schip vervoerde een gevaarlijke lading, die een aanzienlijk risico vormde voor het milieu en de nabijgelegen infrastructuur. Daarom werd, als reactie op de noodsituatie, de sleepboot 'VB Rebel', eigendom van SD Rebel BV, ingezet om bergingsdiensten te verlenen. De bergingsoperatie was succesvol en een Certificate of Safe Delivery werd door beide partijen ondertekend.

Dit certificaat bevatte een jurisdictieclausule waarin werd bepaald dat eventuele geschillen die voortvloeiden uit de bergingsoperatie in Londen zouden worden beslecht volgens het Engelse recht. Ondanks deze overeenkomst startte Elise Tankschiffahrt echter een rechtszaak bij de rechtbank in Rotterdam, waarbij de geldigheid van de jurisdictieclausule en de aard van de geleverde bergingsdiensten werden betwist.



De eisers, SD Rebel en de bemanning van de sleepboot, verzochten om een anti-suit injunctie, samen met kosten, om te voorkomen dat de Elise Tankschiffahrt de procedure bij de rechtbank Rotterdam zou voortzetten, waarbij zij stelden dat de diensten die door de sleepboot werden geleverd, berging vormden in de zin van het Bergingsverdrag, dat de jurisdictieclausule in het Certificaat van Veilige Levering duidelijk en afdwingbaar was, en dat het starten van de procedure door de gedaagde in Nederland een schending van deze overeenkomst vormde. De eisers benadrukten ook het punt dat de bemanning, vanwege de gevaarlijke aard van de lading van de tanker, groot gevaar liep bij het ondernemen van de operatie.

De gedaagde Elise Tankschiffahrt verscheen niet en was niet vertegenwoordigd, maar verstrekte de rechtbank wel getuigenverklaringen en deskundigenrapporten. Deze betwistten de geldigheid van de jurisdictieclausule, waarbij ze een beroep deden op het non est factum-verweer en beweerden dat de clausule onzeker, dubbelzinnig en niet goed aan hen was uitgelegd op het moment van ondertekening, waardoor deze niet afdwingbaar was. Bovendien betoogde de gedaagde dat de diensten die door de 'VB Rebel' werden geleverd niet voldeden aan de criteria voor berging onder het Salvage-verdrag, omdat de operatie routinematig was en niet het niveau van gevaar of vaardigheid inhield dat vereist is om als berging te kwalificeren. Als zodanig beweerden ze dat de Engelse rechtbank niet bevoegd was om de zaak te behandelen en dat de procedure in Nederland moest worden voortgezet.

Admiralty Registrar Davison concludeerde dat de diensten die door de TIG werden geleverd, inderdaad berging vormden in de zin van het Salvage Convention, en oordeelde: "De professionele aard van de geleverde bergingsdiensten en het inherente gevaar waarmee de MV STELLA werd geconfronteerd, rechtvaardigen de toegekende toekenning." Hij rechtvaardigde echter ook het relatief bescheiden toegekende bedrag, waarbij hij een beroep deed op The NAGASAKI SPIRIT (IMO 8714968), dat betrekking had op de interpretatie van bergingsvergoedingen in de zin van artikel 13 van het International Convention on Salvage 1989. In dat geval botste het schip NAGASAKI SPIRIT met een ander schip (OCEAN BLESSING), wat leidde tot een grote olielozing en brand. Bergers ondernamen uitgebreide pogingen om de situatie onder controle te krijgen, maar ontvingen slechts een bescheiden vergoeding vanwege de lage marktwaarde van de geborgen eigendommen. Zij pleitten voor een eerlijkere beloning op grond van artikel 13, waarin rekening wordt gehouden met factoren als risico, vaardigheid en milieubescherming. Hoewel het Hogerhuis de moed van het bergingspersoneel erkende, stelde het dat de beloning voor berging primair

gebaseerd is op de waarde van de geborgen goederen, zelfs wanneer de inspanningen van de berger schade aan het milieu voorkomen.

Griffier Davison ging ook in op de geldigheid van de jurisdictieclausule in het Certificate of Safe Delivery. Hij verwierp de argumenten van de gedaagden dat het niet om een feit ging en oordeelde: "De jurisdictieclausule in het Certificate of Safe Delivery is duidelijk en afdwingbaar, en de acties van de gedaagde om de procedure in Nederland voort te zetten, vormen een schending van deze overeenkomst." Hij merkte verder op dat het toestaan van de voortzetting van de Nederlandse procedure de jurisdictieovereenkomst zou ondermijnen en onnodige rechtsonzekerheid zou creëren. (Timsen, 4-3-2025. Foto: Willem Koper, 30-8-2019).



H&S WISDOM, IMO 9195559 (NB-296), Damen Combi Coaster 1700, casco gebouwd bij DAHK Chernomorskyi Sudnobudivnyi Zavod (SJSHC 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 ferrichroom 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. De Humber Rescue probeerde het schip op 2 maart vlot te brengen, maar dat lukte niet. Op 3 maart werd, in samenwerking met HM Coastguard Humber, om 07:00 uur een tweede poging gedaan met de hulp van drie sleepboten, echter zonder het gewenste resultaat.

Nadat de eerste drie pogingen om de 'H&S Wisdom' op de Humber weer vlot te krijgen mislukten, kan het weken duren om het schip uit de ondiepten te halen, aangezien de gronding plaatsvond tijdens een van de hoogste waterstanden van het jaar op de avond van 2 maart, die nog steeds boven de voorspelling lag. Een vergelijkbaar waterpeil is nodig om de 'H&S Wisdom' los te krijgen, die pas eind deze maand weer wordt verwacht. Het zal dan tot oktober duren voordat een vergelijkbaar hoog waterpeil kan worden verwacht. Het plan was nu om een deel van de lading te lossen om een bergingspoging eind maart een grotere kans op succes te geven. (Timsen, 6-3-2025). (Foto: R.P. van de Wetering, 01-03-2014 t.h.v. Maassluis-West).

De Rotterdamse Scheepvaart Boekhandel

Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam

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

