



NIEUWBRIEF 336

14 februari 2026

AGULHAS STREAM, IMO 9158537 (NB-304), 12-2-1998 opgeleverd door Kitanihon Zosen K.K., Hachinohe (311) als AGULHAS STREAM aan Shipping Company Agulhas Stream B.V., Panama. 2-1999 thuishaven: Groningen (PFRS), in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 9.298 GT, 20,3 kn, 12.622 kW, B&W 8S50MC-C. 21/22-2-1998 gearriveerd op eerste reis te Yokohama. 24-2-1998 van Yokohama. 13-4-1998 de eerste keer te Rotterdam. 15-4-1998 van Rotterdam naar Buenos Aires. 20-8-1998 derde aanloop te Rotterdam. 24-6-1999 verkocht aan Agulhas Stream G.m.b.H. & Co., Willemstad-N.A. (PJFE), in beheer bij Triton Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer en in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2-2018 vertrokken van Port Said. 25-2-2018 gearriveerd bij een werf te Zhoushan. 20-4-2018 verkocht aan Yongxiang Shipping International Co. Ltd., Hong Kong, vlag: Panama, roepsein 3FGN5, in beheer bij East Maritime Services Co. Ltd. 28-3-2018 (MT) herdoopt YONG XIANG 9. 2-2023 vlag: Vanuatu (YJXR9). 6-2023 in beheer bij East Maritime Services Co. Ltd. en Deyuan Shipping & Trading Co. 1-2026 verkocht voor sloop. 5-1-2026 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp. Navi Mumbai, vlag: St. Kitts and Nevis (V4GD7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 1-2026 herdoopt YON ANG. 30-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee).

ALESSANDRO DP, IMO 9384162 (NB-331), 26-8-2007 (BV) opgeleverd door Cantiere Navale de Poli S.p.A., Venetië (238) als ALESSANDRO DP aan Alessandro Shipping B.V., vlag: Italië, in beheer bij Maritime Performances B.V., Barendrecht. 11.250 GT. 8.565 EPK, 15 kn. 2-2008 in beheer bij De Poli Shipmanagement, Barendrecht. 16-3-2009 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PBRL. 29-11-2010 tijdens een reis naar Varna t.h.v. Burgas in aanvaring gekomen met het onder de vlag van Sierra Leone varende Russische vrachtschip KARAM 1 (IMO 7516711), een half uur na aanvaring zonk de met schroot geladen KARAM 1, 5 bemanningsleden raakten vermist. 2013 vlag: Bahamas, roepsein C6AT7. 2016 in beheer bij De Poli Shipmanagement, Barendrecht en De Poli Tankers Holding B.V., Barendrecht. 11-2019 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA5130. 2022 in beheer bij Navquim Ship Management B.V., Barendrecht (De Poli Management B.V.), 2-6-2022 herdoopt NQ MAGNOLIA. 8-2025 herdoopt MAGNOLIA THERESA. 21-1-2026 verkocht aan Baki Denizcilik Isletmesi ve Ticaret A.S., Turkije (TCA8899), in beheer bij Akar Deniz Tasimaciligi ve Ticaret Anonim Sirketi, Istanbul, 22-1-2026 in de Waalhaven herdoopt CHEM NANA.



ANNA WEBER-VAN BOSSE, IMO 9992919 (NB-329), onderzoekingsvaartuig, 3.643 GT, 16-12-2022 besteld onder bouwnummer ARMON VIGO V147, 9-2025 geplande oplevering, 30-10-2024 te water gelaten, 12-1-2026 opgeleverd als ANNA WEBER-VAN BOSSE aan Stichting Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek Instituten, Utrecht.

BALTIC STAR, IMO 9969534 (NB-332), General Cargo Ship, 2.728 GT, 1.327 NT, 3.718 DWT, 19-3-2024 (LR) kiel gelegd onder bouwnummer GS YARD 245, in aanbouw als LONGSTAR voor Longship B.V., 4-6-2025 te water gelaten, 25-6-2025 voorzien van de charternaam BALTIC STAR met roepsein PDLW, 29-8-2025 opgeleverd aan Longstar B.V., Groningen, in beheer bij Baltic Shipping Co. AS, Longship Management B.V. en Wagle Chartering AS, Moss. 88,00 (84.98) x 13,35 x 7,05 x 4,900 meter.

Schip met smeulende lading in Rotterdam

Op 5 februari 2026 waarschuwde de Rijnmondse Milieudienst (DCMR) voor mogelijke geuroverlast in de regio nadat de BALTIC STAR, onderweg vanuit Humber, was aangemeerd in Botlek (Rotterdam) bij de overslagterminal HES Bulk Terminal. De lading houtpellets was gaan smeulen. Om het smeulen te stoppen, moest een deel van de lading worden gelost. Dit zou rook of een brandlucht kunnen veroorzaken. Bewoners van Rozenburg, Zwartewaal en Brielle zouden met name last kunnen hebben van deze geur bij een oostenwind. Het lossen zou om 10:00 uur beginnen, maar is uitgesteld tot 13:00 uur. De gehele operatie zou naar schatting 24 uur duren en begin van de middag op 6 februari afgerond moeten zijn. HBTM heeft een actieplan opgesteld voor het veilig en beheersbaar lossen van het getroffen deel van de lading. Een supervisor van de DCMR zou tijdens de werkzaamheden aanwezig zijn. De brandweer was ook ter plaatse voor het geval er blusmateriaal nodig was. Na het lossen zou het schip zijn route vervolgen. (Timsen. 5-2-2026). 6-2-2026 m.s. BALTIC STAR verhaald naar de Waalhaven.



BEAUMARIS, IMO 9373278 (NB-305), casco gebouwd bij Brodogradiliste "Sava", Mitrovica, Servië, 2-6-2007 gearriveerd te Harlingen achter de sleepboot VLIELAND, afgebouwd bij Damen Scheepswerf Bergum B.V., Bergum onder bouwnummer 9367, 28-9-2007 vanaf Bergum gearriveerd te Harlingen, 25-10-2007 te Harlingen gedoopt BEAUMARIS en opgeleverd aan Beaumaris B.V., Sneek, in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en G. de Jager, Balk. Brandmerk 21637 Z 2007, roepsein PHLR. 2.545 GT, 1.640 NT, 3.850 DWT. 88,95 (84,99) x 12,50 x 7,00 x 5,420 meter. 1.520 kW, 8 cyl, 4 tew, M.A.K. 8M20, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 26-10-2007 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam op eerste reis vanaf Harlingen. 4-3-2013 (e) in beheer bij UniSea Shipping B.V., Sneek en Focus Shipmanagement B.V., Sneek. 28-7-2014 gearriveerd te Vlaardingen. 29-7-2014 gearriveerd bij Dockside Shipfalicities B.V., IJsselmonde. 6-8-2014 executoriale verkoping het World-Trade Center te Rotterdam op verzoek van N.V. ABN-Amro Bank te Amsterdam. 8-8-2014 verkocht aan Vertom UCS Beaumaris B.V., Sneek, in beheer bij Vertom UCS Holding B.V., Rhoon. 12-8-2014 vertrokken naar de Europoort om te laden bij European Bulk Services (E.B.S) B.V. 11-2014 thuishaven: Rotterdam. 27-11-2014 herdoopt ALECTO. 8-5-2023 vanaf Schiedam gearriveerd op het Calandkanaal in de Europoort. 5-2023 verkocht aan GT Pike Shipping Ltd., 11-5-2023 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2RA7, in beheer bij GTS Shipping Sia, Riga, 11-5-2023 (F) op het Calandkanaal herdoopt GT PIKE. (Foto: Marcel Coster, 5-8-2013 naar de Middensluis met latere bestemming de Westhaven).

GT PIKE ontsnapte aan detentie in Lübeck ondanks vijf tekortkomingen.

De GT PIKE ontsnapte op 23 januari 2026 aan een aanhouding in Lübeck tijdens een inspectie door de autoriteiten van het Parijs MoU, één dag na aankomst vanuit de Russische haven Sint-Petersburg. Zowel het eerste als het laatste bezoek vonden op die dag plaats. De gedetailleerde inspectie omvatte de accommodatie en kombuis, het laadruim, de machinekamer, de brug, de dekken en het voordek, en de stuurhut. Ook werden noodstuurmanoeuvres uitgevoerd. Er werden vijf tekortkomingen geconstateerd, waarvan er geen enkele als ernstig werd beschouwd en geen reden voor aanhouding vormde. Het schip verliet de haven opnieuw op 26 januari en zette koers naar Gdynia, met een verwachte aankomsttijd van 28 januari. (Timsen, 28-1-2026).

BLEO HOLM, MO 8763452 (NB-324), Offshore Processing Ship, 28-11-1996 kiel gelegd, 1997 te water gelaten bij Hitachi Zosen Ariake Works, Nagasu (1072), 1997 afgebouwd bij U.I.E. Scotland Ltd., Clydebank, 31-5-1997 opgeleverd als BLEO HOLM aan Bluewater Engineering N.V., Willemstad-N.A. (PJAI). 55.412 GT, 119.000 DWT, 241,98 (232,00) x 42,03 x 21,20 x 14.880 meter, 14 tanks. 1998 verbouwd tot opslagtankschip voor offshore installaties. 4-1999 gemeten: 59.248 GT, 31.502 NT, 119.000 DWT. 1999 werkzaam op UKCS Block 13/28a op de Blake en Ross Fields, op ca. 62,5 mijl ten noordoosten van Aberdeen. 2000 verkocht aan Bluewater Bleo Holm N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bluewater Engineering B.V. 15-11-2005 in beheer bij Repsol Sinopec Resources U.K. en Bluewater Engineering B.V. 10-10-2020 vlag: Curaçao (PJAI). 6-2024 bekend gemaakt door Repsol Sinopec Resources UK Limited, JV-partner RockRose Energy en Bluewater (Floating Production) Limited dat de verlenging van het Bare-boat Charter voor de BLEO HOLM FPSO is verlengd. De contractperiode liep tot 31 december 2024, daarna kon Repsol Sinopec verdere verlengingen van telkens één jaar afsluiten. 8-1-2026 de politie heeft de dood bevestigd van een 44-jarige man op de BLEO HOLM tussen Kerstmis 2025 en oudejaarsavond. De Schotse politie onderzoekt de zaak en de Health and Safety Executive is op 5 januari 2026 op de hoogte gesteld van de situatie.

BREEZAND, IMO 8211629 (NB-313), 1983 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V., Wartena (621) als BREEZAND aan Madora III B.V., Lemmer, in beheer bij Scheepvaartbedrijf "Poseidon" B.V. 1.560 BRT. 1992 verkocht aan Newtrend Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Euro Marine Service B.V.B.A., Essen. 1997 verkocht aan Rederij m.s. "Breezand", Ridderkerk, in beheer bij Q-Shipping B.V., 23-10-1997 overgedragen. 2005 verkocht aan Oak Shipping International Ltd., Cardiff, vlag: Bahamas, roepsein C6UH7, in beheer bij VW-NYKI Shipping B.V., Rhoon, 3-2-2005 op de voormalige werf van Boele en YVC/Bolnes herdoopt OAK. 1-3-2012 aan de ketting gelegd te Teignmouth op verzoek van de Admiralty Marshall vanwege een civiele claim op de eigenaar, de bemanning bestaande uit Filippijnen, Indonesiërs en Russen, men had al 2 maanden geen salaris ontvangen, door de kerk voor zeevarenden Apostleship of the Sea voorzien van o.a. kleding en beltegoed voor de mobiele telefoons, 15-3-2012 vertrokken van Teignmouth naar Hull. 18-11-2012 verkocht aan Darya B Shipping Ltd., 18-11-2012 (m) vlag: Cook Islands, roepsein 5U2636, in beheer bij Furkan Shipping Investment Ltd., Istanbul. 26-3-2013 verkocht aan Ivy Shipping Ltd. Co., Cook Islands, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi Ve Ticaret Limited Şirketi. 26-4-2013 verkocht aan Darya B Shipping Ltd., Cook Islands, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi Ve Ticaret Limited Şirketi. 8-11-2013 (e) in beheer bij Nismar Shipping Ltd. en Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi Ve Ticaret Limited Şirketi. 9-9-2014 verkocht aan Tambels Ltd. BZE, Liepaja, thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands. 14-2-2020 vlag: Saint Kitts and Nevis, roepsein V4BJ4. 14-2-2020 (F) herdoopt OAK I. 27-6-2022 verkocht aan BJS Ltd., Belize, vlag: Palau (T8A3926), in beheer bij Tambels Ltd. BZE, Liepaja. 19-12-2023 verkocht aan Batimarine Owner Ship SHPK, 13-2023 vlag: Tanzania (5IM436). 1-2026 vlag: Kameroen (TJM09B).



CAPEWATER, IMO 9423841 (NB-152), casco gebouwd door Ereğli Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret AŞ, Karadeniz, Ereğli, Turkije, 21-6-2008 passage Bosporus achter de sleepboot NEPTUN 9, 10-7-2008 gearriveerd te Rotterdam, 11-7-2008 door de sleepboten BROEDERTROUW XVI en GEPKE III naar Breko

Nieuwbouw B.V. te Papendrecht gesleept om afgebouwd te worden onder bouwnummer 576, 19-1-2009 begin van de proefvaart, 24-1-2009 na de proefvaart van het Calandkanaal naar Dordrecht, 2-2009 opgeleverd aan Capewater C.V., Rotterdam (PBPQ), in beheer bij Clearwater Group B.V. en Capewater Beheer B.V. 3.674 GT, 1.501 NRT, 5.400 DWT. 3.020 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 480, M.A.K. 6M32C, M.A.K. Caterpillar Motoren G.m.b.H., Kiel. 3-2-2009 vertrokken op de eerste reis van Dordrecht naar Antwerpen om daar te laden. 23-1-2013 in beheer bij Clearwater Group B.V. en CWG Holding B.V. 12-6-2014 in beheer bij Clearwater Group B.V. en Clearwater Ship Management B.V. 22-1-2026 gearriveerd te Brunsbüttel, in de haven van Brunsbüttel lekte tussen de 400 en 800 liter aniline weg, het grootste deel van de stof bleef op het dek van de tanker en slechts een kleine hoeveelheid kwam in het Kielkanaal terecht, de brandweer kwam ter plaatse en voerden metingen uit, deze toonden geen afwijkingen aan. De bemanning voerde verdere reinigingswerkzaamheden aan boord uit. Een mogelijke oorzaak was een technisch defect in een overdrukventiel. De Duitse Sociale Ongevallenverzekering voor de Transportsector (BG Verkehr) heeft een verbod opgelegd op het voortzetten van de loswerkzaamheden totdat de oorzaak van de lekkage is vastgesteld. De waterpolitie van Brunsbüttel is een onderzoek gestart. 25-1-2026 vertrokken van Brunsbüttel naar Teesport. (Foto: Jan van Oost).

CENTAUR, Swath, loodsboot, in aanbouw in voor het Nederlandse Loodswezen bij Abeking & Rasmussen, in de kiel is een aluminium buis gelast met munten, een krant en felicitatiekaarten. Ook de bouw van het tweede schip, de PEGASUS, is inmiddels begonnen.

CHEM LOMBARD, IMO 9954199, Chemical/Oil Products Tanker, 23.402 GT, 9.644 NT, 33.450 DWT, 10-3-2025 kiel gelegd, 30-9-2025 te water, 15-1-2026 opgeleverd door Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. (SB681) als CHEM LOMBARD aan Chem Lombard S.A., Liberia (5LLX6), in beheer bij Ace Tankers C.V., Amsterdam en ASM Maritime B.V., Amsterdam. L 38.790,20 m3. 185,00 (181,28) x 28,40 x 15,20 x . meter. 6.000 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 2214, 87 rpm., HD Hyundai Marine Engine Co. Ltd.

CITO, IMO 9356517 (NB-294), Bijlsma Trader 3250, 8-3-2008 bij Lodenice Nova Melnik s.r.o., Melnik, Tsjechië gedoopt CITO door Lotte Switynk (dochter van Cor en Kitty Switynk) en te water gelaten, in aanbouw onder bouwnummer 753, correctie: afgebouwd bij Veka Shipyard Lemmer B.V., Lemmer (753), 6-10-2008 gearriveerd te Harlingen vanaf Lemmer, 10-10-2008 opgeleverd aan Rederij Cito B.V., Harlingen (PBHQ), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Cor Switynk, Harlingen. 26-4-2022 verkocht aan Fast Lines Belgium N.V., Antwerpen-België (ONLH), in beheer bij Fast Baltic sp z oo, Szczecin, 28-4-2022 herdoopt FAST SIM. 23-1-2026 vertrokken van Antwerpen. 23-1-2026 in de zeer ruwe zee in de Straat van Dover problemen met de motor opgelopen, door de sleepboot VB ABEILLE NORMANDIE (IMO: 9442421) ingezet om assistentie te verlenen, rond 22:00 uur een sleepverbinding tot stand gebracht en vervolgens naar de haven van Duinkerken gesleept, 25-1-2026 om circa 04:00 uur te Duinkerken om te repareren. 11-2-2026 van Duinkerken naar Antwerpen.

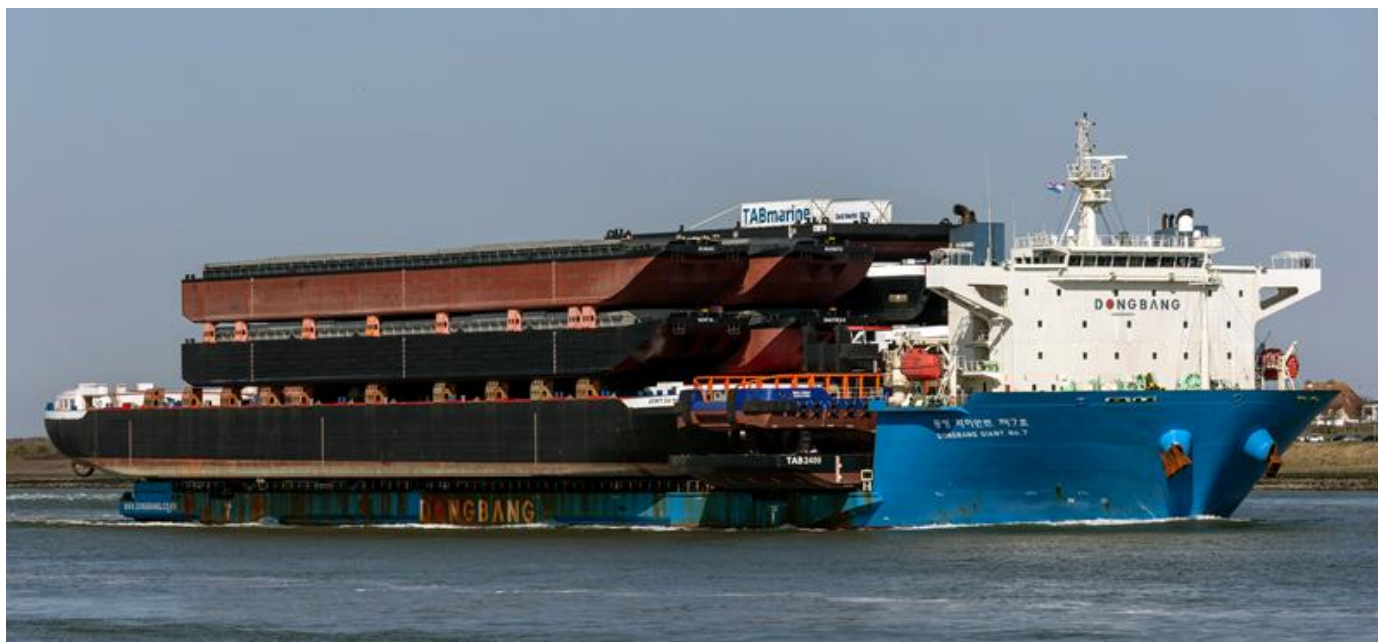
CORAL OBELIA, IMO 9053816 (NB-316), 5-4-1993 (GL) kiel gelegd, 29-12-1993 (GL) te water gelaten, 29-2-1996 opgeleverd Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (101) als CORAL OBELIA aan Scheepvaart Mij. "Coral Obelia" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. Brandmerk 18720 Z R 1996. Roepsein PDKU. LPG gastanker. 3.835 GT, 1.151 NT, 3.295 DWT. 3.637 EPK, 2.675 kW, Wärtsilä 8R32BC, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 2010 verkocht aan Coral Obelia B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 17-12-2014 (GL) onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein D5HP4. 27-7-2015 verkocht aan Anson Ltd., Liberia, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 9-12-2020 ten anker bij Port Said. 12-12-2020 (e) verkocht aan Anson Limited, Mumbai, 14-12-2020 thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, roepsein T8A3535, herdoopt AL MAHA. 2-2024 verkocht aan Yas Logistics Co., thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, in beheer bij Yas Logistics Co., Majuro en Tangar Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt AL DIAB II. 9-10-2024 in beheer bij Brij Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 4-6-2025 verkocht aan Black Stone Oil & Gas SPC, Muscat, Oman, thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, in beheer bij Brij Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 1-2026 Office of Foreign Assets Control (OFAC), van het Amerikaanse ministerie van Financiën tankers de sanctielijst geplaatst vanwege Iraanse connecties. Met deze stap hoopt Washington de Iraanse schaduwwloot te ontwrichten en de toegang van Iran tot inkomsten te beperken. (Zie ook SEA BIRD, IMO 9088536, Internationaal Nieuws).

DELAWAREDIEP, IMO 9519054, General Cargo Ship, 16-10-2008 kiel gelegd, 19-9-2012 te water, 13-1-2023 opgeleverd door Rongcheng Shipbuilding Industry Co. Ltd. RC27) als DELAWAREDIEP aan Riverine Shipping Co Ltd., Cyprus, in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd. 4.358 GT, 5.732 DWT. 108,04 (102,98) x 15,20 x 7,90 x 5,880 meter. 9,5 kn. 2.609 EPK, 1.920 kW, 750 rpm., Yanmar 6EY26 ME. 5-2015 in beheer bij MTL Maritime Transport. 12-2016 herdoopt KORSOE. 2-2018 in beheer bij Schulte & Bruns Chartering GmbH & Co. K.G. 8-3-2021 verkocht aan Lapisland GmbH & Co. K.G., 3-2021 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij BAAS Shipping UG, 3-2021 herdoopt LAPISLAND. 16-5-2023 in beheer bij Schifffahrtskontor Tom Wörden GmbH & Co. K.G., Oldendorf. 12-2025 verkocht aan Insight 27 Holding Ltd., Marshall Islands (V7A3780), in beheer bij Ningbo Zrich Shipping Co. Ltd., Ningbo, Zhejiang, China, herdoopt MONTROSE.



LAPISLAND, ex DELAWAREDIEP, foto: Riemer van Bolhuis, 28-9-2024, N.O.K. t.h.v. Rendsburg

DEVON EXPRESS, IMO 9142590 (NB-333), 4-4-1997 te water gelaten bij B.V. v/h Scheepswerven Gebr. van Diepen te Waterhuizen (1040), 6-1997 opgeleverd aan Philippine Pacific Ocean Lines Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V. 27-6-1997 vertrokken op de 1e reis naar Australië. 2001 verkocht aan Greenfield Co., Liberia, in beheer bij Fleet Management Ltd. 28-8-2001 (e) herdoopt JACKAROO. 22-8-2005 verkocht aan Devon Express B.V., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., 30-8-2005 (e) herdoopt DEVON EXPRESS. 2014 in beheer bij Livestock Express B.V., Breskens en Vroon B.V., Breskens. 2016 in beheer bij Livestock Express B.V., Breda en Vroon B.V., Breda. 4-5-2019 (FM) thuishaven en vlag: Luxemburg, roepsein LXDB. 23-10-2025 gearriveerd te Batam, Indonesië. 26-10-2025 verkocht aan Bovicom Shipmanagement B.V., Westendorp, 10-2025 te Batam onder de vlag van Panama gebracht (3E7834), in beheer bij Bovicom Chartering B.V., Werkendam, 1-2025 herdoopt DEVON. 12-2025 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2866), in beheer bij Bovicom Chartering B.V., Werkendam en Livestock Express Pte. Ltd., Singapore, 12-2025 herdoopt DEVON V.



DONGBANG GIANT NO: 7, IMO 9786580 (NB-332), Heavy Load Carrier, 17.346 GT, 19.348 DWT. 5-11-2015 kiel gelegd, 18-8-2016 te water, 16-11-2016 opgeleverd als DONGBANG GIANT NO. 7 aan KMC Line Co. Ltd., Zuid Korea, in beheer bij Dongbang Transport Logistics en STX Marine Service Co. Ltd. 3-3-2021 in beheer bij Dongbang Transport Logistics en Fair Shipmanagement Co. Ltd. 28-2-2023 verkocht aan KSF Global No 22-2 S.A., 3-2024 vlag: Panama (3E3849), in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. 2-12-2024 in beheer bij STX Marine Service Co. Ltd. en STX Ocean Service Corp. 2025 in beheer bij Roll Group. 1-2026 herdoopt BIGROLL KMC BUSAN. (Foto: Cees van der Kooij, 2-4-2025).

EEMBALTIC, IMO 8412390 (NB-323), 1-9-1984 te water gelaten, voor de bouw werden secties gebruikt van de GEISE (IMO 6923230, bouwjaar 1969) die de bouwwerf sloopte, 13-11-1984 opgeleverd door Elsfl ether

Werft A.G., Elsfleth (407) als BLANKENESE aan Lilienthaler Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-West Duitsland, in bevrachting bij Thien & Heyenga Bereederungs und Befrachtungs G.m.b.H., Hamburg. 25-10-1989 op ongeveer 50 mijl ten noorden van La Coruña na aanvaring gekomen met de Panamese m.t. BEN NEVIS (IMO 8811766), zwaar beschadigd en met zware slagzij naar La Coruña gesleept, 14-11-1989, na noodreparatie te La Coruña vertrokken naar Elsfleth, 19-11-1989 gearriveerd te Elsfleth om bij de bouwwerf gerepareerd te worden. 6-1993 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Hamburg-Antigua & Barbuda. 15-2-1999 verkocht aan Wesmar Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PFAK, 23-2-1999 herdoopt EEMBALTIC. 2.449 BRT, 984 NRT, 3.031 DWT. 174 TEU. 25-5-1999 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Hamburg-Antigua & Barbuda, herdoopt BLANKENESE. 7-2000 vlag: Malta. 21-6-2002 verkocht aan Delemarco Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., Bremen. 2006 verkocht aan Blankenese Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Eestinova OÜ, Tallinn Ltd., Tallinn. 2008 in beheer bij Uniship Ltd., Riga. 28-8-2013 (e) verkocht aan Irrawaddy Ltd., Malta, in beheer bij North Sails Shipping S.A., Riga, herdoopt IRRAWADDY. 4-2014 herdoopt ALTONA 1. 3-3-2015 (e) verkocht aan Polaris Navigation S.A., Malta, in beheer bij GSW Shipmanagement Ltd., Volos, Griekenland, herdoopt ALTONA. 2016 vlag: Panama, roepsein 3FYZ5. 23-2-2017 (e) verkocht aan Altarek Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Safety Management-ISM S.r.l., Constanta, herdoopt NEPTUN. 28-3-2020 tijdens een reis van de baai van Nemrut naar Thessaloniki, met 13 bemanningsleden en geladen met 1,300 ton aardappelen, voor de kust van Skiathos problemen met de motor gekregen, door de sleepboot CHRISTOS XXIX naar de ankerplaats van Thessaloniki gesleept. De havenautoriteit van Thessaloniki voerde een inspectie uit Paris MoU en constateerde 27 tekortkomingen in bijlage X van CO 2009/16/EG. Er werd een vaarverbod opgelegd en administratieve sancties opgelegd. Het schip werd op de ochtend van 30 maart door de sleepboten VERNICOS LIBERTY (IMO: 9417866) en CHRISTOS XLIV (IMO 9251975) naar de haven van Thessaloniki gesleept. Na 149 dagen detentie vrij gegeven. 12-2020 verkocht aan Diaa Shipping Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Palau, roepsein T8A3543, in beheer bij Romarine Europe Ltd. 3-2023 verkocht aan Balkes Group Ltd., Palau, in beheer bij Romarine Europe Ltd. 27-9-2024 verkocht aan Sea Island Enterprises Inc., St. Kitts & Nevis (V4JS6), in beheer bij Fisher Shipmanagement Co. Ltd., Piraeus, herdoopt IBRAHIM B. 25-12-2025 te Iskenderun geïnspecteerd met 17 gebreken, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie:

- 1) Veiligheid van de navigatie - Reis- of doorgangsplan. Vermist
- 2) Waterdicht/Weerbestendig - Afdekkingen (luik, draagbaar, zeildoek,). Beschadigd
- 3) Structurele omstandigheden - Balken, kozijnen, vloeren – corrosie. Gecorrodeerd
- 4) Structurele omstandigheden- Overig (Structurele omstandigheden). Ander
- 5) Noodsysteem - De bemanning vertrouwd maken met het noodstelsel. Niet zoals vereist
- 6) ISM - ISM-certificaat. Niet zoals vereist

6-1-2025 vrijgegeven en afgemeerd op de ankerplaats van Iskenderun.



EIKBORG, IMO 9356490 (NB-298), Bijlsma Trader 3250, 28-4-2007 te water gelaten bij Lodenice Nova

Melnik s.r.o., Melnik, Tsjechië, 8-10-2007 casco gearriveerd te Harlingen voor afbouw bij Veka Shipyards B.V. te Lemmer onder bouwnummer 751, 2.300 GT, 3.250 DWT, 1.440 kW, Wärtsilä, type 8L20, 1-3-2008 vertrokken van de werf naar Lemmer, 7-3-2008 aan de Korte Lijnbaan te Harlingen gedoopt HELENIC door mevrouw Helena Maria Hagebeuk-Laarhoven en opgeleverd aan C.V. Scheepvaart-onderneming Triton te Andijk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor T. Hagebeuk. 23-5-2008 tijdens een reis naar Antwerpen, geladen met staal, aan de grond gelopen in de Ålöfjord in de Oxelö Sound bij Korpholmen, bij Shipdock Harlingen B.V., Harlingen de opgelopen bodemschade gerepareerd. 5-10-2022 vanaf Vlissingen gearriveerd in Delfzijl. 6-10-2022 verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., Delfzijl (PHNX), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl, 7-10-2022 (F) herdoopt EIKBORG. 26-1-2026 na het vertrek van Figueira da Foz op een zandbank gestoten en het roer verloren, 29-1-2026 vast gemaakt door de SKANDI LIFTER en vertrokken naar Vigo, 30-1-2026 te Vigo. (Foto: Ernst Lohmann, 2012, Koningin Wilhelminahaven, Vlaardingen).

Roer verloren

26-1-2026 met zes bemanningsleden aan boord – naast de Nederlandse kapitein twee Indonesiërs, een Let, een Rus en een Filippijn – en geladen met 3.300 ton cellulosepulp van de Altri-groep, bestemd voor Duitsland, raakte buiten Figueira da Foz stuurloos. Het schip verloor zijn roer toen het kort na het verlaten van de haven een zandbank raakte en er water in de roerkamer stroomde. Het schip had een diepgang van 5,50 meter. Het voer achteruit, op ongeveer 22 zeemijl van de kust, in een poging om boven water te blijven, terwijl de weersomstandigheden op zee verslechterden met noordwestelijke golven van vier tot vijf meter hoog op 26 januari en west/zuidwestelijke golven van vier tot vijf meter hoog op 27 januari.

De roerkamer was afgesloten en het roer kon niet worden gebruikt. Het schip behield echter de voortstuwing en kon met behulp van de boegschroef bewegen en draaien. Het schip probeerde zijn positie te behouden op ongeveer vier mijl uit de kust en ten zuidwesten van de haveningang. Het had de opdracht gekregen om geleidelijk van de kust af te varen. De laatste AIS-positie was 40.08 NB 009.08 WL. Sleepboten werden gemobiliseerd vanuit Leiria en Leixões. De EIKBORG zou naar Lissabon of Setúbal worden gesleept. De patrouilleboot FIGUEIRA DA FOZ van de Portugese marine vertrok om 15.00 uur vanuit de marinebasis Alfeite in Almada met een verwachte aankomsttijd bij de EIKBORG om 23.00 uur om de situatie ter plaatse nauwlettend in de gaten te houden. Een Noorse sleepboot werd op 27 januari om 02:00 uur ter plaatse verwacht. De sleepoperatie werd, gezien de weersomstandigheden, als zeer moeilijk ingeschat.

De haven van Figueira da Foz werd om 14:00 uur gesloten, omdat havenfunctionarissen vermoedden dat het incident werd veroorzaakt door mislukte baggerwerkzaamheden bij de haveningang en niet door het slechte weer. Er werd 28 miljoen euro uitgegeven om drie miljoen kubieke meter zand te verplaatsen, en sinds de werkzaamheden waren afgerond, waren er problemen met de zandbank. De loodsen weigerden scheepvaartverkeer in en uit de haven vanwege het zandprobleem. Havenfunctionarissen meldde dat het tweede incident in januari was en dat sommige schepen al waren uitgeweken naar andere havens. Het schip behield echter de voortstuwing en kon met behulp van de boegschroef met een snelheid van één knoop bewegen en draaien. Het schip probeerde zijn positie te behouden op ongeveer vier zeemijl uit de kust en ten zuidwesten van de haveningang. (Timsen).

Aankomst van bergingssleepboot vertraagd

Op 27 januari moest de SKANDI LIFTER (IMO 9425734, ex MAERK LIFTER), die de opdracht had de EIKBORG te slepen, aan het einde van de middag een tussenstop maken in Vigo om een aantal zaken te bevoorraden, met name kabels die beter geschikt waren voor de bergingswerkzaamheden. Er was vertraging in de levering van sommige materialen. De sleepboot kon pas in de ochtend van 28 januari uitvaren, met een verwachte aankomsttijd bij de EIKBORG tussen 01:00 en 03:00 uur. Het was de bedoeling om een sleepverbinding tot stand te brengen en op 30 januari Spaanse wateren te bereiken. De weersomstandigheden op 28 januari waren slechter dan de dag ervoor, maar het schip bleef de situatie onder controle houden met de motor. De NRP FIGUEIRA DA FOZ bleef stand-by. (Timsen, 28-1-2026).

Defect schip gesleept naar Vigo

Op 27 januari, rond 21:00 uur UTC, moest de sleepboot SKANDI LIFTER, die de opdracht had de EIKBORG te slepen, een tussenstop maken in Vigo om een aantal zaken te bevoorraden, met name kabels die beter geschikt waren voor de bergingswerkzaamheden. Er was vertraging in de levering van sommige materialen. De sleepboot kon pas op 28 januari rond 10.00 uur weer uitvaren. Op 29 januari arriveerde ze rond 03.00 uur in de buurt van het schip. Het was de bedoeling om een sleepverbinding tot stand te brengen en op 30 januari Spaanse wateren te bereiken. De weersomstandigheden op 28 januari waren slechter dan de dag ervoor, maar het schip bleef de situatie onder controle houden met de motor. De NRP FIGUEIRA DA FOZ bleef stand-by. Op 29 januari om 08.00 uur werd de EIKBORG door de SKANDI LIFTER gesleept en met een snelheid van ongeveer vijf knopen naar Vigo gesleept. Tijdens de reis naar Vigo verslechterden de weersomstandigheden verder, met windsnelheden van 30 knopen en golven van meer dan vijf meter hoog in het gebied van de Cies-eilanden. De sleepkabel brak meerdere keren door de enorme krachten van wind en zee, waardoor de operatie telkens opnieuw moest worden gestart. Nabij de Ría de Vigo nam de sleepboot TALAVERA (IMO: 9984663) de controle over vanaf de achtersteven, terwijl de sleepboot HELECHOSA (IMO: 9976264), eveneens van de lokale Remolcanosa-vloot, zich aansloot om het schip naar de Beiramar-haven te begeleiden. Het reddingsschip MARÍA DE MAEZTU (IMO: 9429091) bleef gedurende de kritieke fase escorteren en ondersteunen om indien nodig in te grijpen. De helikopter Pesca 1

volgde de operatie vanaf de late namiddag van 30 januari om de operatie vanuit de lucht te begeleiden en te coördineren met de teams op de grond. De combinatie van deze middelen stelde het konvooi in staat de moeilijkheden te overwinnen en de EIKBORG veilig naar de haven van Vigo te loodsen, zij het uren later dan aanvankelijk verwacht. Om 15.00 uur op 30 januari bereikten de schepen eindelijk de veilige haven en werd de EIKBORG afgemeerd aan de Beiramar-dokken. De zes bemanningsleden aan boord waren ongedeerd, hoewel ze uitgeput waren door de barre omstandigheden. De zeelieden, afkomstig uit Nederland, Indonesië, Letland, Rusland en de Filipijnen, vertoonden duidelijke tekenen van vermoeidheid en lichte kneuzingen en blauwe plekken, opgelopen tijdens de dagen op drift en de sleepoperatie. Niemand had echter ernstige verwondingen opgelopen die ziekenhuisopname vereisten. Iedereen rustte uit na aankomst, in afwachting van de verplichte technische inspecties. De eerste havencontroles zouden zich richten op het beoordelen van de staat van het roer, dat beschadigd was geraakt na een aanvaring met de bodem bij de ingang van Figueira da Foz, en eventuele structurele schade als gevolg van de golven en de achteruitmanoeuvre die nodig was om de positie te behouden. Nadat de inspecties en dringende reparaties zijn voltooid, zou de EIKBORG, mits de weersomstandigheden het toelieten, haar reis voortzetten naar de oorspronkelijke bestemmingshaven Vilagarcía de Arousa. De havenautoriteiten van Vilagarcía hadden de aankomst van de lading al bevestigd, maar de huidige storm vereiste voorzichtigheid tijdens de overdracht. De EIKBORG lag op 9 februari nog steeds stil in Vigo. (Timsen, 9-2-2026).



FREEDOM, IMO 9522336, Research Vessel, Braveheart Marine, 36 GT, 2008 opgeleverd, vlag: Nederland (PBQI), 17 kn. 2 x 475 PK, Volvo Penta D12, SC CHEETAH, MMSI 244560000, Port tender, vlag Nederland (PDFF), SC SAPPHIRE, ENI 02205288, MMSI 244700959, Port tender, vlag Nederland (PEFV) en CATRO IV, MMSI 376014000, Port tender, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6816), 19-1-2026 te Moerdijk a/b gezet van m.s. DIJKSGRACHT. 22-1-2026 vertrokken van Moerdijk naar Pemba, Mozambique, 25-2-2026 ETA te Pemba. (Foto: Teun van der Zee, 3-6-2009, Scheurhaven).

FRIDA, IMO 9978494 (NB-322), Heavy Load Carrier, 16.671 GT, 14.600 DWT, 8-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer WUHU W2232, 31-10-2024 (e) gedoopt FRIDA en te water gelaten, 18-12-2025 van Zhangjiagang, 26-12-2025 te Lusigang, 29-1-2026 opgeleverd als FRIDA aan SAL Heavy Lift GmbH & Co. K.G., Hamburg-Duitsland (DFGY2) (SAL/Jumbo).

FRISIAN FORZA, IMO 1037414 (NB-328), General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-315, 29-1-2026 kiel gelegd, 31-1-2027 geplande oplevering als FRISIAN FORZA aan Boomsma Shipping B.V., Sneek, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.



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.





GRAND TOUR, IMO 1140314, Heavy Load Carrier, 64.174 GT, 71.500 DWT, 4 x Wärtsilä 31 motoren, 9-2025 in aanbouw door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (GS 5268) onder bouwnummer GUANGZHOU 25110030, 3-2028 geplande oplevering als GRAND TOUR aan Solitaire Transport Chartering, vlag: Malta, in beheer bij Allseas Engineering B.V. en Allseas Group S.A., Chatel-St. Denis, Zwitserland. (Afbeelding: Allseas).

HIDDEBORG, ENI 02340910 (NB0335), MMSI 244000369, Wadden Ferry, 75 passagiers, 11-3-2025 het bouw-contract getekend, 10-5-2025 een munt geplakt door Marin Visser en Arjan Iemhoff bij Next Generation Shipyards B.V., Lauwersoog (NGS044), met de muntceremonie ging de bouw officieel van start van de nieuwe Wadden Ferry die de verbinding gaat versterken tussen Ameland en Holwert, 11-12-2025 proefvaart, 7-1-2026 gedoopt HIDDEBORG door Afke Boven (journalist en presentatrice bij de NOS), 7-1-2026 opgeleverd aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V., Ameland (PA5839). 22,82 x 6,09 x 0,80 x 0.800 meter, 75 passagiers, 20 kn. 894 kW, 3 x Volvo Penta D8-Stage V. 19-1-2026 eerste afvaart Lauweroog naar Schiermonnikoog.



Wagenborg doopt nieuw sneldienstschip HIDDEBORG

Persbericht, 7 januari 2026, doop door Afke Boven, Lauwersoog, woensdag. Vandaag is het nieuwe sneldienstschip officieel gedoopt als m.s. HIDDEBORG. Het nieuwe schip wordt begin 2026 in de vaart genomen op de sneldienstverbinding tussen Ameland en het vasteland. Met deze miljoeneninvestering

neemt Wagenborg haar verantwoordelijkheid om de bereikbaarheid van het eiland te waarborgen en de betrouwbaarheid van de dienst te versterken.

Tijdens de feestelijke doop- en naamgevingsceremonie bij Next Generation Shipyards te Lauwersoog werd de naam onthuld door doopvrouw Afke Boven, journalist en presentator bij de NOS, die Ameland van jongs af aan goed kent. Afke groeide op op het eiland en reisde zelf regelmatig naar de wal, waardoor zij als geen ander begrijpt wat deze verbinding betekent voor de eilandgemeenschap. Haar betrokkenheid symboliseert de nauwe band tussen het schip en de eilandgemeenschap die dagelijks op de veerdienst vertrouwt. Afke Boven: "Bereikbaarheid is voor Ameland geen luxe, maar een levensvoorwaarde. Dit schip maakt die verbinding toekomstbestendig."

Het verhaal achter Hiddeborg

De bouw van de Hiddeborg is vanaf de contractondertekening in februari 2025 een verhaal van betrokkenheid en lokale verbinding geweest. Zo plakten dagelijkse reizigers Arjan en Marin een symbolische munt in het schip bij de start van de bouw en werd Amelanders jeugd uitgenodigd om een kijkje op de werf te nemen. Ook leverden via een publieke naamgevingsactie honderden eilanders en eilandliefhebbers creatieve suggesties voor de officiële naam. Het schip staat daarmee symbool voor continuïteit en samenwerking: een investering in een betrouwbare verbinding voor huidige én toekomstige generaties.

Naam met betekenis en betrokkenheid

In totaal werden 386 namen ingezonden door eilanders, reizigers en liefhebbers van Ameland. Alle inzendingen zijn anoniem beoordeeld door een zorgvuldig samengestelde jury, op basis van betekenis, herkenbaarheid en passend bij Wagenborg, de Waddenzee en Ameland.

Pas na de definitieve keuze werd duidelijk dat de winnende naam was ingezonden door Gerard Rijpstra: "Hiddeborg verwijst naar de Amelanders zeevaarder Hidde Dirks Kat, een man van doorzetten en vooruitkijken. De naam verbindt verleden en toekomst. "Borg" staat voor de herkenbaarheid van de vloot. Hiddeborg past bij Wagenborg."

Investeren in continuïteit

Voor Ameland is een betrouwbare verbinding essentieel voor werk, onderwijs en zorg. Vanuit die overtuiging besloot Wagenborg al in een vroeg stadium te investeren in een nieuw sneldienstschip. Directeur Jieskje Hollander: "Bereikbaarheid vraagt om vooruitdenken. Met de Hiddeborg nemen we verantwoordelijkheid voor de lange termijn, voor het eiland en voor iedereen die afhankelijk is van deze verbinding."

Over de werf Next Generation Shipyards en het schip

De Hiddeborg is gebouwd door Next Generation Shipyards, samen met Noord-Nederlandse onderaannemers. Dit schip staat niet alleen symbool voor de verbinding tussen Ameland en de wal, maar ook voor het vakmanschap, de innovatie en de samenwerking van de Noord Nederlandse scheepsbouwindustrie.

Het nieuwe sneldienstschip is speciaal ontworpen voor de unieke omstandigheden van de Waddenzee: een geringe diepgang van circa 80 centimeter, waterjetaandrijving en energiezuinige motoren zorgen voor wendbaarheid, veiligheid en inzetbaarheid bij lage waterstanden. (Bron en foto: Persbericht Wagenborg).



HOOGVLIET, IMO 9625231 (NB-192), Damen CombiFreighter 3850, 2.549 GT, 1.460 NT, 3.850 DWT, 14-12-2010 kiel gelegd, casco gebouwd bij Santierul Naval Damen Galati S onder bouwnummer 1217, 30-11-

2011 (e) te water gelaten, 17-4-2012 casco als DAMEN YN-9414 gearriveerd te Harlingen, te Harlingen het dekhuis van het casco afgehaald en op een ponton geplaatst, 19-4-2012 casco gearriveerd te bij Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum om afgebouwd te worden onder bouwnummer DAMEN BERGUM 9414, 22-1-2013 proefvaart op de Waddenzee, 1-2-2013 gearriveerd te Rotterdam, 2-2-2013 aan de Wilhelminakade te Rotterdam gedoopt HOOGVLIET door Annefleur Janssen (de 15-jarige dochter van Marcel Janssen, directeur van Nepa Shipping B.V., Ouderkerk aan de Amstel), opgeleverd aan Beheermaatschappij m.s. Hoogvliet B.V., Rotterdam, roepsein PCRO, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne en Hudig & Veder B.V., Rotterdam. 3-2-2013 naar de Waalhaven om te laden voor de eerste reis naar Palermo, Napels en Marina di Carrara, terug naar Brake en Delfzijl. 14-1-2026 te Harlingen. 1-2026 verkocht aan Baltic Breeze Shipping LLC, 26-1-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ2), in beheer bij Wessels Shipmanagement GmbH, Haren/Ems, 27-1-2026 te Harlingen herdoopt BALTIC BREEZE. 29-1-2026 van Harlingen naar Gent. (Foto: Ruud Coster, 14-1-2026, vertrek van IJmuiden naar Harlingen).

IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-321), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. 2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM. 23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. 19-8-2023 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 6-2024 vlag: Eswatini (eSwatini) (FALSE). 28-8-2024 verkocht aan Chil 1 Shipping Lines Inc., vlag: Gambia (C5J280), in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, herdoopt CHIL 1. 6-2025 vlag: Aruba (FALSE) (8RAZ56), ook gezien met vlag: Bonaire, Saint Eustatius & Saba (FALSE) (PJA58), 6-2025 herdoopt AL JAFZIA. 29-12-2025 vertrokken van Khor al Fakkan, United Arab Emirates. 1-2026 vlag: Guyana (FALSE), 1-2026 herdoopt CHILTERN. 2026 verkocht voor sloop naar India. 24-1-2026 zuid van India.

JOHN-PAUL K, IMO 1112484, General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 26-11-2025 in aanbouw bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6123, 19-10-2026 geplande oplevering als JOHN-PAUL K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland.

KARL-JAKOB K, IMO 1112496, General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 7-1-2026 in aanbouw bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6124, 20-12-2026 geplande oplevering als KARL-JAKOB K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland.

KLIPPER, IMO 7625500 (NB-261), 28-5-6-1977 opgeleverd (LR) door Ysselwerf B.V., Rotterdam (168) als KLIPPER aan Jaczon Rederij & Haringhandel B.V., Scheveningen. Koelschip. Roepsein PGQN. 1.231 BRT, 672 NRT, 2.668 DWT. 80,70 (74,15) x 13,85 x 7,70 x 5,201 meter. 3 ruimen, 3.554 m³, 16 TEU, 3 kranen van 3 ton SWL, 264 ton bunkers, 15 kn. 2.800 EPK, 2.060 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 420, Atlas-MaK Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 26-8-1980 verkocht aan Primlaks (Pacific Lady) B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V., herdoopt PACIFIC LADY. 1983 verlengd, 28-7-1983 in de vaart, 2.695 BRT, 3.429 DWT, lengte 96,96 meter. 5-9-1990 verkocht aan Pacific Lady Ltd., Limassol-Cyprus (P3UU3), in beheer bij Rederij & Handelmaatschappij Primlaks Holland B.V. (Primlaks & Kaysons Group Ltd.), Rotterdam. 1992 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas (C6LN9), in beheer bij Univan Ship Management Ltd. 11-1995 verkocht aan Sea Power Enterprises S.A., Panama (3FRF5), in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., herdoopt KYKNOS I. 6-1996 verkocht aan Gestra Corp. Ltd. S.A., Panama, 1996 herdoopt MONTELAURA. 26-9-2019 tijdens een reis van Caraminal naar Gabon op 35 mijl west van Dakhla in aanvaring gekomen met het vissersvaartuig AL AKHAWAYAN, deze zonk door de opgelopen schade, van de 16 bemanningsleden zijn er 5 gered en 11 vermist, 26-9-2019 om 17:15 uur is de MONTELAURA ten anker gekomen op Dakhla Anchorage. 20-11-2025 gearriveerd te Ecuador om gesloopt te worden.

LADY CLARISSA, IMO 9201803 (NB-158), 23-3-2000 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (905) als CLARISSA aan C.V. m.s. "Clarissa", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 23-11-2000 bij Nordre Roese Lighthouse in aanvaring gekomen met de tanker ORATECA (bouwjaar 1982, 1.733 GT), naar Kopenhagen gevaren voor inspectie, de ORATECA voor inspectie naar Svendborg. 29-3-2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming Geefswear B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 27-10-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij C-Schepen B.V., in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl.

30-9-2009 te Rotterdam herdoopt LADY CLARISSA. 2026 verkocht aan May B Maritime Ltd., 31-1-2026 bij Scheepswerf "De Schroef", Sas van Gent nu Norden Shipyard (Hicri Ercili Group), 3-2-2026 overgedragen aan nieuwe eigenaren, vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ5), in beheer bij Frieden Shipping GmbH, herdoopt CLARISSA.



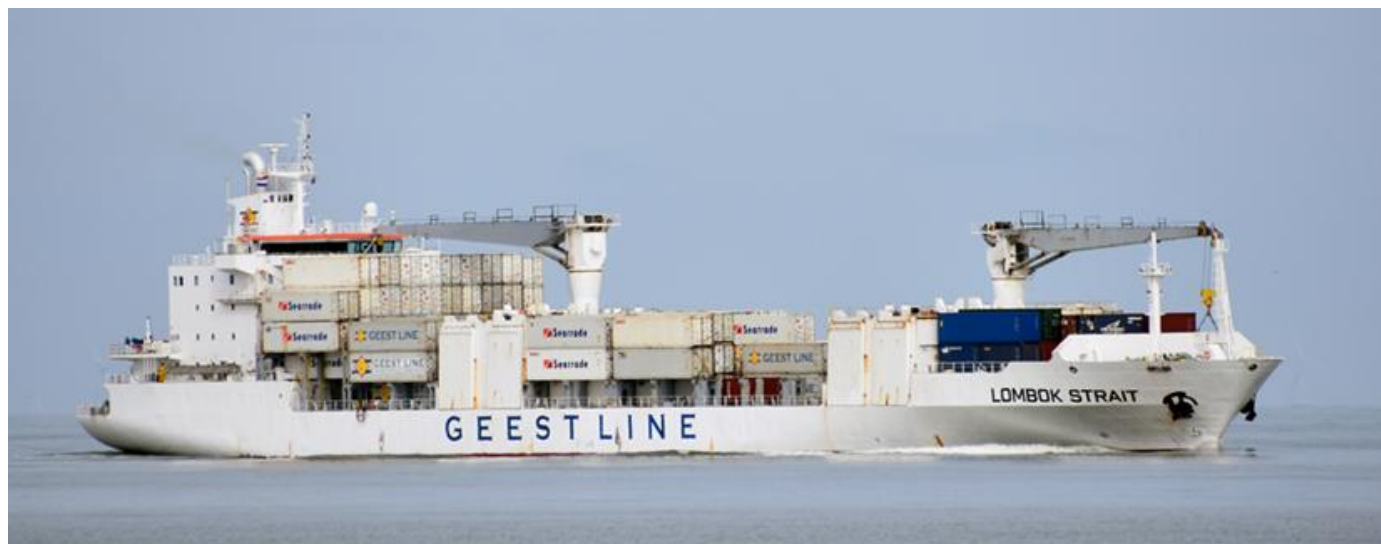
LADY LINDA, IMO 8801113 (NB-108), 11-7-1988 kiel gelegd, 26-11-1988 te water, 31-3-1989 opgeleverd door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (150) als PORT LIMA aan Portline Universe S.A., Portugal. 2.351 BRT, 3.200 DWT. 1993 verkocht aan Briesse Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, 1993 herdoopt MELLUM. 1994 verkocht aan Lady Linda Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Vertom Scheepvaart- & Handel Maatschappij B.V. 1994 herdoopt LADY LINDA. 25-1-1995 in dienst bij Vertom. 12-7-2004 verkocht aan Reederei Erwin Strahlmann, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, herdoopt BURGTOR. 6-2015 verkocht aan Roland Second Maritime GmbH & Co. K.G., Antigua & Barbuda, in beheer bij Erwin Strahlmann GmbH & Co. K.G. 2021 verkocht aan Wing Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, 8-2-2021 in beheer bij Astramar Transport Ltd. en Aquarius Shipmanagement Co., 2-2021 herdoopt WINGS. 14-12-2023 verkocht aan Tav Bosphorus Shipping Ltd., 12-2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4OY5), in beheer bij Çillioğlu Maden ve Denizcilik Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 12-2023 herdoopt LADY MINA. (Foto: Henk Jungerius, 27-8-2012).

Oplossing voor gestrande bemanningsleden aan boord van onveilig schip in zicht

De bemanning van de LADY MINA, die sinds 18 januari 2026 vastzit aan boord van het schip voor de kust van El Jadida, nadat ze op 13 januari vanuit Tunis waren vertrokken, heeft concrete vooruitgang geboekt in hun situatie. De openbare bekendmaking van hun ontberingen heeft de rederij ertoe aangezet formele toezeggingen te doen. De reder beloofde de volledige betaling van de lonen die al meer dan drie maanden niet waren uitbetaald en een snelle oplossing voor de dagelijkse problemen aan boord. Samir Aminov, kapitein van het schip, verklaarde: "Het management heeft ons verzekerd dat de moeilijke situatie van de bemanning volledig zal worden opgelost." De rederij erkende de realiteit van de leefomstandigheden die de bemanningsleden meldden en beloofde deze zo snel mogelijk aan te pakken, zonder echter de exacte details van de uitvoering te specificeren. Voorafgaand aan deze aankondigingen had de bemanning verklaard dat ze vastzaten op een schip dat ze als onveilig beschouwden, met de LADY MINA die ernstige technische gebreken vertoonde, met name aan de hoofdmotor. De toestand van het schip maakte veilige navigatie op de geplande Atlantische route onmogelijk, omdat het niet voldeed aan de veiligheidseisen voor een dergelijke overtocht. Geconfronteerd met deze situatie hadden de bemanningsleden een spoedige technische inspectie, betaling van achterstallig loon en repatriëring naar Azerbeidzjan en Georgië geëist. Deze verzoeken zijn door de reder in overweging genomen, hoewel er in dit stadium nog geen concrete termijn is bekendgemaakt. (Timsen, 28-1-2026). 25-1-2026 van Jorf Lasfar, Marokko naar Takoradi.

LEUVEBORG, IMO 9421063 (NB-231), 29-10-2006 kiel gelegd, 9-10-2007 te water gelaten, 6-5-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co., Nanjing (YT05-4-03) als LEUVEDIEP aan Beheermaatschappij m.s. "Leuvediep" B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V., roepsein PHNQ. 5.598

BRT, 8.100 DWT, 3.000 kW, Caterpillar 6M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. 27-8-2008 vertrokken van Amsterdam na 1e aanloop in Nederland. 13-7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO5. 31-3-2016 te Delfzijl en opgelegd. 18-4-2016 vertrokken van Delfzijl naar Rotterdam. 8-2016 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 16-9-2016 van Rotterdam naar Delfzijl, 17-10-2016 te Delfzijl, 4-11-2016 in dok bij Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 7-11-2016 officieel overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 9-11-2016 (e) verkocht aan Leuveborg B.V., Delfzijl, roepsein PBYR, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 16-11-2016 (mt) te Delfzijl herdoopt LEUEBORG. 3-12-2016 in dok bij de Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl de nieuwe naam en thuishaven aangebracht. 9-12-2016 uit dok en afgemeerd langs Dok 2 bij de Koninklijke Niestern Sander B.V. te Delfzijl. 4-1-2017 uit dok en naar Akzo Nobel te Delfzijl om zout te laden, 5-1-2017 van Delfzijl naar Tarragona, Spanje met een lading zout, 15-1-2017 ETA te Tarragona. 13-3-2018 te Kaliningrad herdoopt MANISA EMY. 26-1-2026 verkocht aan HS Kassandra OU, Tallinn, 1-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ3), in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn, 1-2026 herdoopt KASSANDRA.



LOMBOK STRAIT, IMO 9204958 (NB-267), te water gelaten als LEOPARD MAX voor rekening van Enterprises Shipping & Trading S.A., Athene, vlag: Bahamas, 22-7-2002 overgenomen door Seatrade Groningen B.V., 14-8-2002 opgeleverd door China Shipbuilding, Kaohsiung (729) aan B.V. Shipping Co. Lombok Strait, Groningen, in beheer bij Seatrade Groningen B.V. Roepsein PBHR. 13.700 GT, 21.490 EPK. 11-12-2002 voor de 1e keer gearriveerd te Rotterdam. 2-2006 (BV) verkocht aan Lombok Strait Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Leer, thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, in beheer bij Triton Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G, Leer. 11-2014 thuishaven en vlag: Valletta-Malta, roepsein 9HA3797. 6-1-2020 (v) verkocht aan Verde Enterprises Inc., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5WC6, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. (Foto: Henk de Winde, 10-4-2023, inkomend bij 't Killetje, Breskens bestemming Vlissingen).

Twee schepen verloren containers tijdens storm Goretti

Een aantal containers is overboord gevallen van twee verschillende schepen: de LOMBOK STRAIT, onderweg van Portsmouth (VK) naar Bridgetown met een verwachte aankomsttijd van 18 januari, en de CONDOR VALPARAISO (IMO: 9473224), onderweg van Antwerpen naar Aviles met een verwachte aankomsttijd van 11 januari. De incidenten vonden plaats voor de kust van het Isle of Wight, binnen één uur tijd op 8 januari 2026, tussen 23:00 uur en middernacht. Eén container viel overboord bij de Nab Tower en de andere op ongeveer 16 zeemijl van St. Catherine's Point. Het was nog onduidelijk hoeveel containers er in totaal verloren zijn gegaan, maar er werd een onderzoek naar het incident ingesteld. De Maritieme en Kustwacht (MCGA) heeft bevestigd dat een deel van de overboord gevallen containers koelcontainers waren. De eerste melding van een aantal koelcontainers die in zee terechtkwamen vanaf de LOMBOK STRAIT nabij de Nab Tower, ten oosten van het Isle of Wight, kwam rond 23:10 uur binnen. Rond 23.55 uur werd melding gemaakt van zeven lege containers die overboord waren gevallen van de CONDOR VALPARAISO, ongeveer 16 zeemijl ten zuiden van St. Catherine's Point, Isle of Wight. De Britse kustwacht hield de situatie nauwlettend in de gaten en stuurde om 10.00 uur een vliegtuig vanaf de luchthaven van Newquay om de oostkust van het Isle of Wight af te speuren. Waarnemingen van containers dienen te worden gemeld aan de kustwacht van Solent via 0344 382 0560 of via de VHF-radio. (Timsen, 9-1-2026).

Nog steeds tien verloren containers vermist - dozen aangespoeld bij Seaford

Tien containers met levensmiddelen werden nog steeds vermist nadat ze op zee voor de kust van het Isle of Wight waren vergaan. De LOMBOK STRAIT had 17 containers verloren. Een vliegtuig lokaliseerde er zeven op 10 januari, drijvend ten zuidoosten van het Isle of Wight. Direct na het incident werden alle relevante autoriteiten en partijen op de hoogte gesteld en Seatrade heeft sindsdien contact onderhouden met de lokale autoriteiten en de Britse kustwacht (HM Coastguard) om de vermiste koelcontainers met

levensmiddelen te lokaliseren en te bergen. Waarnemingen van containers dienen te worden gemeld aan de kustwacht van Solent via 0344 382 0560 of via de VHF-radio. De LOMBOK STRAIT meerde op 10 januari aan in Vlissingen. Het reddingsteam van de kustwacht van Newhaven werd op 13 januari rond 07:50 uur naar Seaford gestuurd om drie scheepscontainers te bergen die waren aangespoeld. Het was onduidelijk van welk schip ze afkomstig waren. Een derde container, die naar verluidt in de wateren ten zuiden van Littlehampton dreef, werd door een ingehuurd bergingsschip onderzocht. Een container met voedsel en verpakkingsmateriaal spoelde aan op het strand van de plaats in East Sussex.

De Britse kustwacht stuurde op 12 januari een vliegtuig en bleef de omgeving in de gaten houden voor eventuele vermiste containers. Alle containers zouden worden onderzocht om hun herkomst vast te stellen. (Timsen, 14-1-2026).

LONGPEARL, IMO 1080992 (NB-322), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 250, 30-11-2025 (e) gepande oplevering, 19-2-2026 EDT van de werf naar Delfzijl, 2-2026 gepande oplevering als LONGPEARL aan Longships B.V., Groningen (PCDL).

MAGDALENA, IMO 1069302 (NB-329), Hopper Dredger, 2.443 GT, 2.105 DWT, 2024 in aanbouw onder bouwnummer IHC HOLLAND CO01318, 24-3-2025 kiel gelegd bij Nam Trieu Shipyard te Vietnam, 3-2-2026 te water gelaten, 31-5-2026 geplande oplevering aan SHM Magdalena B.V., Slidrecht, in beheer bij Baggerbedrijf de Boer B.V., Slidrecht.

MAREN, IMO 9384186 (NB-330) 19-11-2004 kiel gelegd, 23-12-2006 te water gelaten, 19-3-2007 opgeleverd door Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Co. Ltd., Jiangyin (YZJ2005-704C) als KLAZINA C aan Carisbrooke Shipping (C.V. 10) B.V., Cowes-U.K., in beheer bij Carisbrooke Shipping Ltd., Cowes. 26-10-2012 gearriveerd te Hull en opgelegd. 2-11-2012 (e) in beheer bij Stieglis Shipbrokers B.V., Harlingen. 2013 verkocht aan Maren Shipping Management B.V., Dordrecht, in beheer bij B.V. Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Ridderkerk en Noordriver Shipping B.V. Dordrecht, roepsein PCTN, 12-2-2013 (m) te Immingham herdoopt MAREN. 6-4-2018 gearriveerd in de Merwehaven te Rotterdam. 2018 verkocht aan Annamaria D Shipping UG (Haftungsbeschränkt) & Co. K.G., 11-4-2018 (vt) te Rotterdam overgedragen nieuwe eigenaren, vlag: Portugal (PMD), roepsein CQAF8, in beheer bij Liberty Blue Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, herdoopt ANNAMARIA D. 19-4-2018 vertrokken van de Merwehaven en ten westen van Egmond ten anker gegaan na problemen aan de machine, 21-4-2018 vastgemaakt door de Duitse sleepboot ARION (IMO 7726902) en naar Bremerhaven gesleept, 23-4-2018 te Bremerhaven. 29-2-2024 verkocht aan Ekmen Glory Co., vlag: Barbados (8PWO6), in beheer bij Ekmen Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt EKMEN GLORY. 6-2025 vlag: Liberia (5LVO7). 1-2026 vlag: San Marino (T7DP4).

MARIANNE K, IMO 1112472, General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 13-1-2026 kiel gelegd, onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6122, 15-6-2026 geplande oplevering als MARIANNE K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland.



MARRY-S, IMO 9148178 (NB-172), 1997 opgeleverd door Peters-Ysselmeer B.V., Kampen (451) als ELAN aan Elan Scheepvaartbedrijf C.V., Harlingen. 2003 verkocht aan B.V. Motorschip "Anne-S", Kampen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl voor Rederij H. Steenstra te Genemuiden. 30-12-2003 in dienst. 5-1-2004 herdoopt ANNE-S, roepsein PDGU. 9-1-2004 vertrokken van Harlingen, 10-1-2011 te Harlingen herdoopt MARRY-S, 24-1-2011 verkocht aan Motorschip Marry-S B.V., Kampen, in beheer bij Sierra Maritiem B.V., Kampen. 24-1-2011 is de rederij Sierra Maritiem B.V. gestart, een combinatie van H&A Shipping V.o.F. (ANMAR-S) en A. Steenstra Holding B.V. (MARRY-S). 18-4-2013 in beheer bij Sierra

Maritiem B.V., Kampen en Shipowners Support B.V. 28-6-2018 vanaf Antwerpen bij de Spijkerplaat op de Westerschelde in aanvaring gekomen met m.s. ALDEBARAN J, beide schepen liepen flinke schade op, 29-6-2018 met schade aan de boeg in dok 5, 5-7-2018 gearriveerd bij Holland Shipyards te Giessendam voor de reparatie. 20-1-2020 op een reis van IJmuiden naar Drogheda, om 05:25 uur op circa zeven mijl ten noordwesten van Pendeen, Land's End een stroomstoring en motorproblemen opgelopen, het bleek dat een lekkende olieleiding de oorzaak was, door de bemanning gerepareerd en de reis vervolgd. 30-3-2022 in beheer bij Steenstra Shipping B.V. 9-2024 in beheer bij Sierra Maritiem B.V., Kampen en Steenstra Shipping B.V. 17-12-2025 gearriveerd te Harlingen. 12-1-2026 afgemeerd bij Damen Shiprepair aan de Lange Lijnbaan in Harlingen brak er brand uit in het ruim van de MARRY-S, dankzij de brandweer, die met zwaar materieel ter plaatse kwam kon verdere verspreiding van de brand worden voorkomen, de brand veroorzaakte aanzienlijke rookontwikkeling, de luiken van het schip werden gesloten, de oorzaak van de brand en de omvang van de schade zijn op dat moment onbekend. De hulpdiensten hadden veel last door de weersomstandigheden (Code Oranje), de wegen in Friesland extreem glad waardoor de eenheden niet snel en veilig de locatie konden bereiken. (Foto: Teun van der Zee, 21-7-2007).

MARTINI SCAN, IMO 9534468 (NB-312), 30-3-2012 om 14:45 uur gedoopt MARTINI SCAN door de 6-jarige Marit Wierdsma (kleindochter van een van de aandeelhouders) en te water gelaten bij Peters Shipyards B.V., Kampen onder bouwnummer 904, 7-5-2012 vertrokken van de werf te Kampen naar IJmuiden met de sleepboten WATERSTAD en WATERLELIE, 9-5-2012 proefvaart op de Noordzee en gearriveerd te Harlingen, 14-5-2012 proefvaart, 22-5-2012 opgeleverd aan CFL Martini Beheer B.V., Groningen, in beheer bij Canada Feeder Lines B.V., Groningen en CFL Ship Management B.V., Utrecht, roepsein PCOD, 6.693 GT, 3.441 NT, 10.049 DWT, 116,26 (112,76) x 17,80 x 10,50 x 7,817 meter, 419 TEU, B 12.420 m³, 2 kranen van 80 ton SWL, 5.435 EPK, 4.000 kW, M.A.K. 8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel NE-11, 14 kn. 16-11-2013 te Houston herdoopt INDUSTRIAL MAYA. 16-10-2017 (mt) gearriveerd te Derince, Turkije, 17-10-2017 verhaald naar het ankergebied bij Izmit, Turkije, 2017 verkocht aan Oslo Forest Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V5501, in beheer bij Bulkship Management AS, Oslo, Noorwegen, 19-10-2017 (vt) herdoopt OSLO FOREST 3. 18-1-2021 verkocht aan Skalken Shipping Ltd., 1-2021 vlag: Noorwegen (NIS), roepsein LALS8, in beheer bij Bulkship Management AS, Oslo, Noorwegen. 4-12-2023 verkocht aan 9. Navigator Schiffsbeteiligungs G.m.b.H. & Co. K.G., later gewijzigd in MS Finn II Jens u. Waller GmbH & Co. K.G., Drochtersen, vlag: Antigua and Barbuda (V2HX2), in beheer bij Bulkship Management AS, Oslo en Reederei Jens & Waller G.m.b.H. & Co. K.G., 5-12-2023 herdoopt FINN II. 12-2025 herdoopt OCEAN7 MUGA.



MATHILDE, IMO 9115975 (NB-296), 20-5-1995 te water, 28-6-1995 opgeleverd door Scheepswerf Niestern Sander B.V., Delfzijl (806) als MATHILDE aan C.V. m.s. "Mathilde", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 2.561 G, 1.218 NT, 3.332 DWT, 88,00 (83,90) x (12,50) x 7,70 x 5,300 meter, 2.508 EPK, 1.845 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, Caterpillar 3606TA, Caterpillar Inc., 12,5 kn., roepsein PFWF. 26-7-1999 te Kopenhagen binnengesleept wegens machineproblemen. 6-10-2004 te Delfzijl de 15 ton SWL Gantry kraan gedemonteerd en verwijderd. 19-10-2006 te Antwerpen problemen met het roer gekregen en aan het Zuiderterras te Antwerpen tegen de kade gevaren, de kademuur werd over een afstand van een twintigtal meters beschadigd, naar Scheepswerf Reimerswaal B.V., Hansweert gevaren om de schade aan het voorschip te repareren. 17-8-2009 (e) herdoopt LADY MATHILDE. 10-1-2014 (e) verkocht aan Osprey

Ship 1 Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 11-5-2018 (e) verkocht aan AAT Shipinvest AS, Vestbjerg, Denemarken, vlag: St. Vincent and the Grenadines (J8B5706), in beheer bij Venus Shipping A.p.S., Vestbjerg, herdoopt KONGSFJELL. 2019 in beheer bij Kopervik Ship Management AS, Kopervik en Kopervik Ship Management Poland, Gdansk. 8-2022 verkocht aan Dragos Shipping Ltd., 19-8-2022 (RI) thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, roepsein T8A3994, in beheer bij Northolt Navigation Ltd., Istanbul, 19-8-2022 (RI) herdoopt SEA EAGLE. 23-3-2023 in beheer bij Dragos Shipping Ltd., Istanbul. 2-4-2024 verkocht aan Zagor Maritime Ltd., Malakal Harbor-Palau, in beheer bij Dragos Shipping Ltd., Istanbul. 12-2025 vlag: Nauru. 1-2026 vlag: onbekend (mogelijk nog steeds onder de vlag van Palau met roepsein T8A3994). (Foto: Ruud Zegwaard, 22-7-2010, N.O.K.).

MELVINA, IMO 8303460 (NB-239), tanker, 23-3-1984 te water gelaten, 9-1984 opgeleverd door Cant. Nav. di Pesaro, Pesaro (54) als MELVINA aan Seran S.p.A. Compagnia di Navigazione, Palermo-Italië. 1995 verkocht aan Rederij Theodora B.V., Rotterdam. 28-10-1995 te Kaohsiung, Taiwan onder de Nederlandse vlag gebracht. 1.971 BRT, 1.027 NRT, 3.500 DWT, 88,27 (81,77) x 13,42 x 5,06 x 5,050 meter, 3.750 m³, 2.570 EPK, 1.890 kW, 9 cyl, 4 tew, Alpha 9L28/32, B&W Alpha Diesel Div. of B&W Diesel A/S, Frederikshavn. 11-3-1997 (e) verkocht aan Minda Trading Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Aeromic Shipping (S) Pte. Ltd., Singapore, herdoopt H.H.M. 3-2011 verkocht naar Indonesië, roepsein PMHB, in beheer bij Aeromic Shipping (S) Pte. Ltd., Singapore., 3-2011 (e) herdoopt COSMIC 3. 7-3-2012 (e) verkocht aan Bintang Nusantara, Indonesië, in beheer bij Aeromic Shipping (S) Pte. Ltd., Singapore. 10-2017 verkocht naar Cook Islands (E5U3338). 4-2018 vlag: onbekend. 9-2022 verkocht aan Restu Prima Lestari, Batam, vlag: Indonesië (PMHB). 4-2025 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.



NAVEN, IMO 1049235 (B-334), General Cargo Ship, Vanern Max, 2.911 GT, 5.100 DWT, 19-8-2025 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 487, 6-12-2025 te Westerbroek om 11:00 uur te water gelaten, assistentie van de sleepboten FERRY-JO en GRUNO III, 5-2-2026 gepande oplevering, 26-1-2026 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 27-1-2026 proefvaart onder de vlag van Nederland (PBNU), 28-1-2026 proefvaart op de Eems, 29-1-2026 opgeleverd (BV-06233C: 30-1-2026 opgeleverd) als NAVEN aan Erik Thun AB, Lidköping, 29-1-2026 vlag; Faeröer. 89,00 (84,99) x 13,35 meter, 206.000 Cft. 1.600 kW. (Foto: Riemer van Bolhuis, 21-12-2025).





NEWNES, IMO 1147013, Motor Hopper (Steenstorter), 36.052 GT, 38.454 DWT, 21-7-2025 besteld bij CIMC Raffles onder bouwnummer YANTAI CIMC RAFFLES H618, 30-6-2028 geplande oplevering als NEWNES aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam, vlag: Nederland. (Afbeelding: Van Oord).

YANTAI CIMC RAFFLES H-619, IMO 1147025, Motor Hopper (Steenstorter), zusterschip van de NEWNES, 36.052 GT, 38.454 DWT. 12-2025 besteld, 6-2029 geplande oplevering aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

Ultramoderne schepen besteld

Rotterdam, Nederland, 21 juli 2025 – Om haar leidende positie in de installatie van onderzeese rotsen te versterken en te voldoen aan de stijgende wereldwijde vraag naar bescherming van offshore energie-infrastructuur, heeft Van Oord nieuwe, ultramoderne schepen besteld. Ze kunnen werken op methanol en richten zich op innovatie en automatisering, en zullen kostenprijswinnaars zijn op de markt. Het eerste schip wordt verwacht in 2028 op de markt te komen, met een tweede schip dat binnen een jaar zal volgen. Subsea Rock Installation, geïntroduceerd door Van Oord sinds de jaren zeventig, is van vitaal belang voor het beschermen en stabiliseren van offshore energie-activa. Met een staat van dienst in efficiënte en innovatieve flexibele valpijpschepen is Van Oord marktleider op het gebied van zeebodeminterventie.

Maximale capaciteit, minimale impact

De nieuwe schepen zullen worden uitgerust met een aanzienlijke laadcapaciteit van 35.000 ton, zullen in staat zijn grote rotsgroottes te verwerken en beschikken over een DP-2 dynamisch positioneringssysteem. Dit geavanceerde systeem stelt de schepen in staat om nauwkeurige positionering te behouden ondanks uitdagende omstandigheden zoals golven, wind en stromingen. Deze kenmerken maken de schepen ideaal voor langeafstandsprojecten, omdat ze retourreizen minimaliseren en de uitstoot en kosten per geïnstalleerd steenvolume verminderen.

Tweede SRI voor Van Oord bij Yantai CIMC

Algemeen – Nieuwbouw * Op 12 januari tekende CIMC Raffles het bouwcontract voor het tweede multi-fuel Subsea Rock Installation Vessel (SRI) met Van Oord.

Deze overeenkomst versterkt het vertrouwen dat sinds hun hernieuwde samenwerking in 2021 is opgebouwd verder en markeert een nieuwe stap vooruit in hun samenwerking.

Het nieuwe generatie SRI-schip zal worden geclassificeerd door Bureau Veritas (BV) en beschikt over toonaangevende industriënormen op het gebied van ontwerp, prestaties en milieubescherming.

Het schip is 199 meter lang, heeft een breedte van 32,2 meter, is uitgerust met DP2 dynamische positionering en kan tot 35.000 ton rots vervoeren, waardoor het zeer geschikt is voor grote offshore bouwprojecten.

Het duurzame ontwerp van het schip beschikt over multi-fuel motoren (biobrandstof en methanol), een DC-rooster met grote batterijopslagcapaciteit en een energiezuinig rompontwerp samen met een rotshanteringssysteem. Deze technologieën helpen CO₂ -uitstoot te verminderen.

In juli 2025 ondertekenden de twee partijen een SRI-contract van 1+1 vaartuig, waarin een optieclausule was die Van Oord toestond een extra bestelling te plaatsen binnen een afgesproken termijn. (Donderdag 15 januari 2026 Ocean-Energy Resources/LK).

NIEKERK, IMO 7043843 (NB-204), casco gebouwd door Langvik Sarpsborg M/V, Greker (44), afgebouwd door Nymo, Grimstad, 31-7-1971 opgeleverd door Ankerløykken Verft, Florø (85) als STARMARK aan Heyer Schiffahrtsges. m.s. Starmark K.G., Bremen-West Duitsland, in beheer bij Tankreederei de Vries & Co. K.G., Bremen. 1.552 BRT, 586 NRT, 2.823 DWT. 109,81 (110,03) x 19,21 x 13,21 x 4,954 meter. 8.000 EPK, 2 x Pielstick 8PC2L-400, Lindholmens Motor A/B, Gothenborg. 11-8-1974 verkocht aan Starmark Reederi Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Avomeri Oy, Helsinki voor Rolf Alander. 20-1-1975 verkocht aan Starmark Shipping Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Avomeri Oy, Helsinki voor Rolf Alander. 24-11-1976 verkocht aan Avomeri Oy, Helsinki-Finland, in beheer bij Rolf Alander. 1976 in charter bij DFDS

A/S. 1981 verkocht aan Monvillea Shipping Co., Griekenland, in beheer bij Manta Line Inc., Piraeus en Alliance Navigation Co. Ltd., Piraeus, herdoopt RORO TRADER. 1984 verkocht aan Goldenlight Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Oceanwide Shipping B.V. 19-3-1985 tijdens een reis van Piraeus naar Rotterdam problemen met de machine opgelopen, met 1 motor verder gevaren, 22-3-1985 tussen de pieren van Hoek van Holland vastgemaakt door de sleepboot ASTRONAUT en naar Scheepswerf H.V.O. B.V. te Vlaardingen gebracht om te repareren.



1985 verkocht aan J.H. Tempelaars Scheepvaart en Handelonderneming B.V., Rotterdam, in beheer bij Oceanwide Ship Management B.V., Vlissingen, te Vlaardingen herdoopt NIEKERK. 1985 ingezet op de lijndienst Amsterdam-Gothenborg van de Holland-Sweden Line. 12-1985 de lijndienst gestaakt omdat de NIEKERK niet voldeed en het schip opgelegd. 1986 in charter Belfast Freight Ferries, Belfast. 1-10-1987 verkocht aan Belfast Freight Ferries Ltd., Douglas-Isle of Man, in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd., herdoopt SPHEROID. 16-10-1987 tijdens een reis van Belfast naar Heysham op 5 mijl zuidzuidwest van Mull of Galloway brak brand uit in bakboord hoofdmotor, de brand onder controle gekregen en naar Ramsey Bay gevaren, op sleeptouw genomen en naar Heysham gesleept voor reparaties, 21-10-1987 na herstel van de brandschade schip weer in de vaart gebracht. 1990 verlengd, 7.171 BRT, 2.838 DWT, lengte 124,20 (100,03) meter. 3-1-2000 opgelegd te Birkenhead. 2001 verkocht aan Mykonos A.N.E., Griekenland (SWST), herdoopt MYCONOS. 5-12-2003, tijdens de reis van Piraeus naar Syros, Griekenland gestrand op Cape Tamelos, Kea Island en daarbij bodemschade opgelopen, na vlot gebracht te zijn naar Lavrion gevaren en de schade hersteld, 11-2-2004 na herstel van de bodemschade weer in de vaart. 20-11-2004 te Mykonos tegen de kade geslagen tijdens een zware storm en zware schade aan bakboordzij opgelopen, de schade gerepareerd, er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor. 2005 in de vaart als MYKONOS. 6-2010 opgelegd te Drapetsona. 30-8-2010 ingezet tussen Piraeus, Syros, Tinos, Mykonos, Paros, Naxos en Ikaria. 20-12-2013 verkocht aan Creta Cargo Lines Shipping Co., Piraeus, vlag: Griekenland, 12-2013 herdoopt TALOS. (Foto: Teun van der Zee, 28-8-1985).

Tros in de schroef

Tijdens de losmaakmanoeuvre in de haven van Mytilene op de middag van 15 december 2024 raakte een tros verstrikt in de stuurboordschroef van de TALOS en brak af. Een duikteam voerde een inspectie uit, maar het was niet mogelijk om alle delen van de tros van de schroefas te verwijderen. De havenautoriteiten van Mytilene verboden het schip te vertrekken totdat een zeewaardigheidscertificaat was overlegd. Het schip vertrok vervolgens voor een enkele reis naar de haven van Keratsini met 20 bemanningsleden, 24 voertuigen en vier chauffeurs aan boord. (Timsen, 16-12-2024).

De veerboot had problemen met het steiger.

In de ochtend van 9 april 2025 werd de havenautoriteit van Kos geïnformeerd dat er tijdens de nadering van de TALOS met 20 bemanningsleden aan boord een storing was opgetreden bij de aanlegsteiger. Vanwege de ongunstige weersomstandigheden in de haven van Kos voer de veerboot naar een veilige ankerplaats. Het schip voer een geplande route van de haven van Rhodos naar de havens van Mykonos en Piraeus met 10 vrachtwagens, 17 lege tankers, vijf personenauto's en vier trailers aan boord. De havenautoriteit van Kos verbood het schip aanvankelijk te vertrekken. Na overlegging van een certificaat van zeewaardigheid van de controlerende classificatiemaatschappij werd het schip toestemming gegeven voor een enkele reis naar de haven van Keratsini. (Timsen, 10-4-2025).

Probleem met de ankerwinch

Op de ochtend van 12 januari 2026 werd de havenautoriteit van Mesta, Chios, geïnformeerd dat er tijdens het vertrek van de TALOS uit de haven van Mesta een storing was opgetreden met de ankerwinch,

waardoor het niet mogelijk was het (SB) anker te lichten. Het havenstation van Mesta verbood de veerboot te vertrekken totdat een certificaat van zeewaardigheid was overlegd door de controlerende classificatiemaatschappij. (Timsen, 14-1-2026).

Veerboot liep aan de grond bij Naxos

Op 17 januari 2026 om 12:00 uur werd de havenautoriteit van Naxos op de hoogte gebracht van de stranding van de TALOS op een zandbank in het zeegebied "Vintzi" van de haven. Het schip voer een lijndienst van Andros naar Syros, Tinos, Mykonos, Paros, Naxos, Evdilos en Vathy, met aan boord 20 bemanningsleden, 12 passagiers en 29 vrachtwagens. Nadat het schip zich op eigen kracht had vlot gebracht, probeerde het de haven te naderen, maar tijdens het aanmeren raakte het met de achtersteven de centrale pier. Sterke wind en ongunstige weersomstandigheden verhinderden een veilige aanmeer, waardoor het schip naar een ankerplaats ten zuidwesten van Naxos voer, waar het op 18 januari nog steeds lag. Een voorlopig onderzoek naar het incident is gestart. (Timsen, 18-1-2026). 18-1-2026 om 23:00 uur te Nikaia bij Piraeus.

NILEDUTCH GEMSBOK, IMO 9241475 (NB-333), Container Ship (Fully Cellular), 25.407 GT, 12.733 NT, 33.767 DWT, 2478 TEU, 5-9-2003 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (018) als NORDBALTIC aan Reederei "Nord" Klaus E. Oldendorff, G.m.b.H., Hamburg, vlag: Cyprus. 11-2003 vlag: Isle of Man, 11-2003 herdoopt CMA CGM ROMANIA. 2011 herdoopt BALTIC. 2-2012 vlag: Cyprus. 8-2018 verkocht aan Nordbaltic Shipping Co. Ltd., 8-2018 vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Reederei Nord G.m.b.H., Hamburg. 12-2008 herdoopt NORDBALTIC. 12-2012 herdoopt NILEDUTCH GEMSBOK. 9-2015 herdoopt BALTIC. 9-11-2021 verkocht aan Nordbaltic Shipping & Trading Ltd., Liberia (5LDA4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. en MSC Shipmanagement Ltd., 11-2021 herdoopt MSC BALTIC III. 3-2-2025 van Montréal naar Corner Brook, 10-2-2025 ETA te Corner Brook. 15-2-2025 tijdens een reis van Montréal naar Corner Brook tijdens slecht weer in de Bay of Islands, St. Lawrence Golf aan de grond gelopen.

Het extreme weer veroorzaakte nog meer schade.

Op 5 en 6 december heersten er zware weersomstandigheden bij de MSC BALTIC III, wat leidde tot verdere schade aan het schip. De Canadese kustwacht en bergingsploegen gingen op 7 en 8 december aan boord van de MSC BALTIC III om de stormschade te beoordelen. De romp heeft aanzienlijke extra schade opgelopen, waaronder een merkbare verandering in de toestand van de stalen platen aan stuurboord- en bakboordzijde van het schip. Het achterste gedeelte van het schip lag ook zichtbaar lager in het water. De achtersteven rustte op de roerkoning en tijdens de storm in november was deze verbogen. Een duikonderzoek zou nodig zijn om precies vast te stellen wat er aan de hand is, maar dat is pas mogelijk als het weer beter is. Enkele kleine bergingsapparatuur aan boord bleek beschadigd. Medewerkers van T&T Marine Salvage, het bergingsbedrijf dat door de eigenaren van het schip, de Mediterranean Shipping Company, is ingehuurd, en de kustwacht waren op 11 december aan boord van het schip om de meest recente schade te inspecteren. Voorafgaand aan de recente stormen hadden bemanningsleden ballast aan boord van het schip toegevoegd, en er bestond de vrees dat de romp zou kunnen scheuren door het extra gewicht.

Als het weer het toeliet, werden de inspecties op het water en langs de kustlijn in Cedar Cove en op nabijgelegen stranden voortgezet. Zoals verwacht na het zware weer, werd er een toename van met olie verontreinigd afval op de kustlijn waargenomen. Er werd hard gewerkt om het afval op te ruimen. (Timsen, 17-12-2025).

Weersomstandigheden die van invloed zijn op bergingswerkzaamheden

De Canadese kustwacht meldde op 13 januari 2026 dat de winterse weersomstandigheden de werkzaamheden bleven beïnvloeden en de toegang tot de MSC BALTIC III beperkten. Het kabelbaansysteem tussen schip en wal was operationeel, waardoor bemanningen en bergingspersoneel vanaf de wal toegang hadden tot het schip wanneer de weersomstandigheden dit toelieten. Zodra de bemanningen toegang tot het schip hadden, bleven ze de toestand van de MSC BALTIC III beoordelen. Ook bleven bergingsploegen olieresten uit de machinekamer verwijderen en bereidden ze zich voor op het afschuimen van het olie-watermengsel dat als gevolg van recente stormen in het gebied op het schip was achtergebleven.

De monitoring van de kustlijn en de dronevluchten boven de strandingslocatie werden voortgezet wanneer de weersomstandigheden dit toelieten en het veilig was om dit te doen. (Timsen, 13-1-2026).

409 van de 472 containers verwijderd, biedingsprocedure afgerond

In het kader van de bergingsoperatie van de MSC BALTIC III zijn volgens de Canadese kustwacht 409 van de 472 containers aan boord geborgen. Bergingsploegen waren bezig met het verwijderen van een olieachtig watermengsel dat zich door eerdere winterstormen in de machinekamer had opgehoopt. Van de 1700 ton brandstof bleef er ongeveer 21 ton over, voornamelijk in kleine restanten verspreid over verschillende tanks. Een deel van deze brandstof was dik en stroperig, wat de verwijdering bemoeilijkte. Er bevonden zich ongeveer 60 containers in de ruimen van het schip die onder water stonden en moeilijk te bergen waren. Sommige containers bevatten bedorven levensmiddelen, wat eveneens een uitdaging vormde.



Foto: Canada Coast Guard, 1-2026

Bijna een jaar nadat het schip aan de grond liep, boden bergingsbedrijven nu op de berging van het wrak. De tweede fase van de operatie werd gepland, aangezien de schoonmaakwerkzaamheden aan het wrak grotendeels waren afgerond voordat het winterweer inviel en de voortgang belemmerde. De verzekeringsmaatschappij van het schip, ABL Group, sloot de biedingsprocedure vorige week af en de voorstellen worden nu beoordeeld. Volgens de Canadese wetgeving was MSC verantwoordelijk voor de berging van de MSC BALTIC III uit Cedar Cove. Het bedrijf blijft de situatie volgen en bevestigt dat het begrijpt dat de biedingsprocedure voor de berging van het schip is afgesloten en dat de voorstellen nu worden beoordeeld. Er werd verwacht dat er de komende weken een contract zou worden toegekend. De werkzaamheden zouden echter waarschijnlijk pas in het voorjaar beginnen. De voorstellen zouden bepalen of het schip van de wal of uit het water, of mogelijk een combinatie daarvan, zou worden geborgen. Na een reeks stormen sinds november 2025 vertoonde het wrak verdere schade. Op 28 januari meldde de Canadese kustwacht dat de scheur midscheeps aan bakboordzijde zich naar de achtersteven van het schip had uitgebreid, terwijl de vervorming aan stuurboordzijde zich naar de voorkant van het schip had verplaatst. De ruwe zee van de afgelopen tijd heeft golven en opspattend water over het schip geslagen, waardoor ijsvorming op het dek is ontstaan. Ook op de kabelbaan, die is aangelegd om de bemanning tussen het schip en de nabijgelegen kustlijn te vervoeren, heeft zich ijs gevormd. Na de laatste storm, die naar verwachting na een storm zal volgen, werd een aanzienlijke hoeveelheid puin aan land gevonden. (Timsen, 29-1-2026).



NILEDUTCH KUITO, IMO 9202053, General Cargo, 4-10-1999 kiel gelegd, 11-2-2000 opgeleverd door Flensburger Schiffsbau-Ges.m.b.H. & Co. K.G. (705) als TRINA OLDENDORFF aan Egon Oldendorff, Monrovia-Liberia (ELY13), in beheer bij Egon Oldendorff G.m.b.H. & Co. K.G. 13.066 GT, 6.914 NT, 20.140 DWT. 153,20 (145,75) x 23,65 x 13,50 x 9,750 meter. G 24.982 m³. 1300 TEU. 1.065 ton bunkers. 17 kn.

11.216 EPK, 8.250 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1950, Mitsubishi 6UEC50LSII, Mitsubishi H.I. Ltd. 16-12-2000 herdoopt CIELO DEL CARIBE. 18-3-2003 herdoopt TRINA OLDENDORFF. 7-2004 verkocht aan Marchicora Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua & Barbuda (V2OQ7). 20-7-2004 herdoopt MSC TOULOUSE. 17-1-2007 herdoopt TRINA OLDENDORFF. 7-2007 herdoopt NILEDUTCH KUITO. 13-10-2010 herdoopt MARCHICORA. 30-10-2018 verkocht aan TK Nord Project LLC, St, Petersburg, vlag: Rusland (UFAV), 10-2018 herdoopt SEVERNIY PROECT. (Foto: Ruud Coster, 5-6-2012).

Een schip dat goederen vervoerde van Sebastopol naar Syrië, is onder verbod geplaatst

De SEVERNY PROJECT, dat onder Amerikaanse sancties valt, heeft een rechtstreekse vrachtreis uitgevoerd van het tijdelijk door Rusland bezette Sebastopol naar de haven van Latakia. Het Russische schip laadde tussen 6 en 20 januari 2026 nabij pier nummer 20 en voer zonder tussenstops naar Syrië. Het arriveerde op 25 januari in de haven. De eigenaar van het schip is de Russische LLC "TK Severny Proekt", die eveneens onder sancties valt. De reis onderstreepte de aanhoudende Russische bevoorradingslijnen en de routes via gecontroleerde structuren, zelfs onder de bestaande internationale beperkingen. De route van de bezette Krim naar Latakia toonde mogelijke manieren aan om sancties te omzeilen en alternatieve bevoorradingsroutes te gebruiken. Analisten benadrukten het belang van nauwlettende monitoring van dergelijke reizen om schendingen van het sanctieregime te voorkomen en de transparantie van internationale scheepvaart te waarborgen. (Timsen, 28-1-2026).

NOORDAM, IMO 9230115 (NB-123), 14-6-2004 kiel gelegd, 26-11-2005 t/m 28-11-2005 werfproefvaart, 28 t/m 4-12-2005 in dok te Triëst, 4-12-2005 t/m 7-12-2006 technische proefvaart, 28-1-2006 te Venetië opgeleverd door Fincantieri Breda (6079) aan HAL Antillen N.V., Nassau-Bahamas, in beheer bij Holland America Line Inc., Seattle Wa., 82.318 GT, 1.918 passagiers, roepsein PHET. 29-1-2006 vertrokken van Fincantieri's Marghera Shipyard naar Venetië, 3-2-2006 vertrokken van Venetië naar Boston. 22-2-2006 gedoopt NOORDAM door de Amerikaanse actrice Marlee Matlin, bekend van de film Children of an lesser God. 18-1-2026 tijdens een excursie naar het eiland Kiriwina zaten ongeveer 700 passagiers tijdelijk vast op het eiland toen een windvlaag met een snelheid van 40 knopen opstak en het manoeuvreren met de boten onveilig maakte. Sommige boten dobberden meer dan 90 minuten in het woelige water, voordat de wind, die stoelen over de dekken van het cruiseschip had geblazen, voldoende afnam voor een veilige overtocht.



NORQUEEN, IMO 7902647 (NB-192), 9-4-1980 te water gelaten, 22-12-1980 opgeleverd door Rauma-Repola, Rauma (261) als BORE QUEEN aan Oy Bore Line Ab, Helsingfors-Finland, 6.850 BRT, 7.984 DWT, 8827 kW, 2 x MAK 9M551AK, 17,5 kn. Zusterschip BORE KING. 1-1981 ingezet op een dienst tussen Helsingfors, Kotka, Gothenborg, Helsingborg en Helsingfors. 11-1-1982 aan de grond gelopen bij Hangö, daarbij flinke schade opgelopen, 8-3-1982 weer in dienst maar daarna problemen met de motoren, 31-5-1982 t/m 21-6-1982 de motoren gerepareerd bij Wärtsilä, Åbo. 30-8-1982 t/m 19-4-1983 in charter bij North Sea Ferries B.V., Rozenburg, ingezet tussen Rotterdam en Hull. 10-5-1983 t/m 23-5-1985 in charter bij OT West-Africa Line. 6-1983 t/m 1-1986 in dienst tussen Helsingfors, Kotka, Gothenborg, Drammen en Helsingfors. 2-1986 in dienst tussen Helsingfors, Kotka, Hamburg, Terneuzen, Chatham, Cuxhaven en Helsingfors. 31-12-1986 verkocht aan Oy Rettig Ab, Helsingfors-Finland. 1990 in dienst tussen Hangö, Helsingfors, Kotka, Kiel en Gothenborg. 13-5-1991 t/m 8-6-1991 in charter bij North Sea Ferries B.V., Rozenburg, ingezet tussen Zeebrugge en Middlesbrough, 6-8-1991 herdoopt NORQUEEN. 23-10-1991 in charter bij North Sea Ferries B.V. Rozenburg, ingezet tussen Middlesbrough en Zeebrugge. 2-1-1992

ingeschreven in Finska Skeppsregistret voor schepen in de internationale vaart. 8-1-1996 gearriveerd bij Öresundsvaerf, Landskrona om verlengd te worden met 28,80 meter en andere motoren te plaatsen, 17.884 BRT, 11.400 DWT, 12.000 kW, 2 x MAK 8M552AK, 19 kn., 26-2-1996 opgeleverd door de werf en terug op de dienst tussen Middlesbrough en Zeebrugge. 1-1-1997 in charter bij P&O North Sea Ferries B.V. 1998 verkocht aan Oy Rettig Ab Bore, Helsingfors-Finland. 1-1-1999 ingezet tussen Europort en Teesport. 15-10-2002 in charter bij P&O Ferries tussen Europort en Teesport. 3-2013 verkocht aan Medqueen Shipping S.A., vlag; Panama, roepsein 3FKF3, in beheer bij Golden Anchor Enterprises S.A., Piraeus, 11-3-2013 herdoopt MEDQUEEN. 6-2013 herdoopt QUEEN V. 2013 verkocht voor sloop aan Dohle Darnautic Mumbai, India. 2-7-2013 in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 4-9-2013 verkocht aan Asian Marine Transport Corp., Cebu, 10-2013 vlag: Philippines. 10-2013 herdoopt SUPER SHUTTLE RORO 9. 3-1-2026 ten anker liggend op Batangas Anchorage, in positie 13.46 NB en 120.60 OL, om 23:50 uur geënterd door vijf ongewapende piraten, de indringers stalen kabels van de veerboot. (Foto: Teun van der Zee. 22-6-2008, Europort).

NORRO, IMO 7600287, vrachtschip, 1977 te water gelaten als NORRVIKEN, 10-1977 opgeleverd (LR) door Sterkoder Mek. Verksted A/S, Kristiansund N. (62) aan Angbats A/B Kalmarsund, Gothenborg-Zweden, in beheer bij J. Birger Jaensson. 1.599 BRT.1.137 NRT, 3.048 DWT. 80,12 (74,81) x 14,36 x 6,35 x 5,582 meter. 1 ruim, G 4.055 m³, B 3.770 m³, 57 en 222 ton bunkers, 13,5 kn. 3.180 EPK, 2.339 kW, V 12 cyl, 4 tew, 280 x 320, Alpha 12U28L-VO, Alpha Diesel A/S, Frederikshavn. 1978 verkocht aan Rederi Nova A/B, Norrköping-Zweden, in beheer bij Kihlberg-Rederierna AB. 1979 verkocht aan: P/R for m.s. "Norrviiken", Norrköping-Zweden, in beheer bij Kihlberg-Rederierna AB. 1988 verkocht aan Norrviken A/S, Bergen-Noorwegen (LANS2), in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Rotterdam, herdoopt NORRO. 1990 verkocht aan K/S, Norro, Valletta-Malta, in beheer bij Paal Wilson Management A/S. 1992 verkocht aan Sandfrakt A/S, Haugesund-Noorwegen, herdoopt NOR VIKING. 1994 nieuwe meting: 1.991 GT, 1.028 NT, 3.048 DWT. 4-1997 verkocht aan Sandfrakt Rederi AS, Haugesund-Noorwegen. 2-1998 nieuwe machine: 2.855 EPK, 12 cyl, 4 tew, MAN-B&W, Alpha Diesel A/S, Frederikshavn. 2001 thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas. 19-3-2007 thuishaven en vlag: Haugesund-Noorwegen (NIS). 4-2008 in beheer bij Sandfrakt Holding AS. 21-1-2009 verkocht aan Sama Shipping & Management AS, Haugesund-Noorwegen (NIS), in beheer bij Sandfrakt Rederi AS, Ølensvåg (Sandfrakt Holding AS). 22-5-2009 in beheer bij Sandfrakt Rederi AS en Karmoy Skipsconsult Management AS. 4-2-2019 verkocht aan Esani Shipping A.p.S., 2-2019 vlag: Denemarken (DIS), in beheer bij Foga A.p.S., 2019 herdoopt NORTH VIKING. 14-6-2019 in beheer bij Foga A.p.S. en Maritim Supply A.p.S. 6-2025 opgelegd te Grenå. 16-12-2025 verkocht aan Viking Marine Ltd., Majuro, Marshall Island. 12-2025 vlag: Vanuatu, in beheer bij Dragut Shipping & Trading Inc., Istanbul en Ram Ship Management Ltd., Istanbul, 12-2025 herdoopt VIKING. 25-12-2025 vertrokken van Grenå naar Rasa, Kroatië. 11-1-2026 ETA te Rasa.

NORTHERN PURPOSE, IMO 1045265, CO2 Tanker, 10.750 GT, 8.000 DWT, 23-6-2025 te water gelaten bij Dalian Shipbuilding onder bouwnummer DALIAN OFFSHORE G7500-4, 3-2026 geplande oplevering als NORTHERN PURPOSE aan Bernhard Schulte GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Noorwegen (NIS) (LAUP8), in beheer bij Bernhard Schulte / Shell.

OLIVIJN, IMO 1110101 (NB-335), General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 3.800 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, 7-2025 te China a/b m.s. YA QING HUI ZONG (IMO 1037828, 2024, 19.397 GT) gezet, 8-8-2025 vertrokken naar Rotterdam, 21-9-2025 te Rotterdam, 25-9-2025 met de sleepboot SCHELDESTROOM (voor) en de duwboot L'AVENIR naar Werkendam gebracht om afgebouwd te worden, 19-12-2025 verhaald van Concordia Damen Shipbuilding B.V. te Werkendam naar Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. te Zwijndrecht, 4-2026 geplande oplevering door Holland Shipyards B.V. als OLIVIJN aan De Bock Maritiem B.V., Alkmaar.

P&O NEDLLOYD DETROIT, IMO 9326782 (NB-263), 29-12-2004 kiel gelegd als SANTA PAMINA, aanvankelijk vlag: Liberia, 1-4-2005 te water gelaten, 24-5-2005 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan (H1746) als P&O NEDLLOYD DETROIT aan K.G. m.s. "Santa Pamina" Offen Reederei G.m.b.H. & Co., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Reederei Claus-Peter Offen G.m.b.H. & Co. 29-5-2005 te Busan in dienst bij P&O Nedlloyd, 1-6-2005 gearriveerd te Shanghai, 28-6-2005 gearriveerd te Miami, Florida. 54.809 GT, 34.226 NT, 67.247 DWT. 294,51 (284,26) x 32,20 x 18,40 x 13,650 meter. 5047 TEU, 25 kn. 45.760 kW, 8 cyl, 2 tew, 960 x 2500, 102 omw/min., Sulzer 8RTA96C-B, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Engine & Machinery Division. 24-5-2005 (e) verkocht aan Santa Pamina Offen Reederei, Hamburg-Duitsland, in beheer bij Reederei Claus-Peter Offen G.m.b.H. & Co. 6-12-2005 (GL) herdoopt MAERSK DUNEDIN. 3-6-2006 opvarenden gered van het Duitse jacht MARLIN dat met een gebroken mast en flinke slagzij al 22 uur stuurloos dreef op de Atlantische Oceaan op 300 mijl van de Azoren in windkracht 7. 4-2006 (e) vlag: Liberia. 11-2007 (e) verkocht aan Zweite Santa Pamina Offen, Liberia, in beheer bij Reederei Claus-Peter Offen G.m.b.H. & Co. 24-3-2013 herdoopt SANTA PAMINA. 28-11-2014 (e) verkocht aan DUD Shipping Company Inc., Marshall Islands, in beheer bij Unitized Ocean Transport Ltd., Athene. 6-5-2015 herdoopt PAMINA. 23-9-2019 verkocht aan Shimin Navigation Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V6542, in beheer bij Asian-Alliance Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 9-2019 herdoopt SHIMIN. 20-6-2023 in beheer bij OT Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 6-11-2025 verkocht aan P&O Maritime Services (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij OT Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 11-2025 herdoopt DP WORLD CHENNAI.

P&O NEDLLOYD CAPRI, IMO 9156216, vrachtschip, 5-1996 kiel gelegd, 12-9-1996 te water gelaten, 12-1996 opgeleverd (GL-93138) door Mawei Shipyard, Fuzhou, China, (VMW430-3) als ANTARES aan Atlas Trampship Reederei G.m.b.H. & Co. m.s. "Antares" K.G., Leer-Duitsland (DQX), in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. 6.114 GT, 2.885 NT, 8.160 FWT, 126,65 (117,06) x 19,80 x 8,40 x 6,397 meter. 3 ruimen, G 9.513 m³, 660 TEU, 2 kranen van 40 ton SWL, 190 en 730 ton bunkers, verbruik 22,5 ton/dag, 16 kn. 7.613 EPK, 5.600 kW, 8 cyl, 2 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 8 S 35 MC, MAN-B&W Diesel A.G., Augsburg NE-96. 1997 in charter bij P&O Nedlloyd, 20-2-1997 (GL) herdoopt P&O NEDLLOYD CAPRI. 1999 verkocht aan Antares Shipholding Co. Ltd., Monrovia-Liberia (ELWW4), in beheer bij Hartmann Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer. 5-3-2003 tijdens een reis van Istanbul naar Damietta aan de grond gelopen op het eiland Kalymnos, bergingscontract ging naar Smit Salvage en Loucas G. Matsas, 28-3-2003 vlot gebracht en naar de rede van Kalymnos voor inspectie. 15-5-2003 herdoopt ANTARES I. 8-2010 HAL ADMIRALTY. 10-2011 verkocht aan Caraka Tirta Perkasa P.T., 10-2011 vlag: Indonesië (POEM), 10-2011 herdoopt TP INNOVATION. 2021 gesloopt.

P&O NEDLLOYD DUBAI, IMO 9232773 (NB-290), aanvankelijk PASSAT, 27-2-2002 kiel gelegd, 14-6-2002 te water gelaten als EURO MAX, 8-2002 opgeleverd door Stocznia Gdynia S.A. (8184/8) als P&O NEDLLOYD DUBAI aan M.S. "Euro Max" Schiffahrtsges. M.b.H. & Co. K.G., Monrovia-Liberia (A8AQ9), in beheer bij Reederei Hermann Wulff Inh. John-Peter Wulff. 32.322 GT. 14-10-2002 te Bandar Abbas, 21-10-2002 te Singapore. 29-10-2004 te Singapore uit charter, herdoopt CSAV RIO LOA (A8HE4). 10-1-2005 in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 11-2007 herdoopt CMA CGM CHARCOT. 3-2008 verkocht aan Euro Max Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co., Monrovia-Liberia (A8HE4), in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 3-2008 verkocht aan Scio Sky Shipping S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Passat Schiffahrtsges m.b.H. & Co. en Reederei Hermann Wulff, Kolmar. 8-2011 herdoopt EURO MAX. 31-8-2017 in beheer bij Varship Shipping Co. Ltd. 2-2018 herdoopt SCIO SKY. 11-1-2022 verkocht aan Sky Limits Shipping and Trading Limited, Monrovia-Liberia (A8HE4), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co. S.A., Genève, herdoopt MSC GIADA III. 31-1-2026 van Antwerpen naar Sint Petersburg, varend in de Finse Golf een explosie in de machinekamer opgelopen gevolgd door brand, de brand onder controle gebracht terwijl de Russische ijsbreker SEMYON DEZHNEV uitvoer ter assistentie, ook de reddingsboot SPASATEL KAREV nam deel aan de reddingsoperatie, 5-2-2026 gearriveerd te Sint Petersburg.

PRIDE OF BRAILA, IMO 9141340 (NB-301), 17-5-1998 te water, 21-7-1998 opgeleverd door Santierul Naval Braila S.A., Braila (1382) als PRIDE OF BRAILA aan Pride of Braila B.V., Veere, in beheer bij Rederij Gefonzo B.V. 2003 thuishaven: Rotterdam. 1-2004 thuishaven: Wenen, vlag: Oostenrijk (OENH). 4-2009 verkocht aan MS "Pride of Braila" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., St. John's-Antigua and Barbuda (V2EH6), in beheer bij Rhein- Maas- und See Schiffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg en Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 16-12-2010 (e) in beheer bij Pride Schiffsverwaltung G.m.b.H. 11-1-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 3-2013 (e) verkocht aan Commerz Real Mobilienleasing, Düsseldorf, vlag: Antigua and Barbuda. 12-6-2014 (e) verkocht aan AR Shipping & Trading Ltd., Panama (3EPQ4), in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Midway Shipping & Chartering Ltd., Istanbul, 14-6-2014 van 's-Gravendeel naar Scheepswerf Hoebée B.V., Dordrecht. 7-2014 herdoopt NALI. 18-7-2014 van Dordrecht. 26-7-2014 te Royal Portbury Docks, Avonmouth. 2014 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Savros Denizcilik Ltd. Sti. 9-2020 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Hanem Denizcilik Ve Yapi Ticaret A.Ş. 21-12-2022 verkocht aan NK Pearl Shipping & Trading Co., Malakal Harbor-Palau (T8A4109), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt NK PEARL. 12-2025 vlag: Kameroen (TJMC787).



SCHEURRAK, IMO 9277266, Research Vessel, 161 GT, 9-12-2005 opgeleverd als SCHEURRAK aan Rijkswaterstaat NH, Rijswijk (PBHG). 16-2-2007 overgedragen aan Nederlandse Regering, Rijkswaterstaat Noordzee, Rijswijk ZH. 1-2026 herdoopt RAK. 26-1-2026 van IJmuiden naar Ridderkerk. (Foto: Teun van der Zee, 10-7-2006).

TRANS BOTHNIA, IMO 9170999, Ro-Ro Cargo Ship, 1998 kiel gelegd bij Santierul Naval Damen Galați S.A., Galați (908), 4-1-1999 opgeleverd door Fosen Mekaniske Verksteder AS, Rissa (64) als TRANS BOTHNIA aan Euro-Trans Skips AS, Bergen, vlag: Noorwegen (NIS) (LAJJ5), in beheer bij Seatrans DA. 10-1-1999 in charter bij Transfennica Nederland B.V. 12.076 GT, 3.617 NT, 8.847 DWT. 154,50 (142,60) x (22,70) x 14,80 x 6,950 meter. 12 passagiers, 327 TEU, 1.690 lanemeter, 125 trailers, 20 kn. 21,208 EPK, 15.600 kW, V16 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 16V46, Oy Wärtsilä Ab. 12-1-2007 verkocht aan Société Morbihannaise de Navigation, Frankrijk (RIF) (FMLR) (Maritime Nantaise MN), herdoopt MN PELICAN. 18-7-2017 Brittany Ferries heeft het chartercontract voor het vrachtschip MN PELICAN met nog eens twee jaar verlengd. 21-1-2026 verkocht aan NFH 250870 AS, Noorwegen (NIS) (LADG9), in beheer bij Norwest Ship Management AS, 1-2026 herdoopt LINK NEPTUNE.

21-1-2026, Norwest Ship Management heeft de MN PELICAN overgenomen van Compagnie Maritime Nantaise - MN. Vertegenwoordigers van Norwest Ship Management en Compagnie Maritime Nantaise - MN waren op 21 januari 2026 in Le Havre, samen met het schip, om het koopcontract te ondertekenen. De MN PELICAN, voorheen de TRANS BOTNIA, werd in 1999 gebouwd op de scheepswerf van Fosen in Noorwegen. Sinds 2007 is ze eigendom van Compagnie Maritime Nantaise - MN. Ze werd aanvankelijk gecharterd in opdracht van het Franse Ministerie van Defensie voor missies over de hele wereld (2007-2016) en later, in opdracht van BAI (Brittany Ferries), voor conventioneel vrachtvervoer tussen Poole en Bilbao van 2016 tot 2025. (Timsen).

VALLADOLID, IMO 9935703, Bunkering Tanker, 5.972 GT, 2.379 NT, 7.999 DWT, besteld door Consort Bunkers Pte. Ltd., 20-5-2022 kiel gelegd, 8-9-2022 te water gelaten bij Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry Co. Ltd., Penglai SD (JL0261T), 18-4-2023 opgeleverd als PEARL KHAOYAI aan Pearl Khaoyai Shipping Pte. Ltd., vlag: Singapore, in beheer bij Pearl Marine Logistics Pte. Ltd. 114,99 (108,50) x 19,00 x 10,00 x 7,214 meter. L 8.887,47 m³. 2.660 kW, 2 x 6 cyl, 4 tew, 260 x 386 x 750 rpm., Yanmar Power Technology Co. Ltd. 12-2025 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA6463), 16-12-2025 in beheer bij Verenigde Tankrederij Spain S.A., Los Barrios (Cadiz), Spanje, 12-2025 herdoopt VALLADOLID. 19-1-2026 van Port Said. 30-1-2026 gearriveerd te Algeciras.

VENUS SINGAPORE, IMO 1055387, Crude Oil Tanker (VLCC), 166.259 GT, 319.000 DWT, 7-1-2026 te water onder bouwnummer JIANGSU NEW HANTONG HT-OT319-373, 31-7-2026 geplande oplevering als VENUS SINGAPORE aan Trafigura Maritime Ventures, Athene, vlag: Marshall Islands, in beheer bij Trafigura Beheer B.V.

VERA, IMO 8815293 (NB-331), 22-12-1986 kiel gelegd, 17-10-1988 te water gelaten, 11-1988 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (967) als ANGELA JÜRGENS aan K.G. Schiffahrtsges. Klaus Jürgens m.s. "Angela Jürgens" m.b.H. & Co., Hamburg-West Duitsland. 1996 verkocht aan Coastal Shipping Ltd., Arklow-Ierland, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., 9-1-1997 (GL) herdoopt INISHOWEN. 1998 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Gera", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., roepsein PHBN, 2-11-1998 herdoopt GERA. 9-1-2002 herdoopt ARFELL. 24-2-2003 herdoopt GERA. 2003 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Vera H", Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., 18-12-2003 herdoopt VERA. 2006 verkocht aan Tetra Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul-Turkije, in beheer bij Atlas Gemi Isletmeciligi Ltd., Istanbul, 24-3-2006 (GL) herdoopt MARTI PRIDE. 26-3-2006 vertrokken van de Eemhaven naar Antwerpen. 8-8-2008 (e) verkocht aan Ahmad King Inc., Georgië, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous, 26-8-2008 (e) herdoopt PRINCESS SIRA. 6-2011 herdoopt MONTASER M., vlag: Georgië, roepsein 4LFS2. 2011 verkocht aan Lulu Shipping Co. S.A., Tripoli. 17-2-2012 (e) verkocht aan Nour Shipping Co. S.A., Majuro, 21-2-2012 (m) vlag: Tanzania, roepsein 5IM390, in beheer bij Nejem Co. Marine Services, Tartous. 2014 herdoopt TAKNIS. 6-2014 (e) verkocht aan Taknis Shipping Co. Ltd., Zanzibar-Tanzania, in beheer bij Arados Bureau for Sea Services, Alexandria, Egypte. 12-2014 verkocht aan Amazigh Shipping Co. Ltd., 12-2014 vlag: Palau, roepsein T8A2074, in beheer bij Pilin Ship Management Ltd., Alexandria, Egypte, 12-2014 herdoopt AMAZICH S1. 11-2018 verkocht aan NS Pride Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag: Panama, roepsein 3EXP6, in beheer bij Transadria S.A., herdoopt NS PRIDE. 23-3-2019 van Ancona naar Agios Nikolaos te Viotia, Griekenland, 25-3-2019 op 3 mijl west van Rio-Antirion bridge (Charilaos Trikoupisbrug over de Golf van Korinthe), problemen met de machine, door de sleepboot PROTEAS (IMO 8811273) naar Patras, Griekenland gebracht, 25-3-2019 te Patras. 3-10-2019 in beheer bij Aldis Shipmanagement S.A., Thessaloniki en NS Pride Shipholding Ltd., Tirana, Albanië. 2-2023 vlag: Belize (V3NY). 21-11-2024 tijdens een reis van Thisvi in de Golf van Korinthe naar Valletta, met tien Albanese bemanningsleden aan boord, in de Golf van Patras op 0,8 mijl ten westen van de haven van Antirrio aan de grond, de sleepboot AMAZON ingezet evenals een patrouillevoertuig, 23-11-2024 vergezeld door de sleepboot AMAZON naar de ankerplaats van de haven van Patras. 31-8-2025 bij Chornomorsk lichte schade opgelopen nadat een onbekend explosief het schip trof, de bemanning van het schip bleef ongedeerd en het schip zette koers naar Sulina. (Mogelijk doelwit geweest van een aanval door Russische

drones). 5-1-2026 de NS PRIDE te Varna aangehouden vanwege 12 tekortkomingen, waarvan er zeven als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding:

- 1) Veiligheid van de navigatie - Internationale seincodes – SOLAS. Vermist
 - 2) Veiligheid van de navigatie - Reis- of doorgangsplan. Vermist
 - 3) Veiligheid van de navigatie - Nautische publicaties. Verlopen
 - 4) Noodsystemen – Brandoefeningen, Gebrek aan training
 - 5) Brandveiligheid - Directe beschikbaarheid van brandbestrijdingsmateriaal, Niet correct opgeborgen
 - 6) Arbeidsomstandigheden - Netheid van de machinekamer. Niet zoals vereist
 - 7) Voortstuwing en hulpmachines – Bilgepompinstallaties. Niet-operatief
- 7-1-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Hereke, 8-1-2026 ETA te Hereke.

VERA, IMO 1045825 (N B-324), Heavy Load Carrier, 16.762 GT, 14.600 DWT, 5-12-2023 besteld onder bouwnummer WUHU W2235, 14-12-2024 te water, 6-2025 geplande oplevering, 27-10-2025 kiel gelegd, 8-2026 geplande oplevering als VERA aan SAL Heavy Lift GmbH & Co. K.G., Hamburg-Duitsland () (SAL/Jumbo).



VERTOM QUINA, IMO 1027718 (NB-332), General Cargo Ship, 4.766 GT, 2.497 NT, 7.280 DWT, 22-12-2015 in aanbouw onder bouwnummer TB KAMPEN 374, 26-3-2026 geplande oplevering, 21-11-2025 gedoopt VERTOM QUINA door mevrouw Juaquina Guerra Martins en te water gelaten, 26-3-2026 geplande oplevering, 6-1-2026 te IJmuiden, 7-1-2026 vertrokken uit de Vissershaven te IJmuiden naar zee op de eerste proefvaart, na de proefvaart naar Harlingen, 14-1-2026 officiële proefvaart en opgeleverd door Royal T Shipyards Kampen B.V. aan Vertom Quina B.V., thuishaven: Rotterdam (PDYT), in beheer bij Vertom Shipping & Trading B.V., Rhoon, Vertom Bereederings G.m.b.H., Moormerland en Vertom B.V., Rhoon. 118,60 (116,85) x 14,30 x 8,50 x . meter. 14-1-2026 van Harlingen naar Caen, 19-1-2026 te Caen. (Foto Marcel Coster, 7-1-2026, IJmuiden).

VOLMEBORG, IMO 9250397 (NB-335), 6-2001 in aanbouw als FINEX, 29-1-2002 en 31-1-2002 proefvaarten vanuit de Eemshaven, 5-2-2002 opgeleverd als VOLMEBORG aan Finex G.m.b.H. & Co. K.G., Stade-Duitsland, roepsein DFTG, in beheer bij Reederei Frank Dahl G.m.b.H. & Co. K.G. en Wagenborg Shipping B.V., 6.360 GT, 9.857 DWT, 552 TEU, 132,20 (123,84) x 15,87 x . x 11,150 meter. 2-2006 herdoopt FINEX. 15-5-2014 verkocht aan Fitburg Shipping Company Ltd., 5-2014 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Albros Shipping & Trading Co., 5-2014 herdoopt FITBURG. 11-10-2021 in beheer bij Sarfo Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul. 8-2025 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6649). 31-12-2025 gearriveerd te Kantvik. ETD Haifa, 19-1-2026 ETA te Haifa. 31-12-2025 tijdens een reis van Sint-Petersburg naar Haifa voor de kust van Porkkala, Finland in beslag genomen op verdenking van het opzettelijk beschadigen van een telecommunicatiekabel tussen Helsinki en Tallinn. 2-1-2026 te Kantvik, Finland voor inspectie en onderzoek, de lading in beslag genomen.

De centrale misdaadpolitie van Helsinki vond een dragline als anker

De recherche van Helsinki heeft een sleepkabel gevonden die meer dan tien kilometer lang was en als anker diende. Dit gebeurde terwijl Finland en Estland gezamenlijk onderzoek deden naar de schade die op 31 december in de Estse exclusieve economische zone (EEZ) nabij de Finse grens was ontstaan. Er waren aanwijzingen dat het Turkse schip FITBURG zijn anker al eerder over de zeebodem had gesleept. Teams onderzochten het schip en het anker op schade. Daarnaast onderzocht Estland schade aan een Zweedse kabel die ook naar Finland loopt. Deze kabel raakte rond dezelfde tijd beschadigd als de kabel van het

Finse telecombedrijf Elisa. De recherche heeft de telefoons van de bemanning in beslag genomen en er zijn materialen van het schip gehaald. Het schip ligt nog steeds vast in Kantvik.

De Finse autoriteiten hebben ook bekendgemaakt dat de arrestatie van twee bemanningsleden van het schip officieel is.

Een Russische staatsburger is gearresteerd op verdenking van sabotage en mag Finland niet verlaten. Een tweede man, een Azerbeidzjaanse staatsburger, werd op 4 januari eveneens gearresteerd en mag Finland ook niet verlaten. Ook een derde bemanningslid mag Finland niet verlaten.

Volgens de Finse wetgeving blijven de bemanningsleden verdacht, hoewel ze nog niet formeel zijn aangeklaagd. De arrestaties en detentie worden wekelijks herzien. Ze worden onderzocht op verdenking van opzettelijke beschadiging en poging tot opzettelijke beschadiging. Het onderzoek zal nog weken duren en zich richten op het schip en de omstandigheden onder water.

De eigenaren van het schip hebben dezelfde advocaat in de arm genomen die de tanker EAGLE S en de drie bemanningsleden vertegenwoordigde die werden aangeklaagd voor een soortgelijke schadezaak toen de Russische schaduwtanker op 24 december 2024 zijn anker losliet.

Deze week werd verwacht dat de Finse douane ook aanvullende informatie zou ontvangen over de lading aan boord van de FITBURG, die eveneens in beslag is genomen. De douane bekeek de sanctieregelingen met de EU. Volgens de douane vervoerde het schip constructiestaal uit Rusland, wat volgens hen een schending van de sancties is. (Timsen, 6-1-2026).

Traicom constateerde tien kleine tekortkomingen; inspecties voltooid.

De douane heeft het vooronderzoek naar een mogelijke sanctieovertreding met betrekking tot het schip, dat ervan verdacht wordt de kabelbreuk in de Golf van Finland op oudejaarsavond te hebben veroorzaakt, afgerond. Het doel was om te onderzoeken of de bemanning illegaal staalproducten die onder de sancties tegen Rusland vallen, in Finse territoriale wateren had gebracht. Uit het onderzoek bleek dat de FITBURG op verzoek van de autoriteiten Finse wateren was binnengevaren en dat de bemanning daarom geen sanctiewetgeving heeft overtreden. De douane zal daarom geen strafrechtelijk onderzoek instellen en de administratieve inbeslagname van de lading zal worden opgeheven, op voorwaarde dat de staalproducten het land uit worden gebracht. Het Finse Agentschap voor Transport en Communicatie Traficom heeft bekendgemaakt dat de havenstaatsinspectie van de FITBURG is afgerond. Het agentschap constateerde tien kleine tekortkomingen op het gebied van brandveiligheid, noodvoorzieningen, veilig gebruik van de machinekamer en algemeen onderhoud van het schip. Volgens Traficom vormden deze geen risico voor de veiligheid van het schip of de bemanning. De bemanning is reeds begonnen met het verhelpen van de tekortkomingen.

De politie zette het vooronderzoek naar de kabelbreuk voort. De FITBURG lag op 7 januari nog steeds stil in Kantvik. (Timsen, 7-1-2026).

FITBURG aangehouden op verdenking van het beschadigen van een kabel.

De Centrale Recherche heeft de FITBURG in Kantvik in Kirkkonummi in beslag genomen, nadat de douane haar vermoedens van sanctieovertredingen had laten vallen. De inbeslagname ging op 7 januari om 8.00 uur in om het vooronderzoek te beveiligen, nadat de douane, die het schip eerder had aangehouden, had aangekondigd geen strafrechtelijk onderzoek te zullen starten. De inbeslagname was in dit stadium noodzakelijk, omdat de politie een technisch onderzoek aan boord van het schip uitvoerde in het kader van het vooronderzoek en de bemanning ondervroeg. De Finse en Estse Centrale Recherche hebben een gezamenlijk onderzoeksteam samengesteld voor het vooronderzoek. De kabelbreuk werd onderzocht onder de strafrechtelijke categorieën van vermoedelijke zware schade, vermoedelijke poging tot zware schade en vermoedelijke ernstige verstoring van post- en telecommunicatieverkeer. Een bemanningslid is aangehouden op verdenking van een misdrijf en drie personen hebben een reisverbod gekregen. Inkoo Shipping, eigenaar van Kantvik Shipping en actief in de haven van Kantvik, zou mogelijk gedwongen kunnen worden schepen in Ingå te lossen in plaats van in Kantvik als de FITBURG langer in de haven blijft. (Timsen, 8-1-2026). 9-2-2026 op de rede van Haifa.

WOLFGANG K, IMO 1112460, General Cargo Ship, 3.850 GT, 5.200 DWT, 8-1-2026 te water gelaten bij Jiangsu Dajin Heavy Industry Co. Ltd., Yangzhong onder bouwnummer JIANGSU DAJIN DJHC6121, 7-4-2026 geplande oplevering als WOLFGANG K aan Krohn & Co. GmbH & Co. K.G., Hamburg, vlag: Nederland.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



PERSBERICHT

MARITIEME HAVENSITE BLIJFT IN TREK DEN HELDER

Ook in het jubileumjaar 2025 bleef vanuit zowel binnen- als buitenland de belangstelling voor de nieuwsberichten met foto's op de maritieme havensite 'Den Helder in Woord en Beeld' onverminderd hoog. Over het gehele jaar werd circa 73.000 keer een bericht bekeken, bijna een evenaring van het recordjaar 2024.

De eind 2020 door maritiem journalist Paul Schaap opgezette nieuwssite over de activiteiten in en rond de haven van Den Helder blijkt nog steeds in een grote behoefte te voorzien. Zelf zegt hij hierover: “We hebben niet alleen veel trouwe bezoekers uit binnen- en buitenland, maar we zien ook dat onze berichten en foto’s steeds meer door andere maritieme media worden overgenomen. Allemaal goede promotie voor onze haven.” Op de site www.maritiemdenhelder.eu zijn het afgelopen jaar 467 berichten en 495 foto’s geplaatst. Bijna eenzelfde aantal als in het recordjaar daarvoor. Hieraan heeft ook een aantal enthousiaste scheepsspotters met hun ingestuurde foto’s een belangrijke bijdrage geleverd. Vooral de berichten over de bijzondere schepen die in de windenergiesector offshore worden ingezet hebben het afgelopen jaar veel aandacht getrokken. Net als de activiteiten van het gloednieuwe bevoorradingsvaartuig van de Koninklijke Marine, Zr.Ms. Den Helder A834. Maar ook voor de komst van het hefeiland Seafox 7 heeft over belangstelling niet te klagen gehad. Het bedrijvenregister op de site wordt eveneens regelmatig geraadpleegd. Inmiddels is de dagelijkse berichtgeving voor dit jaar alweer voortvarend van start gegaan.



De komst van het hefeiland SEAFOX 7 naar Den Helder heeft in 2025 veel bezoekers getrokken. Foto: Paul Schaap, Den Helder, 13 november 2025.



Hartman Seatrade bestelde in januari 2026 een Hartman Class 500 zwaar transportschip bij Rock Shipbuilding. De 4.600 DWT Hartman Klasse 500 heeft een hefcapaciteit van 500 ton en een topsnelheid van 19,5 knopen. Het schip zal worden uitgerust met een Wärtsilä 31-motor, die wordt beschouwd als de meest efficiënte viertaktmotor ter wereld. Via zijn batterij-elektrische modus kan Hartman Klasse 500 tot 11 knopen emissievrij varen, terwijl de volledige walstroomverbinding betekent dat havenoperaties, inclusief kraanoperaties, ook emissievrij kunnen worden uitgevoerd. (Bron en afbeelding: Hartman Seatrade).

ASIATIC, IMO 1127908, General Cargo Ship / Heavy Lift, 3.480 GT, 3.500 DWT, besteld onder bouwnummer HARTMAN HM015, 12-2026 geplande oplevering als ASIATIC aan Hartman Beheer 015 B.V., Urk, vlag: Nederland, in beheer bij Global Seatrade C.V., Urk en Hartman Seatrade B.V.

Seatrade Groningen – JR Shipping

JR Shipping Group kondigde op 5 januari aan dat Seatrade een strategische deelname aan het bedrijf heeft genomen en een strategische partner is geworden in de in Harlingen gevestigde JR Shipping Group. Jan Reier Arends en Sander Schakelaar blijven beiden aandeelhouders van JR Shipping Group en beiden blijven lid van de Raad van Bestuur en zullen de JR Shipping Group in de komende jaren blijven leiden. JR Shipping Group blijft opereren als een onafhankelijke en autonome organisatie, met een eigen management, structuur en identiteit. (Bron: JR Shipping).

Het versterken van de basis voor toekomstige groei

Seatrade sluit zich aan bij JR Shipping Group als een langetermijninvesteerder, die door de industrie gedreven is, met uitgebreide maritieme expertise, een sterk internationaal netwerk, investeringscapaciteit en toegang tot wereldwijde financieringsmarkten.

Het partnerschap versterkt de basis van JR Shipping Group en ondersteunt de langetermijnambitie om voorop te blijven lopen in efficiënte en duurzame scheepsoplossingen, met name op het gebied van containervoerers, korte zee droge lading en offshore serviceschepen. De ontwikkeling, bestelling en financiering van schepen van de volgende generatie zal een belangrijk aandachtsgebied zijn binnen deze samenwerking.

Over Seatrade

Seatrade is een internationaal scheepvaartbedrijf met een wereldwijde aanwezigheid en een leidende positie op het gebied van gespecialiseerde gekoelde scheepvaart en logistiek. De groep exploiteert een vloot van meer dan 70 hooggespecialiseerde koel- en koelcontainerschepen. Het hoofdkantoor van Seatrade is gevestigd op Curaçao, ondersteund door een wereldwijd netwerk van kantoren die het "Snel, direct en toegewijde" full-service concept leveren.

Over JR Shipping Group

JR Shipping Group werd in 1993 opgericht door Jan Reier Arends en is al meer dan 25 jaar samen met Sander Schakelaar gezamenlijk ontwikkeld. In de loop der tijd is de groep uitgegroeid tot een gediversifieerde maritieme groep die een groeiende vloot van containervoerders en korte zee droge vrachtschepen ondersteunt. In 2010 breidde de groep haar activiteiten uit naar de offshoresector via dochteronderneming SeaZip Offshore Service.

Een nieuwe ontwikkelingsfase

De samenwerking met Seatrade markeert het begin van een nieuwe fase voor JR Shipping Group. In de komende jaren streeft de groep ernaar de vloot onder haar beheer verder uit te breiden en nieuwe activiteiten te ontwikkelen, met een sterke nadruk op de volgende generatie ECO-vaartuigconcepten.

Momenteel zijn er twee 8.500 dwt ECO droogvrachtschepen in aanbouw bij Chowgule Shipbuilding in India, met levering gepland voor eind 2027 en begin 2028. Daarnaast heeft JR Shipping Group geïnvesteerd in de ontwikkeling van een reeks ECO Flex Feeder-ontwerpen in het segment 1.000–1.500 TEU voor de Europese feedermarkt.

Na recente initiatieven gericht op verbeteringen van brandstofefficiëntie, retrofits en CO₂-reductietechnologieën, kijkt de groep nu vooruit naar de bouw van de volgende generatie schonere en efficiëntere schepen.

De schepen van JR Ship Management B.V. TE Harlingen:

BERMUDA ISLANDER, IMO 9234434, 2.937 GT, Container Ship, 2001, Netherlands, 18-7-2021

EMOTION, IMO 9359258, 15.924 GT, Container Ship, 2008, Netherlands, 29-7-2008

EMPIRE, IMO 9387425, 15.924 GT, Container Ship, 2009, Netherlands, 12-3-2009

ENCOUNTER, IMO 9255775, 7.642 GT, Container Ship, 2004, Netherlands, 1-2004

ENDURANCE, IMO 9312200, 7.642 GT, Container Ship, 2005, Netherlands, 6-10-2005

ENERGIZER, IMO 9299501, 7.642 GT, Container Ship, 2004, Netherlands, 7-2004

ENERGY, IMO9255787, 7.693 GT, Container Ship, 2004, Portugal (Madeira), 9-8-2019

ENFORCER, IMO 9255737, 7.642 GT, Container Ship, 2004, Netherlands, 24-6-2004

ENSEMBLE, IMO 9312212, 7.642 GT, Container Ship, 2005, Netherlands, 22-12-2005

ESPERANCE, IMO 9491484, 17.368 GT, Container Ship, 2011, Netherlands, 7-3-2019

ESSENCE, IMO 9491496, 17,368 GT, Container Ship, 2011, Netherlands, 22-2-2019
 EXPERT, IMO 9412529, 11.550 GT, Container Ship, 2010, Netherlands, 3-4-2025
 SCOT BAY, IMO 9243930, 2.595 GT, General Cargo Ship, 2001, Isle of Man, 3-5-2025
 SCOT CARRIER, IMO 9841782, 3.450 GT, General Cargo Ship, 2018, United Kingdom, 20-5-2025



SCOT EXPLORER, IMO 9841794, 3.457 GT, General Cargo Ship, 2019, Isle of Man, 24-4-2025
 SCOT ISLES, IMO 9728758, 3.457 GT, General Cargo Ship, 2021, United Kingdom, 9-5-2025
 SCOT LEADER, IMO 9963267, 3.457 GT, General Cargo Ship, 2024, Isle of Man, 9-4-2025
 SCOT MARINER, IMO 9243916, 2.594 GT, General Cargo Ship, 2001, U.K., 28-5-2025
 SCOT NAVIGATOR, IMO 9820348, 2.571 GT, General Cargo Ship, 2017, Isle of Man, 16-4-2025
 SCOT PIONEER, IMO 9331347, 2.528 GT, General Cargo Ship, 2006, United Kingdom, 5-2025
 SCOT TRADER, IMO 9728784, 3.457 GT, General Cargo Ship, 2023, Isle of Man, 26-4-2025
 SEAZIP 4, IMO 9758698, 172 GT, Offshore Supply Ship, 2015, Netherlands, 25-4-2022
 SEAZIP 5, IMO 9797711, 172 GT, Offshore Supply Ship, 2016, Netherlands, 11-5-2022
 SEAZIP 6, IMO 9776119, 172 GT, Offshore Supply Ship, 2016, Netherlands, 25-3-2016
 SEAZIP 12, IMO 9929417, 244 GT, Offshore Supply Ship, 2022, Netherlands, 2-2025
 SEAZIP 14, IMO 9972294, 244 GT, Offshore Supply Ship, 2023, Netherlands, 3-2025
 (Foto: Koos Goudriaan, 11-10-2022, Koningin Wilhelminahaven Vlaardingen).

Expositie Varen voor Vrijheid

Strijders op zee: de onbekende helden van de Koopvaardij

Weer verlengd, nu t/m 28 juni 2026

De Tweede Wereldoorlog. Een levensgevaarlijke missie. Een vergeten strijd. Een onmisbare bijdrage aan onze vrijheid. Terwijl de wereld in oorlog was, voeren zeelieden zonder wapens, maar met onwankelbare moed. Zes jaar lang trotsen zij torpedo's, mijnen en luchtaanvallen om de geallieerden te bevoorraden. Zonder hen waren Europa en Azië in 1945 niet bevrijd geweest. Toch kent bijna niemand hun verhaal.

* Stap aan boord van hun geschiedenis

In het jaar waarin we 80 jaar vrijheid herdenken, brengt de expositie Varen voor Vrijheid hun onbekende strijd tot leven. Het verhaal van gewone mannen die buitengewone moed toonden, verteld via aangrijpende foto's, persoonlijke bezittingen, scheepsmodellen en een indrukwekkende maquette van een konvooi dat door vijandige wateren navigeert. Luister naar de verhalen



Wat dreef deze mannen? Hoe hielden ze stand onder voortdurende dreiging?
Verdiep je in hun wereld tijdens rondleidingen en lezingen met experts en nabestaanden.
Een eerbetoon dat je niet mag missen
Dit is jouw kans om de helden te eren die in stilte vochten voor onze vrijheid. Hun verhaal verdient het om verteld, gehoord en ervaren te worden.
Beleef het in het Katwijkse Museum – en ontdek de geschiedenis die niet vergeten mag worden.
Katwijkse Museum, Voorstraat 46 in Katwijk, www.katwijksemuseum.nl
Katwijkse Museum, 4 mei t/m 15 maart 2026, verlengd tot juni 2026



Vrijheidsconcert met Marinierskapel in de Nieuwe Kerk te Katwijk

Op maandag 2 maart a.s. organiseert Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 in de Nieuwe Kerk te Katwijk een uniek Vrijheidsconcert. Dit concert markeert het begin van een periode waarin wordt stilgestaan bij de opheffing van de vaarplichttop 2 maart 1946, precies 80 jaar geleden. De vaarplicht, ingesteld in 1940, verplichtte iedere zeeman tussen de 16 en 60 jaar te blijven varen tot een half jaar na de oorlog. Pas tien maanden na de bevrijding van Nederland en precies een half jaar na het definitieve einde van de Tweede Wereldoorlog kwam daar eindelijk een einde aan. Tegelijkertijd kregen de rederijen de beschikking over hun schepen terug.

Voor het Vrijheidsconcert bestaat grote belangstelling uit binnen- en buitenland. Er worden veel internationale gasten verwacht. Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten van Amerika zullen zich laten vertegenwoordigen.

De krijgsmacht, diverse ministeries en provincies, burgemeesters van grote steden en vertegenwoordigers van maatschappelijk organisaties zullen aanwezig zijn.

Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 is supertrots dat de Marinierskapel der Koninklijke Marine een essentiële rol speelt bij dit unieke concert. Dit benadrukt de goede relatie tussen de koopvaardij en de Koninklijke Marine.

Spreekers op de avond zijn prof.dr. Wim van de Donk, voorzitter van het Nationaal Comité 4&5 mei, en luitenant-generaal b.d. Hans van Griensven, voorzitter van het nationaal Veteranen Platform.

Ook Katwijkse Mannenkoor Eben-Haëzer, organist Martin Mans, pianist Joost van Belzen en soliste Jacomina van der Plas geven muzikaal acte de présence. Het concert start om 20.15 uur. (Persbericht).

Kaarten zijn verkrijgbaar via www.ticketkantoor.nl/shop/eindevaarplicht

LEZING OVER KOOPVAARDIJ IN DE TWEEDE WERELDOORLOG OP HET ss ROTTERDAM

Op zaterdag 28 februari 2026 houdt Hubert Nijgh op het ss Rotterdam voor vereniging De Lijn een lezing over de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. We horen lezing "Varen voor Vrijheid" vanuit zijn persoonlijke betrokkenheid. Zijn grootvader was koopvaardijveteraan

Hubert start de lezing in 1939 en bespreekt het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Nederland is dan nog neutraal, maar die neutraliteit heeft weinig te betekenen voor de Nederlandse koopvaardij. Dan volgt de Duitse inval in mei 1940. Als de regering naar Engeland is gevlucht legt zij haar zeelieden een vaarplicht op. Elke Nederlandse zeeman tussen 16 en 60 jaar moet blijven varen. Hierna volgen de oorlogsjaren, waarin de Nederlandse schepen deelnemen aan tal van geallieerde operaties waarbij de landingen op de Normandische kusten het bekendst zijn. Als dan west Europa vrij is vaart de koopvaardij door. Zelfs als de oorlog in september 1945 definitief ten einde komt blijven zij verplicht varen. Het einde van de Vaarplicht komt in maart 1946. Hubert eindigt de lezing met het spreken over erkenning en waardering voor deze grootste Nederlandse bijdrage aan de geallieerde strijd en eindoverwinning.

Hubert Nijgh (1980) is voorzitter van Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 - 1945, met deze stichting won hij de Maritime Achievement Award (2023). Later won Hubert de Ted Meines prijs (2024) voor zijn inzet voor (koopvaardij)veteranen. Ook is hij initiator en secretaris van Stichting Libertyship.NL

De toegang is gratis en familie en kennissen zijn ook van harte welkom.

Wij zien uit naar uw komst en u bent welkom aan boord van het ss Rotterdam.

Datum: zaterdag 28 februari 2026. Het adres: 3e Katendrechtsehoofd 25. 3072 AM Rotterdam.

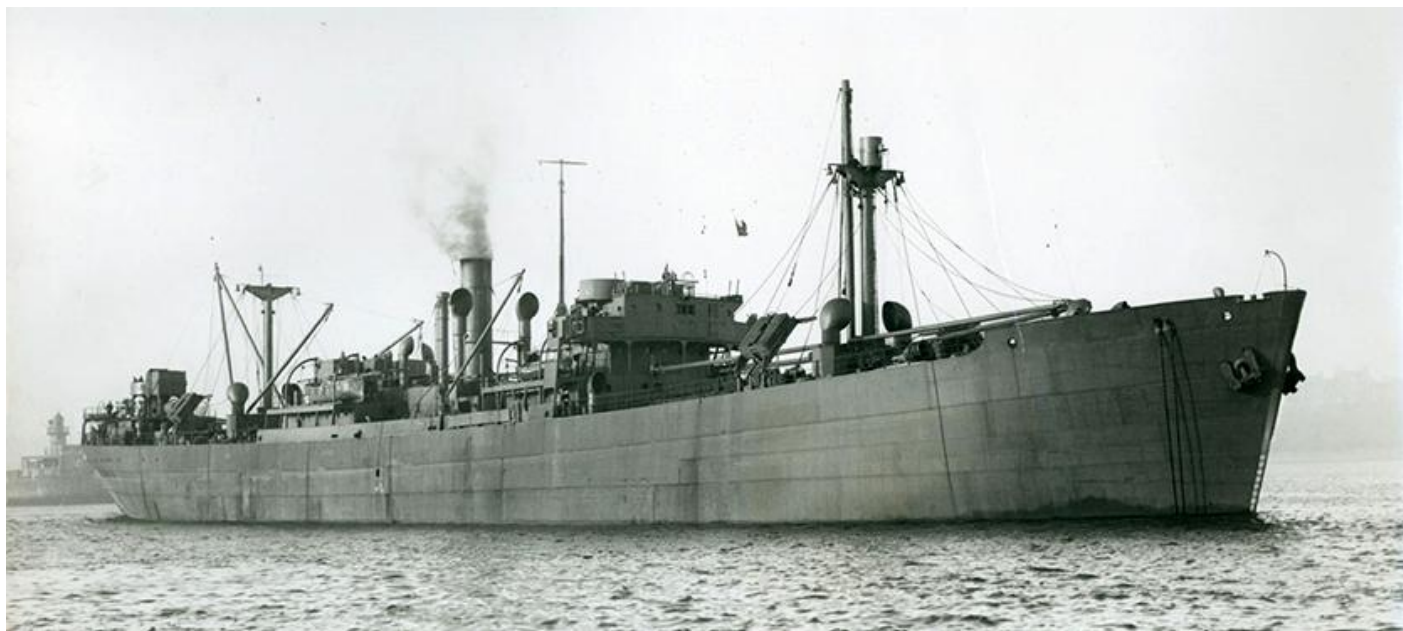
Locatie: La Fontaine- B deck.

Ontvangst: 13.45 uur onder het genot van een drankje. Presentatie: 14.00 -16.00 uur.





Foto PIETER DE HOOGH: U.S. Coast Guard, collectie Ernst Lohmann, zijn opa, Ernst Andreas Lohmann, maakte daarop twee reizen naar Moermansk.



s.s. PIETER DE HOOGH: 26-9-1941 te water gelaten, 12-1941 opgeleverd door Joseph L. Thompson & Sons Ltd., North Sands Shipyard, Sunderland (612) als EMPIRE HALLEY aan Ministry of (War) Transport, Londen, thuishaven en vlag: Sunderland-U.K., in beheer bij W.T. Gould & Co., Sunderland. Nat. Official Number: 3 Z LOND 1942.

7.160 BRT, 4.158 NRT, 10.170 DWT, Grain: 532.000 Cubic Feet, Bale: 492.000 Cubic Feet. 134,57 (129,30) x 17,42 x 10,59 x 8,20. Meters. 11 kn. 2 ketels, v.o. 665,85 m², 220 lbs. 2.500 IPK, T cyl, Triple Expansion, 610, 990 & 1720 x1220, North Eastern Marine Engineering Company (1938) Ltd., Sunderland.

Foto EMPIRE HALLEY op proefvaart: 'Tyne & Wear Archives & Museums/twmuseums.org.uk / wikipedia.

17-12-1941 van Southend in konvooi EN.22, 2^e series, 10 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 19-12-1941 te Methil.

20-12-1941 van Methil in konvooi EN.22, 2^e series, met Government Stores, 19 koopvaardijschepen, 6 escortevaartuigen, 23-12-1941 te Oban.

24-12-1941 van Loch Ewe in konvooi UR.3, 6 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 29-12-1941 te Reykjavik.

2-1-1942 EMPIRE HALLEY van Hvalfjord naar Moermansk in konvooi PQ.7B, 9 koopvaardijschepen, 4 escortevaartuigen, 11-1-1942 te Moermansk.

12-2-1942 van Moermansk in konvooi QP.7, 8 koopvaardijschepen, 7 escortevaartuigen, 15-2-1942 konvooi opgeven.

25-2-1942 van Seidisfjord in konvooi QP.7A, 7 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 28-2-1942 te Loch Ewe.

1-3-1942 van Oban in konvooi WN.252, 5 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, naar Thurso Bay, Schotland in konvooi WN.254 naar Methil, 21 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 8-3-1942 Methil.

8-3-1942 van Methil in konvooi FS.745, 16 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 10-3-1942 te Southend.

19-3-1942 overgedragen aan Staat der Nederlanden, 's-Gravenhage (PGTE), in beheer bij H. Hogarth & Sons Ltd., Ardrossan, herdoopt PIETER DE HOOGH.

26-3-1942 van Oban naar Moermansk in konvooi PQ.14, 25 koopvaardijschepen, 40 escortevaartuigen (24 ships TDS), s.s. PIETER DE HOOGH terug gekeerd, 19-4-1942 konvooi te Moermansk.

30-3-1942 van Methil in konvooi EN.65 (Series 2), 57 koopvaardijschepen, 6 escortevaartuigen, 1-4-1942 te Oban.

3-4-1942 van Loch Ewe in konvooi UR.18, 11 koopvaardijschepen, 3 escortevaartuigen, 7-4-1942 te Reykjavik.

21-5-1942 van Oban naar Moermansk in konvooi PQ.16, 36 koopvaardijschepen, 50 escortevaartuigen (35 ships TDS), 25-5-1942 aanval van Duitse vliegtuigen, 30-5-1942 te Moermansk.

26-6-1942 van Archangel naar Reykjavik in konvooi QP.13, 36 koopvaardijschepen, 40 escortevaartuigen (35 ships TDS), 7-7-1942 te Reykjavik.

10-7-1942 van Loch Ewe in konvooi WN.307, 22 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 11-7-1942 te Methil.

29-7-1942 van Methil in konvooi EN.117 (Series 2), 30 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 31-7-1942 te Loch Ewe.

31-7-1942 van Liverpool in konvooi EN.117, 43 koopvaardijschepen (met o.a. ULYSSES), 14 escortevaartuigen, 15-8-1942 konvooi opgeheven.

4-9-1942 van Boston in konvooi BX.36B, 13 koopvaardijschepen, 6 escortevaartuigen, 6-9-1942 te Halifax.

6-9-1942 van Halifax in konvooi HX.206, 27 koopvaardijschepen, 15 escortevaartuigen, 18-9-1942 te Liverpool.

18-9-1942 van Belfast Lough naar Milford Haven in konvooi BB-221, 23 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen (22 ships TDS), 19-9-1942 te Milford Haven.

10-1942 in beheer bij Escombe McGrath & Co. Ltd., Londen.

9-10-1942 van Liverpool in konvooi EN.137, 45 koopvaardijschepen, 16 escortevaartuigen, 29-10-1942 te New York City.

25-11-1942 van New York City in konvooi SC.111, 45 koopvaardijschepen (o.a. ALCOR. PRINS WILLEM III, SEMBILANGAN en VULCANUS), 19 escortevaartuigen, PIETER DE HOOGH terug gekeerd, 17-12-1942 konvooi te Liverpool.

4-12-1942 van New York City in konvooi SC.112, 63 koopvaardijschepen (o.a. ALCOR. PRINS WILLEM III, en VULCANUS, allemaal ook terug gekeerd in konvooi SC.111), 25 escortevaartuigen, 25-12-1942 te Liverpool.

25-12-1942 van Loch Ewe in konvooi WN.376, 19 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 27-12-1942 te Methil.

9-2-1943 van Methil in konvooi EN.194 (Series 2), 23 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 11-2-1943 te Loch Ewe.

15-2-1943 van Loch Ewe in konvooi JW.53, 28 koopvaardijschepen, 47 escortevaartuigen, 24-2-1943 aanval van Duitse eenheden, 27-2-1943 te Kola Inlet, Rusland (Moermansk).

26-11-1943 van Archangel in konvooi RA.54B, 10 koopvaardijschepen, 27 escortevaartuigen, 9-12-1943 te Loch Ewe.

14-1-1944 van Liverpool in konvooi EN.224, 80 koopvaardijschepen (met o.a. CURACAO), 34 escortevaartuigen, 2-3-1944 te New York City.

7-2-1944 van Methil in konvooi EN.343 (Series 2), 14 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 9-2-1944 te Loch Ewe.

12-3-1944 van New York City in konvooi NG.422, 29 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 19-3-1944 te Guantanamo.

8 4-1944 van Guantanamo in konvooi GN.125, 32 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 15 4-1944 te New York City.

18-4-1944 van New York City in konvooi HX.288, geladen met suiker, 99 koopvaardijschepen, 25 escortevaartuigen, 4-5-1944 te Liverpool.

4-5-1944 van Loch Ewe in konvooi WN.578, 44 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 6-5-1944 te Methil.

23-6-1944 van Methil in konvooi EN.400 (Series 2), 18 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 24-6-1944 te Loch Ewe.

25-6-1944 van Liverpool in konvooi EN.242, 94 koopvaardijschepen (met o.a. CURACAO en MACOMA), 18 escortevaartuigen, 11-7-1944 te New York City.

1-8-1944 van Boston in konvooi BX.118, 17 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 3-8-1944 te Halifax.

8-1944 vanaf Halifax in konvooi HX.302, geladen met graan, 95 koopvaardijschepen (met o.a. ARUBA, ONDINA en SALLAND), 27 escortevaartuigen, 17-8-1944 te Liverpool.

17-8-1944 van Loch Ewe in konvooi WN.622, 25 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 20-8-1944 te Methil.

5-9-1944 van Methil in konvooi EN.431 (Series 2), 28 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 7-9-1944 te Loch Ewe.

7-9-1944 van Liverpool in konvooi EN.252, 82 koopvaardijschepen (met o.a. KEDOE), 18 escortevaartuigen, 22-9-1944 te New York City.

2-11-1944 van Loch Ewe in konvooi WN.650, 34 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 4-11-1944 te Methil.

11-12-1944 van Southend in konvooi TAM.14, 13 koopvaardijschepen, 2 escortevaartuigen, 13-12-1944 te Antwerpen.

21-12-1944 van Antwerpen in konvooi ATM.18, 14 koopvaardijschepen, 2 escortevaartuigen, 22-12-1944 te Southend.

9-2-1945 van Antwerpen in konvooi ATM.59, 4 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 10-2-1945 te Southend.

13-3-1945 van Southend in konvooi TAM.106, 12 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 14-3-1945 te Antwerpen.

22-3-1945 van Antwerpen in konvooi ATM.100, 22 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 23-3-1945 te Southend.

12-4-1945 van Antwerpen in konvooi ATM.122, 14 koopvaardijschepen, 0 escortevaartuigen, 12-4-1945 te Southend.

21-4-1945 van Southend in konvooi EN.298, 67 koopvaardijschepen (met o.a. PHILIPS WOUWERMAN), 21 escortevaartuigen, 7-5-1945 te New York City.

26-5-1945 van Halifax in konvooi SC.177, 31 koopvaardijschepen, 12 escortevaartuigen, 8-6-1945 te Liverpool.

16-6-1945 in beheer bij N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart-Maatschappij, Rotterdam.

1946 reis 1, charter V.N.S. voor een rondreis in de Holland-Brits-Indië Lijn/Oostkust.

30-12-1946 te Rotterdam van een nieuw brandmerk voorzien: 6831 Z ROTT 1946.



1-1947 verkocht aan N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Oostzee', Amsterdam (PDHA), in beheer bij Firma Warnderink Vinke & Zoon, herdoopt BRITSUM.

1945 in beheer bij Firma Vinke & Zonen.

1959 verkocht voor sloop aan Marubeni-Iida K.K. 24-8-1959 gearriveerd bij Kitagawa Sangyo K.K., Osaka, gesloopt te Osaka in 1959. (Info: o.a. convoyweb, Marhisdata, koopvaardijpersoneel40-45.nl. Foto BRITSUM: Walter E. Frost, 12-5-1954, Vancouver / City of Vancouver Archives).

Onderzoek naar ruimtegebrek in de haven en verbeteren leefomgeving van start

Het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam starten vanuit NOVEX een onderzoek naar oplossingen voor het ruimtegebrek in de haven én het verbeteren van de leefomgeving in de regio. Dit is nodig om de transitie (energie-, grondstoffen- en materialentransitie) van de haven te versnellen en tegelijk te zorgen voor een aangename leef- en werkomgeving

De Rotterdamse haven staat voor een unieke uitdaging in zijn geschiedenis, waarbij niet groei maar de transitie van de haven centraal staat. Deze transitie is essentieel om de duurzaamheidsdoelen te behalen en tegelijkertijd een belangrijke bijdrage te leveren aan het toekomstige verdienvermogen, de leveringszekerheid en de strategische autonomie van Nederland en Europa.

Het havenindustriële complex is een cruciale motor voor economische ontwikkeling en speelt een sleutelrol in de energievoorziening en strategische autonomie van Nederland en Europa. Maar de beschikbare ruimte wordt steeds schaarser. Hoewel er ruimte vrijkomt door de afname van fossiel-gebaseerde bedrijven, blijkt uit eerdere studies dat deze ruimte, zelfs met inbreiding, onvoldoende zal zijn. Tegelijkertijd moet de leefomgeving in de regio worden verbeterd, omdat deze nu minder goed is dan gewenst.

Daarom hebben het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam besloten het ruimtegebrek in de haven te onderzoeken. Deze verkenning richt zich zowel op het oplossen van het dreigende ruimtegebrek als het verbeteren van de leefomgeving in de regio Rotterdam. We onderzoeken welke oplossingsrichtingen er zijn om ruimte te creëren voor de energietransitie, zoals de aanleg van groene waterstoffabrieken, de import en opslag van waterstof (en waterstofdragers), en de aansluiting van windparken op zee. Ook wordt gekeken naar de inzet op weerbaarheid en de mogelijkheden voor Defensie en militaire mobiliteit, waarbij het creëren van meer ruimte ook een belangrijke rol speelt.

Het belang van de transitie

De transitie van de haven is niet alleen essentieel voor duurzaamheid, maar ook voor het toekomstige verdienvermogen en de leveringszekerheid van Nederland en Europa. In de verkenning worden drie hoofdrichtingen onderzocht om het ruimtegebrek aan te pakken:

Intensivering en optimalisering van het ruimtegebruik binnen de bestaande haven, met als uitgangspunt 'zorgvuldig ruimtegebruik'.

Herontwikkeling van bedrijventerreinen in de bredere regio van Rotterdam.

Zeewaartse uitbreiding van de Maasvlakte.

Zeewaartse uitbreiding is geen doel op zich en geen vanzelfsprekendheid, maar wel één van de mogelijke oplossingen die we onderzoeken. Hetzelfde geldt voor de herinrichting en herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen in de regio. Bij een mogelijke zeewaartse uitbreiding wordt uiteraard rekening gehouden met ecologische impact, de noodzaak van natuurcompensatie en de effecten op de visserij. Relevante belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken.



Duurzaamheid en leefomgeving

De koppeling van de ruimtebehoefte van de haven met de verbetering van de leefomgeving onderstreept de noodzaak van een vitale regio en een sterke metropool. De transitie van de haven kan namelijk alleen slagen als de regio als geheel gezond en duurzaam blijft groeien. Het verbeteren van de leefomgeving betekent niet alleen meer aandacht voor natuur en recreatie, maar ook voor de gezondheid van de bewoners.

Strategische en militaire betekenis

Naast de economische en ecologische betekenis van de haven, speelt de Rotterdamse haven ook een onmisbare rol voor de strategische autonomie van Nederland en Europa. De haven vormt de basis voor de opslag en doorvoer van strategische goederen en biedt de benodigde infrastructuur voor militaire

mobiliteit. Dit maakt de haven van groot belang voor de nationale en Europese veiligheid, en voor de logistiek van de NAVO en Defensie.

Planning en vervolgstappen

Het onderzoek wordt naar verwachting eind 2027 afgerond. Afhankelijk van de uitkomsten zullen de volgende stappen in het proces worden bepaald. De betrokken partijen werken nauw samen om de verkenning zorgvuldig en transparant uit te voeren. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 13 januari 2026).

Activiteiten van PortShuttle gaan verder onder vleugels Contargo

PortShuttle Rotterdam staat aan het begin van een nieuwe fase in haar ontwikkeling. Contargo, een toonaangevende speler in het intermodale vervoer, heeft per 1 januari 2026 de aandelen en activiteiten van PortShuttle overgenomen. Contargo speelde al geruime tijd een sleutelrol binnen het netwerk van PortShuttle en was één van de grotere klanten van PortShuttle. Nu Contargo sinds 1 november 2025 de regie over haar treinmanagement is gaan voeren, is de overname een logische en toekomstgerichte stap, waarbij de opgebouwde kennis en ervaring behouden blijft

De afgelopen tien jaar heeft PortShuttle, eerst als zelfstandige onderneming en later als volle dochter van Havenbedrijf Rotterdam (HbR), zich ontwikkeld tot een belangrijke speler in het spoorvervoer binnen de haven. De activiteiten omvatten trein- en slotmanagement en het shunten van containers via het Virtuele PortShuttle netwerk. Door intensieve samenwerking met terminals, vervoerders en operators is een solide basis gelegd voor efficiëntere treinoperaties en meer betrouwbaarheid in de keten. Daarmee heeft PortShuttle actief bijgedragen aan de concurrentiekracht van het spoorproduct in de Rotterdamse haven.

Thijs van den Heuvel, COO Contargo: “Met de overname van PortShuttle versterken we onze positie in Rotterdam en kunnen we onze gezamenlijke ambitie voor het spoor versneld realiseren. We zijn dankbaar voor het vertrouwen dat het Havenbedrijf in ons stelt en zien hierin een kans om kennis, netwerk en capaciteit te bundelen.

Matthijs van Doorn, directeur Commercie Havenbedrijf Rotterdam: “Het Havenbedrijf is PortShuttle dankbaar voor de ontwikkeling en de professionalisering in de afgelopen jaren. Deze nieuwe stap in de ontwikkeling van PortShuttle draagt bij aan de verdere versterking van het spoorproduct en dat is goed voor de Rotterdamse haven. Het Havenbedrijf stimuleert efficiënte en robuuste achterlandverbindingen via het spoor en zal zich hiervoor actief blijven inzetten. Digitale oplossingen zoals Rail Connected spelen hierin een sleutelrol.

Continuïteit en toekomstperspectief

De activiteiten van PortShuttle – treinmanagement, slotcoördinatie en shuntwerkzaamheden – worden onder de vleugels van Contargo voortgezet. Contargo zal daarnaast haar bijdrage blijven leveren aan initiatieven zoals het Rail Connected-programma van Havenbedrijf Rotterdam. Daarin zal ook het Havenbedrijf samen met de sector onverminderd blijven investeren. Rail Connected is een digitaliseringsprogramma dat de informatie-uitwisseling tussen vervoerders, rail operators en terminals in de Rotterdamse haven stroomlijnt. Het programma telt inmiddels 25 aangesloten partijen. Samen investeren deze partijen in een real-time haven van de toekomst met accurate en zoveel mogelijk geïntegreerde planning van het treinvervoer. Contargo zal zich actief blijven inzetten voor betere afstemming tussen operators, terminals, vervoerders en infrastructuurbeheerders. Zo wordt het spoorgoederenvervoer voorbereid op verdere groei en een stabiele, duurzame toekomst. (Bron en foto: Port of Rotterdam, 19 januari 2026).

Highlights: Top 10 energie- en grondstoffentransitie projecten

De energie- en grondstoffentransitie is een proces van de lange adem. Een CO2-neutrale haven in 2050: dat is en blijft ons doel. Welke projecten gaan het verschil maken? Bekijk de top 10 energie- en grondstoffentransitieprojecten op dit moment, in willekeurige volgorde.

Air Liquide bouwt fabriek voor groene waterstof

Holland Hydrogen I: van wind naar waterstof

HyCC kondigt groene waterstofproject H2Next aan in Rotterdam

Blue Circle Olefins kiest voor Rotterdam voor bouw 100% circulaire Olefinen fabriek

Walstroom in stroomversnelling: drie mijlpalen

Porthos CO2-leiding op zeebodem gelegd en ingegraven

Rotterdamse haven door praktijktoets voorbereid op veilig bunkeren ammoniak

Laatste deel van 32 kilometer lange waterstofleiding aan elkaar gelast

Pioniers presenteren de toekomst van de binnenvaart: batterijen op het water

Samskip en Rotterdamse haven werken aan schepen varend op vloeibare waterstof

Air Liquide bouwt fabriek voor groene waterstof

Air Liquide is begonnen met de bouw van, een fabriek voor de productie van groene (hernieuwbare) waterstof. De fabriek krijgt een capaciteit van 200 MW. Volgens planning is de fabriek eind 2027 operationeel. (Bron: Port of Rotterdam, 22 januari 2026.).



Foto oner ELYgator: Martens Multimedia/Port of Rotterdam

Nautische jaarcijfers 2025



De focus van de Divisie Havenmeester Rotterdam lag in 2025 als gevolg van geopolitieke spanningen in grote mate op weerbaarheid. Ook stond 2025 in het teken van voorbereidingen op de snelheidslimieten rondom de Erasmusbrug. Het aantal aanvaringen lag in 2025 een stuk lager dan het jaar ervoor. In 2025 daalde het aantal bezoekende zeeschepen in de Rotterdamse haven licht, van 27.617 naar 27.384. Het aantal bezoekende binnenvaartschepen nam echter toe, van 91.356 naar 93.680.

Nautische veiligheid

Op het vlak van nautische veiligheid was 2025 een goed jaar. Het aantal aanvaringen in de haven van Rotterdam daalde met 28 procent, van 148 naar 106. De Nautische Safety Index (NSI) – die de mate van nautische veiligheid aangeeft – steeg mede daardoor van 6,1 naar 7,8. Hoe minder incidenten, hoe hoger de NSI.

“Maar het is niet gepast om de vlag uit te hangen voor de sterk gestegen veiligheid op het water”, vertelt (Rijks)havenmeester René de Vries. “2025 was ook een jaar waarin drie personen overleden en twee ernstig gewond raakten bij niet-nautische ARBO-ongevallen in het havengebied. Deze incidenten vallen buiten de scope van de Divisie Havenmeester, maar hadden natuurlijk wel een grote impact.”

Nieuwe snelheidslimieten rondom de Erasmusbrug vanaf 1 april 2026

Vanaf 1 april 2026 gelden er nieuwe snelheidsbeperkingen voor alle schepen in het gebied rond de Erasmusbrug in Rotterdam. In de aanloopgebieden naar deze zone, van ongeveer de Willemsbrug tot aan de Maastunnel, mag je straks maximaal 50 kilometer per uur varen. In de Erasmusbrugzone, van de Waterbussteiger tot de radartoren aan de Boompjes, wordt de maximumsnelheid 20 kilometer per uur. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat past hiervoor de wet aan. Havenmeester René de Vries zal met een verkeersbesluit dezelfde maximale snelheid voor al het scheepvaartverkeer instellen in de zones.

Deze maatregel volgt op aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en een nautische risicoanalyse, na incidenten in de afgelopen jaren. Het doel is om één van de complexere gebieden op de Nieuwe Maas veiliger te maken. In dit gebied varen recreatie-, passagiers- en beroepsschepen door elkaar, vaak met verschillende snelheden en andere vaarpatronen. Door de snelheidsverschillen te verkleinen, krijgen schippers meer overzicht en tijd om te reageren.

Naast de snelheidsbeperking komen er ook extra regels. Zo wordt het in de Erasmusbrugzone verplicht om aan stuurboordzijde van het vaarwater te blijven, inclusief een verbod op keren. De verwachting is dat de nieuwe regels in het tweede kwartaal van 2026 ingaan.



Handhaving op de Nieuwe Maas

De handhaving van deze nieuwe snelheidsbeperkingen komt in handen van de havenmeester en de zeehavenpolitie. Havenbedrijf Rotterdam plaatst borden om de nieuwe zone en de aanloopgebieden duidelijk aan te geven. Buitengewoon opsporingsambtenaren van de Divisie Havenmeester zullen (laser)apparatuur gebruiken om snelheden te controleren. De snelheidsbeperking geldt ten opzichte van de stroomsnelheid van de Nieuwe Maas. In de handhaving wordt hier rekening mee gehouden.

Tracktool

Havenbedrijf Rotterdam werkt daarnaast aan een tracktool voor het gebied rond de Erasmusbrug. Hiermee kunnen de snelheden en de vaarpatronen van schepen visueel in kaart worden gebracht. Dat maakt het

makkelijker om te zien of schepen de stuurboordzijde van het vaarwater en de maximale snelheid aanhouden.

Pre U-Space voor drones

De incidenten met drones boven Nederlandse en Europese kritieke infrastructuur in 2025 benadrukken de noodzaak van een veilig ingericht laag luchtruim. In 2026 zet Havenbedrijf Rotterdam, onder leiding van de Havenmeester, daarom een belangrijke stap met de invoering van Pre U-Space: de eerste fase richting een volledig gereguleerd (laag) luchtruim.

Deze fase richt zich op aanmelding, toelatingsbeleid en autorisatie van dronevluchten, zodat autoriteiten beter kunnen optreden tegen niet-aangemelde drones. Ook worden statische zones voor onbemande luchtvaartuigen ingericht, met specifieke regels om vitale gebieden te beschermen.

“We mogen niet naïef zijn”, zegt René de Vries. “Incidenten met onderzeese infrastructuur in de Oostzee en ongewenste dronevluchten boven vitale infrastructuur in Europa maken duidelijk dat fysieke veiligheid én cyberveiligheid cruciaal zijn voor de Rotterdamse haven. Door grote geopolitieke veranderingen moeten we blijvend investeren in weerbaarheid. Niet uit angst, maar uit verantwoordelijkheid.”

Onderscheiden van friend or foe

Met de groei van commercieel en overheidsdroneverkeer neemt de behoefte aan overzicht en weerbaarheid toe. Daarom investeert het Havenbedrijf naast regulering ook in detectiemaatregelen en systemen om friend van foe te onderscheiden. Dit in nauwe samenwerking met andere bevoegde autoriteiten.

De uiteindelijke ambitie is een volledig digitaal luchtverkeerssysteem voor drone- en andere onbemande vluchten. Dat is belangrijk voor zowel de veiligheid als innovatieve, commerciële dronediensten.

Nieuwe afdeling: Port Security & Resilience

Waar het vijf jaar geleden vooral ging om ondermijning en drugscriminaliteit, vragen nu ook hybride dreigingen als spionage en sabotage om een brede, all hazard-aanpak. Investeren in weerbaarheid deed de Divisie Havenmeester ook met de in 2025 opgestarte afdeling Port Security & Resilience.

De afdeling is onder andere verantwoordelijk voor beleidsontwikkeling, risicomanagement, planvorming en maatregelen ter bescherming van de scheepvaart en het havengebied, maar ook van Havenbedrijf Rotterdam zelf.

Mass flow meter

In 2025 werden ook de laatste voorbereidingen getroffen voor de invoering van de verplichting voor bunkerschepen tot het hebben van een mass flow meter (MFM) op grond van de geldende bunkervergunning. De MFM is sinds 1 januari 2026 verplicht voor bunkerschepen bij het leveren van stookolie, diesel en biobrandstoffen in de havens van Rotterdam en Antwerpen-Brugge. Het MFM-systeem meet precies hoeveel brandstof er van het bunkerschip naar het zeeschip gaat.

Het doel is om de bunkermarkt in beide havens betrouwbaarder, efficiënter en transparanter te maken. Onderzoek door onder andere CE Delft bevestigde dat er structurele kwantiteitsproblemen zijn in de bunkermarkt. Het is verplicht om gebruik te maken van een gecertificeerde MFM. Een kopie van het certificaat dient gedeeld te worden met de havenmeester. Bij overtredingen kunnen boetes worden opgelegd of kan de bunkervergunning ingetrokken worden.

Walstroomverplichting voor openbare binnenvaartligplaatsen per 2027

Daarnaast werkt de havenmeester van Rotterdam aan een walstroomverplichting voor de openbare binnenvaartligplaatsen van Havenbedrijf Rotterdam in het stedelijk havengebied. In 2010 is in de haven van Rotterdam een generatorverbod ingevoerd als lokale oplossing om uitstoot tegen te gaan, omdat er landelijk geen regelgeving bestond. Sinds januari 2025 is in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) een mogelijkheid tot het instellen van een walstroomverplichting geïntroduceerd.

Om eenduidigheid in regelgeving te bieden, bereidt de havenmeester van Rotterdam een walstroomverplichting voor op de openbare ligplaatsen van Havenbedrijf Rotterdam in het stedelijk havengebied. Het is de bedoeling dat de walstroomplicht ingaat op 1 januari 2027. De precieze ingangsdatum is afhankelijk van de vervanging van de huidige walstroomkasten. (Bron en afbeeldingen: Port of Rotterdam, 3 februari 2026. Foto RPA 11: Teun van der Zee, 13-8-2022).

Havenbedrijf Rotterdam en VOTOB zetten nieuwe stap in bestrijding tank storage spoofing

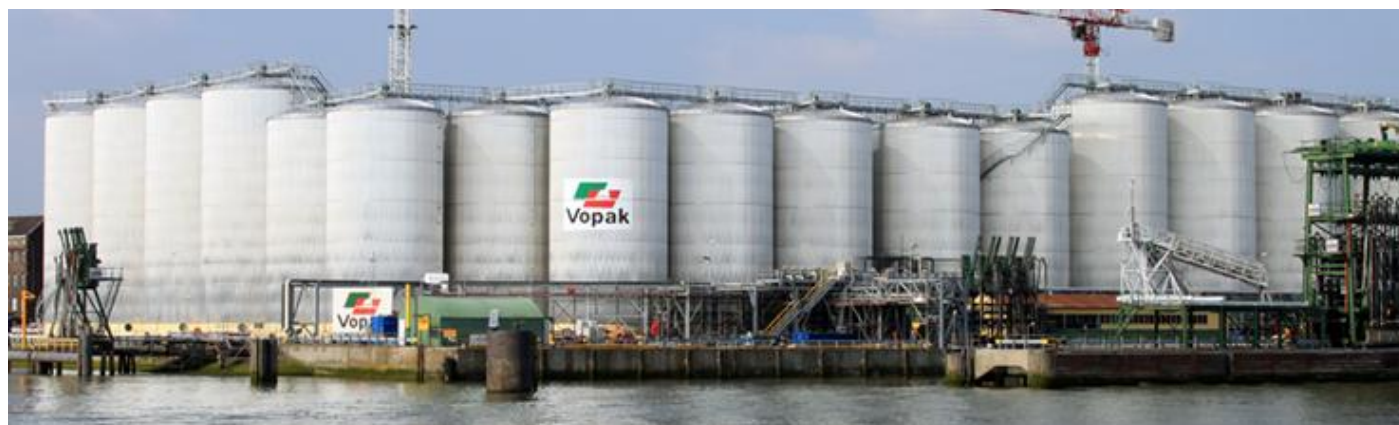
In het World Port Center is een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen Havenbedrijf Rotterdam en VOTOB (Vereniging van Nederlandse tankopslagbedrijven) voor de voortzetting en uitbreiding van een werkgroep om de fraudevorm storage spoofing te bestrijden.

Beide partijen geven daarmee een signaal af naar internationale fraudeurs die de haven van Rotterdam en andere zeehavens als doelwit zien voor deze hardnekkige vorm van oplichting. Ook TCT The Commodity Traders en Politie (District Zeehavenpolitie, waaronder team Digitale Expertise) zijn onderdeel van de werkgroep.

Storage spoofing

Storage spoofing of tank storage spoofing is de in Rotterdam geopperde verzamelterm voor alle vormen van verkoop van niet-bestaande opslagcapaciteiten en voorraden van grondstoffen en materialen in terminals

in – met name – het Rotterdamse havengebied. Bij deze vorm van internetfraude bieden criminelen via nagmaakte websites van bekende tankopslagbedrijven hun handel aan. Slachtoffers zijn enerzijds internationale traders die misleid worden en aanzienlijke bedragen kwijtraken aan niet-bestaande deals, en anderzijds de legitieme bedrijven in het havengebied wiens gegevens misbruikt worden, en waar in sommige gevallen zelfs tankwagens voor de deur komen om product op te halen.



De jaarlijkse schadepost voor traders wordt geschat op ten minste 10 miljoen euro, als ondergrens op basis van inzicht in betaalde bedragen (lees: alleen de bedragen die bekend zijn). In 2025 is voor 2,5 miljard euro aan aangeboden deals bij de werkgroep gemeld. Daarnaast is er een aanzienlijke schadepost voor bedrijven wiens naam en gegevens misbruikt worden, en is er sprake van imagoschade voor de haven(s) als geheel.

“Verschillende van onze leden hebben hier al jaren last van”, zegt Willem-Henk Streekstra, directeur van VOTOB. “Met deze samenwerking bieden we professionele hulp om storage spoofing terug te dringen. Het is goed om er op deze manier met het Havenbedrijf en andere partners bovenop te zitten. Samen kunnen we meer doen dan ieder voor zich. Het is en blijft vervelend dat je bedrijfsnaam wordt misbruikt en mensen veel geld kwijtraken.”

Historie en werkgroep

De eerste voorbeelden van deze fraudevorm gaan zo’n 15 jaar terug. Een jaar of tien geleden begon het aantal incidenten toe te nemen, waardoor er in 2017 onder de vlag van het toenmalige Ferm Rotterdam een werkgroep werd opgericht.

Er werd onder meer een voorlichtingscampagne gelanceerd, die de basis heeft gelegd voor de huidige werkgroep. Via interviews, achtergrondartikelen en hulpmiddelen op de website, een blacklist met onbetrouwbare websites en een whitelist met websites waar ondernemers wel veilig terecht kunnen, werd de strijd aangegaan met ‘storage spoofers’. De blacklist met foute websites is inmiddels ruim 1.250 domeinen lang en wordt doorlopend aangevuld.

De werkgroep – Ferm, Havenbedrijf Rotterdam, Zeehavenpolitie en enkele VOTOB-leden – ging in 2020 een samenwerking aan met Stichting Internet Domeinregistratie Nederland en in 2024 met The Commodity Traders. SIDN ondersteunt in het offline halen van foute websites met een .NL-domein. TCT ondersteunt de werkgroep in due diligence om de betrouwbaarheid van aangeboden deals en documenten te onderzoeken en te bepalen welke websites op de blacklist horen. Er worden dagelijks fraudegevallen voorkomen.

Nieuwe samenwerking

De werkgroep had onder Stichting Ferm het domein ferm-rotterdam.nl/storage-spoofing, en is per direct verhuisd naar www.storagespoofing.nl, een platform van Havenbedrijf Rotterdam, VOTOB, TCT en Zeehavenpolitie. In de werkgroep nemen vanuit VOTOB ook diverse terminals in de Rotterdamse haven deel.

“Ferm Zeehavens is een landelijk platform voor de cyberveerbaarheid en veerkracht van de zeehavens van nationaal belang,” zegt Marijn van Schoote, directeur van Ferm Zeehavens. “Storage spoofing is een vorm van gedigitaliseerde criminaliteit, die de economie en de integriteit van de havens raakt, én de mensen die er werken. Het is daarom goed dat er met deze nieuwe samenwerking blijvende aandacht is om deze fraudevorm te bestrijden. We zijn erg blij dat Havenbedrijf Rotterdam en VOTOB die urgentie onderschrijven.”

Het voornaamste middel voor de fraudeurs zijn fake websites, e-mails en ander digitaal contact op basis van vertrouwen en nagmaakte documenten. Veel informatie over (gespoofde) bedrijven is vrij verkrijgbaar (via websites, KvK, Google Maps – et cetera), met content die eenvoudig te kopiëren is, waardoor er een wildgroei aan onbetrouwbare websites is ontstaan die steeds vaker niet van echt te onderscheiden zijn. De werkgroep zet zich actief in om deze websites te ontdekken, blacklisten en offline te krijgen. (Bron: Port of Rotterdam, 6 februari 2026. Foto: Teun van der Zee).



Welk verhaal vertellen we tijdens de Wereldhavendagen?

Zo'n grote haven, zo veel te vertellen! In dit artikel leggen we uit hoe we het inspirerende verhaal van de haven goed vertellen tijdens ons evenement, samen met al onze partners en deelnemers. Dat doen we natuurlijk op kades, op het water en tijdens excursies, maar ook bijvoorbeeld met content op deze website en social media.

De Wereldhavendagen wil de haven, stad en mensen verbinden. We laten zien hoe we samen bouwen aan een toekomst bestendige haven als uithangbord voor Rotterdam, welke impact de haven heeft op de stad en het achterland en welke carrièrekansen er liggen. Dat is onze kern! We vertellen dit inspirerende verhaal aan de hand van drie thema's: innovatie, leefbaarheid en veiligheid.



Innovatieve haven: De Rotterdamse haven is een broedplaats voor technologische vooruitgang en duurzame oplossingen. Tijdens de Wereldhavendagen laten we zien hoe innovatie bijdraagt aan technologische vernieuwing, digitalisering en de energietransitie.

Leefbare haven: De Rotterdamse haven is in balans met zijn omgeving. Tijdens de Wereldhavendagen laten we zien hoe de haven samenwerkt met de stad en haar bewoners aan een gezonde leefomgeving, met aandacht voor natuur, luchtkwaliteit en ruimte voor recreatie.

Veilige haven: Veiligheid is essentieel voor een goed functionerende haven. Bezoekers krijgen inzicht in hoe de haven werkt aan fysieke, digitale en sociale veiligheid en weerbaarheid – van scheepvaart tot cybersecurity en crisisbeheersing. De Wereldhavendagen vindt plaats op vrijdag 4, zaterdag 5 en zondag 6 september 2026. (Bron: wereldhavendagen.nl. Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025).



Hendrik Veder Group failliet

Hendrik Veder, familie van Anthony Veder, stamt af van een Schotse familie die woonde op de Shetland Islands. Sinds 1752 woonde de familie Veder te Rotterdam. Hendrik Veder (*25-1-1804, †15-6-1869) reder en oprichter van de zeilmakerfirma Hendrik Veder, het bedrijf legde zich toe en specialiseerde zich op de uitrusting van schepen. Het bedrijf groeide uit tot een internationaal toonaangevende producent van staaldraden en vezelproducten. Met vestigingen in onder meer Noorwegen, Frankrijk en het VK leverde het bedrijf zijn producten en diensten aan maritieme klanten over de hele wereld.

Op 5 februari-2026 is Hendrik Veder Group B.V. te Rotterdam door de rechtbank te Rotterdam failliet verklaard. Als curator is aangesteld mr. R.C. Steenhoek. Het insolventienummer van deze zaak is F.10/26/33.



Nieuwe middelgrote havensleepboten voor marine in Den Helder

De havendienst van de Koninklijke Marine in Den Helder krijgt volgend jaar 3 nieuwe middelgrote havensleepboten tot zijn beschikking. Scheepswerf Neptune Marine gaat de boten leveren. Het contract is gisteren ondertekend.

De nieuwe vaartuigen voeren sleepactiviteiten uit voor de marine. De sleepers ondersteunen ook bij de brandstofvoorziening en het bestrijden van calamiteiten. De havendienst is verantwoordelijk voor het af- en ontmeren van marineschepen.

* Moderne vloot

De nieuwe havensleepboten vervangen de huidige Breezand & Linge klasse sleepboten. Eerder werden de Noordzee- en Bolderklasse geïntroduceerd. Met de komst van de nieuwe boten heeft de havendienst een volledig moderne vloot.

Het Commando Materieel en IT en Neptune Marine hebben het contract voor de levering getekend. Het bevat ook 2 twee jaar onderhoud. (Nieuwsbericht Defensie, 30-01-2026).

AASLAND, IMO 1042706 (NB-333), Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 3-2025 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 777, 31-10-2025 om 10:00 uur te water gelaten, 4-2026 geplande oplevering, 31-1-2026 te Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 2-2-2026 proefvaart op de Eems, 3-2-2026 proefvaart, 9-2-2026 opgeleverd als AASLAND aan Aasen Bulk, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2456), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn, Noorwegen. 9-2-2026 vertrokken naar Bremen.



JORVIK, IMO 1073092 (NB-330), Cement Carrier, 2.658 GT, 4.250 DWT, 17-12-2018 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES RITSEMA 715, 18-7-2025 om 10:00 uur te water gelaten bij Bodewes Shipyards B.V., Foxhol, assistentie van de sleepboten GYAS en GRUNO III, 30-11-2025 geplande oplevering, 5-1-2026 van de werf met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 6-1-2026 op de Eemshaven, 7-1-2026 proefvaart, 12-1-2026 opgeleverd als JORVIK aan Solvik Shipping Ltd., Cyprus (5BYJ6), in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd., Limassol. 13-1-2026 vertrokken. 15-1-2026 te Rostock. 16-1-2026 van Rostock naar Bergen. (Foto: Bodewes).



ACTA PEGASUS, IMO 9976757 (NB-330), Work/Repair Vessel, SX216. 6.739 GT, 2.022 NT, 2.200 DWT. 18-9-2019 akte oprichting Acta Shipping 4 B.V., Den Helder. 30-3-2022 Zetel gewijzigd in: Rotterdam. 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer TERSAN 1120, 23-2-2023 kiel gelegd, 15-6-2024 geplande oplevering niet gehaald, 23-7-2024 te water gelaten, 31-10-2024 geplande oplevering, 10-7-2025 proefvaart, 14-7-2025 op proefvaart, 18-7-2025 na proefvaart te Yalova, 15-8-2024 geplande oplevering, 24-12-2025 opgeleverd door Tersan Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.S. (NB 1120), als ACTA PEGASUS aan SNC Acta Shipping France 4 Bail B.V., vlag: Nederland (PFTY), in beheer bij Acta Marine France SAS en Acta Marine Offshore Services B.V., Capelle a/d IJssel. 89,60 (86,00) x 19,20 x 7,60 x 5,900 meter. 10-1-2026 van Lavrion (Laurium), Griekenland naar IJmuiden, 29-1-2026 op Lisboa Anchorage. 6-2-2026 gearriveerd te IJmuiden.

ACTA PEGASUS klaar om Europa's energietransitie en veiligheid te ondersteunen

Rotterdam, Nederland / Montoir-de-Bretagne, Frankrijk – Acta Marine is trots de levering aan te kondigen van Acta Pegasus, haar vierde Walk-to-Work (W2W) vaartuig en een ultramodern DP2 Construction Service Operation Vessel (CSOV). Als de eerste in een reeks van vier nieuwbouwprojecten zal ACTA PEGASUS onder Franse vlag opereren vanuit Montoir-de-Bretagne, ter ondersteuning van offshore windprojecten in Frankrijk. Ontworpen met geavanceerde offshore toegangssystemen en methanol-klare dual-fuel technologie, zet het schip een nieuwe standaard voor duurzame en efficiënte offshore windoperaties, waarmee het Acta Marine's inzet voor een moderne, toekomstbestendige vloot versterkt.

Acta Marine is trots de levering aan te kondigen van ACTA PEGASUS, haar vierde Walk-to-Work (W2W) vaartuig en een ultramodern DP2 Construction Service Operation Vessel (CSOV).

ACTA PEGASUS is een van de vier nieuwbouwvaartuigen die momenteel in aanbouw zijn voor Acta Marine op de Tersan-scheepswerf in Turkije. Het schip kan tot 135 gasten vervoeren en is uitgerust met offshore toegangs- en liftsystemen, waaronder een 3D-bewegingsgecompenseerde SMST-loopbrug en een 3D-

gecompenseerde kraan. In lijn met de duurzaamheidsambities van Acta Marine is Acta Pegasus methanolklaar en ondersteunt het de overgang naar offshore-activiteiten met lagere emissies.

Als het eerste nieuw gebouwde schip in de serie van vier zal ACTA PEGASUS onder Franse vlag varen en offshore windprojecten in Frankrijk ondersteunen. Acta Marine France, opererend vanuit Montoir-de-Bretagne, zal betrouwbare en efficiënte offshore ondersteuningsdiensten aan haar klanten leveren en direct bijdragen aan de groei van hernieuwbare energie in de regio.

"De komst van ACTA PEGASUS markeert een nieuwe standaard van duurzame Walk-to-Work-schepen, met milieuvriendelijke technologieën zoals groene methanol dual fuel-motoren die de CO₂-uitstoot aanzienlijk verminderen. We mobiliseren het schip nu en treffen de laatste voorbereidingen om het schip in te zetten voor haar eerste project," zegt Rob Boer, CEO van Acta Marine.

Het zusterschip ACTA HERCULES is momenteel in aanbouw en zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2026 in dienst worden genomen, gevolgd door nieuwbouwschepen ACTA GEMINI en ACTA AQUARIUS in het tweede kwartaal van 2026. De vier nieuw gebouwde schepen maken deel uit van de voortdurende investering van het bedrijf in een moderne, duurzame toekomstbestendige vloot.

Acta Pegasus is gebouwd op basis van Ulsteins geavanceerde dubbele X-STERN rompontwerp, met minder pitching, verbeterde operationele mogelijkheden in het veld, hoge DP-capaciteit en optimale prestaties bij uitdagende weersomstandigheden. Het schip is uitgerust met dual-fuel motoren die kunnen werken op maritieme gasolie of een mengsel van MGO en methanol, in combinatie met een aanzienlijke batterij-energieopslagcapaciteit. Om veilige en efficiënte offshore operaties te ondersteunen, beschikt ACTA PEGASUS over een SMST 3D-bewegingsgecompenseerde kraan met een hefcapaciteit van 6 ton bij volledige compensatie. De SMST motion-compenseerde loopbrug maakt betrouwbare Walk-to-Work overgangen mogelijk op golfhoogtes tot 3,0 meter en is uitgerust met een geïntegreerde lift voor naadloze overdracht van personeel en vracht. Ontworpen met het welzijn van de bemanning als kern, biedt het schip 88 hooggenoteerde hutten met plaats voor maximaal 135 personen, aangevuld met hoogwaardige voorzieningen zoals een modern restaurant, multifunctionele lounges, sauna, fitnessruimte en slimme Wi-Fi-verbinding overal. (Persbericht, Acta Marine, 5 januari 2026).



ALTERA, IMO 1087134, Kabellegger, 7.461 GT, 22-10-2024 kiel gelegd onder bouwnummer PARTNER 650, 2026 te Polen te water gelaten, 8-2026 geplande oplevering als ALTERA aan N-Sea Group.

N-Sea Group zet zijn vlootuitbreiding voort

N-Sea's vertrouwde partner Neptune Marine bouwt momenteel een nieuw, volgende generatie, Multifunctioneel schip met ondiepe diepgang voor de kabelinstallatie en activiteiten van N-Sea. Het schip is in aanbouw in Polen en zal in het vierde kwartaal van 2025 worden overgedragen aan Nederland voor installatie en ingebruikname in het tweede kwartaal van 2026.

Het nieuw gebouwde DP2-schip, ALTERA, zal worden uitgerust met dual fuel (methanol), uitgerust met een 25 ton offshore knokkelkraan, een meersysteem en kan tot 99 personen vervoeren.

De dekspread is ontworpen en aangeschaft door N-Sea, met rekening houdend met waardevolle lessen die het N-Sea-team de afgelopen 15 jaar heeft geleerd bij kabelreparatie en installatie op offshore wind- en interconnectorprojecten. De 4.500 ton carrousel, de 15 ton spanner, het kwadrant behandelstelsel en sluitingen zijn ontworpen om kabels met een minimale buigradius tot 5 meter aan te kunnen. De installatie van de dekspread start in het eerste kwartaal van 2026 door het N-Sea mobilisatieteam in Nederland, beheerd vanuit de nieuwe offshore bevoorradingsbasis en logistiek centrum in IJmuiden.

Door de combinatie van het aanlegstelsel, DP2-capaciteiten en opstrandcapaciteiten zal het schip het hele jaar door kunnen opereren in zowel zeer ondiep als diep water, op interconnector-, export- en interarraykabelprojecten.

Als uw specialist in installatie, reparaties en vervangingen van onderzeese kabels bieden wij toegewijde interne teams, twee gemobiliseerde vaartuigen, aangepaste installatie- en reparatievoorbereidingstechniek, en een Operations Support Base in de haven van IJmuiden, NL. We kijken ernaar uit u te ontmoeten om uw kabelinstallatiebehoeften te bespreken, evenals onze op maat gemaakte ad-hoc- en raamwerkkabel-onderhouds- en reparatieoplossingen. (Bron en afbeelding: N-Sea Group).

APOLLO SUN, IMO 9199995 (NB-331), Tug, 443 GT, 350 DWT, 13-10-1998 opgeleverd als BRITOIL 33 aan Britoil Offshore Services Pte. Ltd., Singapore. 2001 verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Cyprus, in beheer bij Lamnalco Sharjah Ltd., 3-2001 herdoopt LAMNALCO FLICKER. 6-2008 in beheer bij Smit Lamnalco Ltd. 8-2013 herdoopt SL FLICKER. 7-2018 verkocht aan River Shipping & Trading, Moldavië, in beheer bij GSN Lojistik, 7-2018 herdoopt BREATH. 22-10-2018 te Las Palmas, begeleid door de patrouilleboot RAYO (P-42) van de Spaanse marine, die de sleepboot op 1.000 mijl van de Canarische Eilanden had onderschept met 1.400 kilo cocaïne aan boord. De tien bemanningsleden, waaronder zeven Turken, een Georgiër, een Oekraïner en een Bulgaar, werden gearresteerd. 26-7-2021 verkocht aan Apollo MS Ltd., 7-2021 vlag: Panama (HO6828), in beheer bij Bushypark West Corrib, 2021 herdoopt APOLLO SUN. 20-9-2022 te Schiedam. 29-10-2022 vertrokken van Schiedam, 30-10-2022 gearriveerd te Gent. 2024 verkocht aan Hakvoort Sea Transport B.V., Urk. 11-4-2024 van Le Havre naar Harlingen met de sleepboot MARIA (IMO 8108171), 14-4-2024 te Harlingen. 26-4-2024 gearriveerd met de sleepboot VLIETER en duwboot EDITH te Urk, begonnen aan een grondige renovatie. 28-4-2024 verkocht aan Naviun Offshore B.V., Urk, vlag: United Kingdom (MOKK5), 6-2024 herdoopt ATLAS 2. 24-10-2025 verkocht aan Force Maritime Holdings Inc., Urk, vlag: St. Kitts and Nevis (V4CX7), in beheer bij Naviun B.V., Urk, 10-2025 herdoopt CHELLY-N. 20-1-2026 te Harlingen. 7-2-2026 van Harlingen naar Scheveningen.

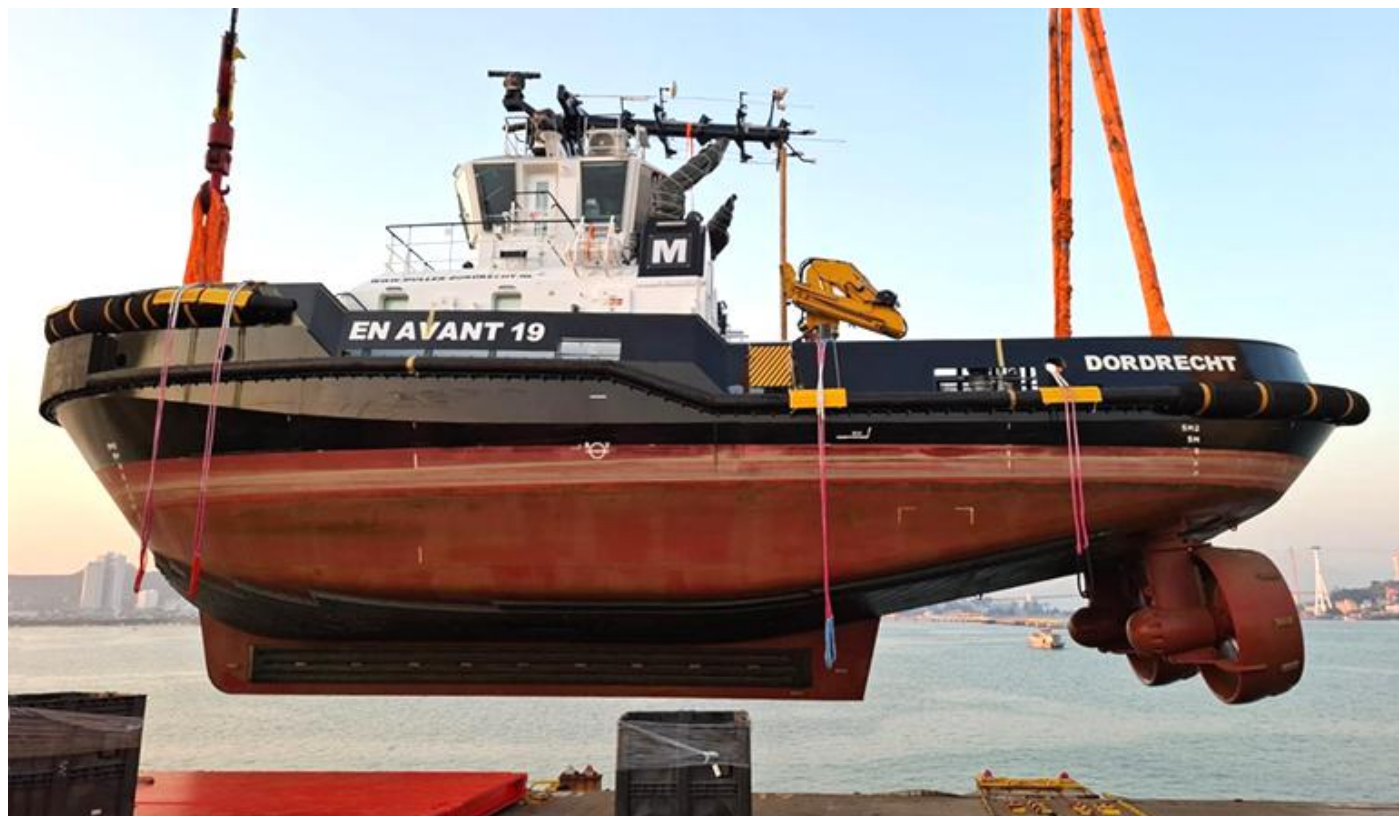
BOUKRAA-I, IMO 1049651, ASD 2811, 301 GT, 90 NT, 10-9-2025 (e) opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co. Ltd., Haiphong (513235) als BOUKRAA-I aan Damen Shipyards B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6776), bestemd voor Soc. D'exploitation Des Ports-Marsa Maroc, Laayoune-Marokko. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., EC24170. Caterpillar Inc., Lafayette.

DAMEN YN 571843, IMO 9988657 (NB-306), Damen Multicat 2913, 427 GT, 9-2022 besteld als SAFE 571843, 5-12-2022 kiel gelegd, 23-6-2023 van Gdansk met de sleepboot LEOPARD, 26/27-6-2023 op Skagen Anchorage, 30-6-2023 met assistentie van de sleepboot BROEDERTROUW XV te Dordrecht, 31-1-2026 gedoopt C-TROJAN met een fles Highland Park whisky door Karin Leask (echtgenote van de directeur van Leask Marine), 9-2-2026 proefvaart op MV2, 30-4-2024 geplande oplevering aan Leask Marine Ltd., Kirkwall, vlag: United Kingdom (MSJL7). 1.790 kW, 2 x Caterpillar C32 TTA ACERT.



EMS TUG, IMO 9849734 (NB-258), sleepboot, 6-6-2019 opgeleverd door Damen Shipyards Hardinxveld B.V. (571727) als YN 571727 aan Damen Shipyards B.V., vlag: Nederland (PCSP). 320 GT, 96 NT, 126 DWT. 27,00 (23,82) x 10,50 x 4,25 x 3,000 meter. 148.91 m³ bunkers, 12 kn. 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.825 rpm., vertraagd naar 248 rpm. 8-6-2019 bij de vlootshow te Maassluis. 15-6-2019 van Dordrecht naar Hardinxveld. 9-1-2020 verkocht aan Ems Tug GmbH & Co. K.G., Leer, vlag: Portugal (Madeira (CQAX8), herdoopt EMS TUG. 4-1-2026 te Rotterdam. 1-2026 verkocht aan Ports of Jersey, vlag: United Kingdom (UK) (MTAX6), in beheer bij Landfall Marine Contractors B.V., Ridderkerk, 1-2026 te Rotterdam herdoopt DUKE. (Foto: Teun v.d. Zee, 8-6-2019).

FAIRPLAY-99, IMO 1093614, Tug, 353 GT, 2-1-2026 (BV) opgeleverd door Damen Song Cam (515050) als FAIRPLAY-99 aan Damen Workboats B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent & the Grenadines (J8B6852), bestemd voor Fairplay Towage. 6.862 EPK, 5.050 kW, Caterpillar Inc., Tianjin.



EN AVANT 19, IMO 1082043 (NB-333), sleepboot, type Damen ASD 2811, 306 GT, 7-2024 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513243, 24-10-2025 geplande oplevering, 25-8-2025 te water gelaten, 7-10-2025 technische proefvaart vanaf Cam Pha, Vietnam, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6818), 8-10-2025 proefvaart, 2-1-2026 opgeleverd als EN AVANT 19 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6818), bestemd voor Rederij T. Muller B.V., Dordrecht. (Foto: Muller, Dordrecht, FB).

GEO MASTER, IMO 1103794 (NB-335), NEPTUNE 651, IMO 1103794, Research Vessel, 498 GT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 651, 9-1-2026 te Hardinxveld-Giessendam te water gezet met drijvende bokken waaronder de bok WEESLIFT 1, 28-2-2026 geplande oplevering aan N-Sea Group, vlag: Marshall Islands.

HEBO LIFT 10, IMO 8010506 (NB-300), ex TAKLIFT 4.

Op 11 januari 2026 begon de HEBO LIFT 10 met werkzaamheden voor het bergen van het wrak in de Buiten-Elbe voor de kust van Cuxhaven. De bok tilde het wrak van de Schotse stoomboot GNOME op, waarvan de resten op de ponton HEBO P 71 werden gehesen en op 14 januari naar de haven van Cuxhaven werden gesleept door de sleepboten WULF 7 (IMO: 9183075) en DUCHESS (IMO: 9928944) voor definitieve verwijdering. De bergingswerkzaamheden waren op 20 januari nog gaande. De HEBO LIFT 10 was aanvankelijk op 24 december 2025 te Cuxhaven gearriveerd. Het vrachtschip GNOME zonk voor de kust van Cuxhaven in positie 53.55. NB en 008.41 OL na aanvaring met de bark SAN LUIS op 16 december 1876. De HEBO LIFT 10 was op 21 januari nog steeds aan het werk op de wraklocatie. (Timsen, 21-1-2-26).

INNE K, IMO 9992517 (NB-318), Utility Vessel, Eurocarrier 3314, 11-4-2024 te water gelaten onder bouwnummer Neptune 557, 27-5-2024 proefvaart, 28-5-2024 proefvaart en terug naar Hardinxveld, 6-6-2024 gedoopt INNE K, 7-6-2024 opgeleverd aan Neptune Equipment B.V., Aalst (PHBE). 486 GT, 32,50 x 14,00 x 4,55 x 3,000 meter. 10 kn. 2.910 kW, 3 x 1600 rpm., Caterpillar C32.13-6-2024 vertrokken met de ponton NP 565 op sleeptouw met bestemming Skagen, Denemarken, 17-6-2024 ETA te Skagen. 29-10-

2025 verkocht aan Dong Fang Offshore Co. Ltd., Taichung City, Taiwan, vlag: Marshall Islands (V7A3899), 10-2025 herdoopt ORIENT SUPPORTER.

ISKANDER, IMO 9400241 (NB-127), 24-7-2006 afgemeerd aan de Parkkade te Rotterdam, 27-7-2006 trekproeven in het Calandkanaal, 2006 opgeleverd door Scheepswerf De Hoop B.V., Lobith aan Veryl Trading Ltd., vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Caspian Offshore Construction, Almaty, Kazakstan. 299 GT, 30-7-2006 vertrokken naar de Kaspische Zee, 3-8-2006 gearriveerd te Brest om o.a. verloren ankers te vervangen. 8-10-2009 verkocht aan Circle Maritime Investment LLP, Kazakhstan. 4-2013 vlag: Rusland. 4-2015 vlag: Kazakhstan. 9-2016 vlag: Rusland, 7-2016 in beheer bij Caspian Offshore Construction LLP, Kazakhstan. 2-2018 vlag: Kazakhstan. 12-2025 verkocht aan Mir Denizcilik Ltd. Sti., St. Petersburg, 10-2025 vlag: Palau (T8A5442), in beheer bij Xela Maritime Shipping DMCC, Dubai, United Arab Emirates, 10-2025 herdoopt DENIZ KURDU.

ITC CYCLONE, IMO 9433767 (NB-245), 7-2006 besteld, 28-9-2006 1e staal gesneden, 5-8-2007 kiel gelegd, 26-3-2008 te water gelaten, 11-11-2008 (AB) opgeleverd door Jiangsu Zhenjiang Shipyard Co. Ltd. (VZJ6122-ZJS200601) als MARSOL HAULER aan Marsol Dp2 Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Marine Logistics Solutions LLC, Dubai, 2.549 GT, 10.800 EPK, 8.000 kW, 2 x MAK-32 C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. 8-2009 vlag: Nederland (PBUQ), 2009 in beheer bij ITC Management B.V., Heemstede (International Transport Contractors B.V.), 8-2009 herdoopt ITC CYCLONE. 8-7-2014 (e) verkocht aan Cyclone International B.V., Amsterdam, in beheer bij Tschudi Offshore & Towage B.V., IJmuiden en ITC Offshore B.V., roepsein PBUQ. 30-12-2016 van Las Palmas. 11-1-2017 gearriveerd te Cadiz en opgelegd. 22-5-2017 teboekstelling 23865 Z 2014 doorgehaald. 5-2017 thuishaven en vlag: Valletta-Malta (9HA4585). 2-4-2018 (e) verkocht aan Silver Maritime Pte. Ltd., Singapore, roepsein 9V9717, in beheer bij RK8 Offshore Shipmanagement Pte. Ltd., Singapore, herdoopt NORTH SILVER. 3-5-2018 proefvaart. 10-11-2018 opgelegd. 4-2025 Marshall Islands (V7A3279), 6-2025 in beheer bij CSM Energy Ltd., Limassol. 20-1-2026 verhaald te Batu Ampar, Batam.

LUTT MATTEN, IMO 1020291, Utility Vessel, 102 GT, 22-5-2023 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571828, 19-1-2026 proefvaart, 20-1-2026 proefvaart op het Vuile Gat, 8-3-2026 geplande oplevering als LUTT MATTEN, vlag: Duitsland (DD9322).



MISSING LINK, IMO 8758304, Kraanponton, 2.055 GT. Clyde 37 offshore kraan, 250 ton op 18 meter. 1967 opgeleverd door Trinity New Orleans, New Orleans LA als BAR 333 aan Brown & Root. 8-1967 herdoopt HCR 1. 1-1974 herdoopt BAR 333. 1-1988 herdoopt HCR 1. 1991 verkocht aan HAPO International Barges, herdoopt MISSING LINK. 8-1-2026 verkocht aan ORION Group, Houston. (Foto: Teun van der Zee, 18-10-2014).

Verkoop MISSING LINK

De "ontbrekende schakel" om HAPO International Barges te verlaten op weg naar het in Houston gevestigde Orion Group. HAPO was verheugd om de verkoop van de MISSING LINK aan de in Houston gevestigde aan te kondigen. Ze zal binnenkort terugkeren naar de Amerikaanse Golf om zich bij de Orion-vloot te voegen, waar haar verhaal begon. (HAPO).



MAASSTROOM, EuroCarrier 2712, 1-2026 besteld door Van Wijngaarden Marine Services B.V. bij Neptune Shipyards.

Neptune Marine is verheugd de ondertekening aan te kondigen van een contract voor de levering van een nieuwe EuroCarrier 2712 voor Van Wijngaarden Marine Services B.V.

De contractondertekening vond plaats op het kantoor van van Wijngaarden Marine Services B.V. en bevestigt de bestelling van een zeer capabel en veelzijdig vaartuig. De EuroCarrier 2712 staat gepland voor levering in september 2026 en zal worden uitgerust met A-frame voorbereiding, een vierpunts aanlegstelsel en een DP1-systeem.

Deze nieuwbouw wordt het vierde Neptune-schip binnen de vloot van Van Wijngaarden en we zijn vereerd deze succesvolle samenwerking voort te zetten en kijken ernaar uit om de nieuwe EuroCarrier 2712 in gebruik te zien. (Persbericht en afbeelding: Van Wijngaarden).

NEPTUN COMMANDER, IMO 9751690, Tug, 1.113 GT, 992 DWT, 30-8-2019 te water gelaten onder bouwnummer EASTERN MARINE 118, 21-4-2026 geplande oplevering als NEPTUN COMMANDER aan Master Wonder Ltd., vlag: Gibraltar (ZDSY4), in beheer bij Vestra Corporate Services, Tortola, British Virgin Islands.

NEPTUN SUPPLIER, IMO 9732711 (NB-290), Eurocarrier 2611, 15-1-2016 opgeleverd door Neptune Shipyards B.V., Aalst (452) als SOUND SUPPLIER aan Marcon-Gruppen i Sverige AB (Neptune Equipment B.V. 64 shares), Gibraltar (ZDPO9), in beheer bij Svensk Sjoentreprenad AB. 208 GT, 26,48 (23,65) x 11,00 x 3,20 x 2,930 meter. 2.636 EPK, 1.940 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar C32, Caterpillar Inc., Fountain (USA) NE-12. 7-2-2022 herdoopt NEPTUN SUPPLIER. 25-2-2022 in charter Schuyler Line Navigation Company (SLNC) vertrokken van Hardinxveld naar Las Palmas, 8-3-2022 van Las Palmas naar Ascension, St. Helena, 21-3-2022 ETA te St. Helena. 1-2026 verkocht aan Atlantic Towage & Marine Ltd., Southampton-U.K. (MTBC8), herdoopt OCEAN SUPPLIER.

NEPTUNE 615, IMO 1125053, Utility Vessel, EuroCarrier 2409, 160 GT, 133 DWT, 2-12-2025 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 615, 5-1-2026 proefvaart in de Europoort, 6-1-2026 proefvaart in de Europoort, MV2 en terug naar de werf te Aalst, 2-2026 geplande oplevering als 360 RAMBLER aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, vlag: Nederland (PBBT).

NORWIND HELM, IMO 9972660, Work/Repair Vessel, 5.943 GT, 2.454 DWT, 11-5-2023 kiel gelegd bij Vard Braila S.A. (952), 14-11-2024 opgeleverd door Vard Group AS Avd Brattvaag (952) als NORWIND HELM aan Norwind Helm AS, Noorwegen (NIS) (LARJ8), in beheer bij Norwind Offshore AS, Aalesund. 5-1-2026. De NORWIND HELM is door het Noorse bedrijf Norwind Offshore verkocht aan het Deense Ministerie van Defensie. Het schip lag op 1 januari 2026 nog in Eemshaven en was werkzaam bij een offshore windpark voor de kust. Het Deense Ministerie van Defensie zal het gebruiken voor het bewaken, beschermen en beveiligen van kritieke onderwaterinfrastructuur. Er zullen aanpassingen worden gedaan om het schip voor dit doel in te zetten, zoals de installatie van onderwaterdrones en sensoren. Het schip zal naar verwachting in 2026 in dienst treden bij het Deense Ministerie van Defensie en worden toegevoegd aan de marinevloot. Daarna zal de bemanning een training volgen. Omdat het schip wordt toegevoegd aan de marinevloot, zal ook de naam worden gewijzigd. (Timsen).



RIJNSTROOM, IMO 1145807, Work/Repair Vessel (MPV4716), 1.077 GT, 250 DWT, 10-2025 in aanbouw onder bouwnummer KOOIMAN 230, 2-2027 geplande oplevering als RIJNSTROOM aan Van Wijngaarden Marine Services B.V. (Afbeelding: Van Wijngaarden).

SAHEL 283, IMO 1070923, Tug. 389 GT, 116 NT, 9-9-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co. Ltd., Haiphong, Vietnam (513356) als SAHEL 283 aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines. 11-2025 overgedrage aan Western Coast Port Services Company, Jeddah-Saudi Arabia (HZ7277). 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., Tianjin.

SAHEL 285, IMO 1070959, Tug. 389 GT, 116 NT, 111 DWT, 5-9-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co. Ltd., Haiphong, Vietnam (513359) als SAHEL 285 aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., vlag: St. Vincent and Grenadines. 11-2025 overgedrage aan Western Coast Port Services Company, Jeddah-Saudi Arabia (HZ7320). 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., 08938/F1 BV, Caterpillar Inc., Tianjin.

SEAWAYS 20, IMO 9556636, Anchor Hoy, 1.691 GT, 507 NT, 1.077 DWT, 14-5-2010 kiel gelegd, 22-3-2011 te water, 11-10-2011 (AB) opgeleverd door Keppel Singmarine Pte. Ltd. (239) als SEAWAYS 20 aan Seaways International Pte. Ltd., Singapore. 30-4-2018 in beheer bij Kotug Middle East DMCC. 11-2024 verkocht aan Kotug Middle East DMCC, Dubai, 2024 vlag: St Vincent and Grenadines (J8B6640), in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 8-2025 herdoopt SD BREEZE.

SD AQUILON, IMO 9799264, Tug, 891 GT, 820 DWT, 9-2020 opgeleverd als ASD AQUILON aan CPO Oceans Management Pte. Ltd., Panama. 20-1-2023 in beheer bij Engage Marine Pty. Ltd., Perth WA. 3-2024 vlag: Australië (VMLX). 19-12-2025 in beheer bij Kotug Maritime Services AST, Perth WA. 1-2026 verkocht aan Kotug Maritime Services (Prelude) Pty. Ltd., Dampier-Australië (VMLX), 1-2026 herdoopt SD AQUILON.

SD WAALO, IMO 1021324 (NB-322), Tug, 23-8-2024 opgeleverd door Uzmar Gemi Insa San. e Ticaret A.S. (163) als SD WAALO aan Kotug Middle East DMCC, Dubai, vlag: Saint Vincent and the Grenadines (J8B6605), in beheer bij Kotug International B.V. en (partner) Maritalia S.A., Senegal. 499 GT, 149 NT, 329 DWT. 32,00 (29,85) x 13,20 x . x 6,130 meter. 12 kn. 6.956 EPK, 5.120 kW, 2 x 16 cyl, 170 x 210, 1800 rpm., Rolls Royce. 8-2025 herdoopt SD WONDER.

SMIT MAURITIUS, IMO 9397937 (NB-307), ASD sleepboot, 2008 gebouwd als ASL MAURITIUS bij P.T. ASL Shipyard Indonesia, Indonesië onder bouwnummer 810 in opdracht van ASL Shipyard Pte. Ltd., roepsein 9V7426, trekkracht 45 ton, 16-3-2009 (e) opgeleverd als SMIT MAURITIUS aan Smit Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, roepsein C6XQ3. 329 GT, 98 NT, 120 DWT. 28,00 (23,90) x 9,80 x 4,80 x 4,000 meter. 3.596 EPK, 2.646 kW, Niigata. 2009 ingezet bij Kuwait Oil Company te Koeweit. 12-11-2009 (e) in beheer bij Smit Terminals Europe Ltd. 2010 verkocht aan Smit International Curaçao N.V., Bahamas, in beheer bij Smit Terminals Europe Ltd. 6-2012 (e) verkocht aan Smit Lamnalco Ltd., Bahamas, in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 11-2014 (e) herdoopt SL MAURITIUS. 25-3-2019 verkocht aan Smit Lamnalco Singapore Pte. Ltd., Singapore, vlag: Rusland (UBDS4), in beheer bij Smit Lamnalco Netherlands B.V., Rotterdam. 24-4-2023 verkocht aan Sea Eagle Marine Services UAE, Comoros

(D6A3104). 25-5-2023 (F) herdoopt ORION. 2023 vertrokken van Novorossiysk in de Zwarte Zee met op sleep ANDROMEDA (ex SOLL TEMRYUK ex KST-42) met bestemming Chalkis, Griekenland, 23-6-2023 te Chalkis. 27-6-2023 van Chalkis naar Camburnu, Turkije, 3-7-2023 te Camburnu. 8-8-2023 van Camburnu naar Anapa, Rusland. 12-11-2024 verkocht aan Dolphin I Maritime Co., Griekenland (SVB5202), in beheer bij Megatugs Salvage & Towage, Athene, herdoopt CAPTAIN VAGGELIS Z.



THORBJØRN, IMO 7904504, ijsbreker, 12-1980 opgeleverd door Svendborg Skibs, Svendborg (164) als THORBJØRN aan Governmemy of the Kingdom of Denmark. 1.547 BRT, 2.345 DWT. Zusterschepen: DANBJØRN en ISBJØRN. 1980-1996 zorgde vanaf Naval Station, Frederikshavn om de Deense wateren bevaarbaar te houden. 1996 opgelegd. 2012 te koop gezet door de Deense regering. 22-9-2015 verkocht aan Stevns Broker P/S, Svendborg, vlag: Denemarken, in beheer bij Nordane Shipping A/S, Svendborg. 1-2016 verkocht. (Foto: Frits Olinga, 5-5-2018, Svendborg).



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

VOS HERA 9570709 (NB-210), Offshore Tug/Supply Ship, 17-3-2009 eerste staal gesneden, 29-7-2009 kiel gelegd, 3-11-2009 te water gelaten, 4-1-2010 opgeleverd door Fujian Southeast Shipyard te China (SK47) aan Offshore Support Vessels 10 Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Vroon Offshore Services Pte. Ltd., Singapore, ingezet te Italië, roepsein 9V8431, 1.678 BRT, 1.355 DWT, 59,25 x 14,95 meter, 5.150 EPK, 3.840 kW, trekkracht 67 ton. 8-2-2010 (e) verkocht aan Vroon Offshore Italia S.r.l., Ancona-Italië, roepsein ICME, in beheer bij Vroon Offshore Services S.r.l. 27-4-2011 (e) in beheer bij Vroon Ship Management S.r.l. 21-8-2014 (e) in beheer bij Vroon Offshore Italia S.r.l., Italië en Vroon Ship Management S.r.l. 3-9-2014 (e) verbouwd. 5-9-2014 (e) verkocht aan VOH Support Vessels Ltd., vlag: U.K., roepsein 2HXM3, in beheer bij Vroon Offshore Services Ltd., Aberdeen. 22-11-2014 te Aberdeen. 3-12-2025 verkocht aan AHTS Atlantic GmbH & Co. K.G., Bremen, vlag: Cyprus (5BYR6), in beheer bij AMD Maritime GmbH, Bremen, herdoopt ATLANTIC.

WIERBALG Y8056, werkboot, Schelde klasse, 22-1-1987 te water, 1987 opgeleverd door IHC Delta Shipyards B.V., Slidrecht (667) als WIERBALG Y8056 aan de Koninklijke Marine. 18 BRT, 120 EPK, 88 kW, 6 cyl, D.A.F., DT615MK, NE-86. 2025 verkocht aan ESB Holding B.V., Elburg, herdoopt ROBERT.

WINDCAT 62, IMO 1044742 (NB-335), Offshore Supply Ship, 198 GT, 60 NT, 30 DWT, 1-2023 in aanbouw bij Dijkstra Metaalbewerking B.V., Harlingen onder bouwnummer DIJKSTRA S22928, 6-8-2025 geplande

oplevering, 26-3-2024 kiel gelegd, 16-12-2025 opgeleverd door Dok-en Scheepsbouw Woudsend B.V., Woudsend (S22928) (Neptune Shipyard) als WINDCAT 62 aan FRS Windcat Offshore Logistics, Flensburg-Duitsland (DITX), in beheer bij CMB Tech Belgium N.V., Windcat Workboats International B.V., IJmuiden en Windcat Workboats B.V., IJmuiden. 27,30 (23,35) x 8,95 x 3,61 x . meter.

WINDCAT AMSTERDAM, IMO 9995349 (NB-330), Work/Repair Vessel, 6.711 GT, 2.014 NT, 2.036 DWT, 5-7-2023 kiel gelegd, 18-12-2024 te water gelaten bij Ha Long Shipbuilding One Member of Responsibility Ltd. Co. onder bouwnummer HA LONG 552206. 3-6-2025 geplande oplevering, 19-12-2025 opgeleverd door Damen Shipbuilding & Cooperation B.V. (552206) als WINDCAT AMSTERDAM aan CMB Tech Belgium N.V., vlag: België (ORUX), in beheer bij Windcat Workboats B.V., IJmuiden en Anglo-Eastern (Antwerp) N.V., Antwerpen. 10-1-2026 van Changi, Singapore. 21-1-2026 / 22-1-2026 te Male, Maldives.



Sinokor

Scheepsaankopen en charterovereenkomsten maken van een containervervoersmaatschappij de grootste VLCC-operator ter wereld. In slechts enkele weken heeft de Koreaanse rederij Sinokor de grootste VLCC-vloot ter wereld veiliggesteld, gemeten naar het aantal schepen



Op 8 januari 2026 kondigde Frontline aan dat de rederij acht VLCC's heeft verkocht die gebouwd zijn in 2015–2016, met levering in het eerste kwartaal van 2026. Marktbronnen wijzen op Sinokor als koper. Na de transacties zal de Koreaanse rederij volgens Splash bijna 100 VLCC's exploiteren, wat volgens Hartland Sinokor als grootste VLCC-operator ter wereld plaatst qua aantal schepen. De meerderheid van de VLCC's die volgens Allied Shipbroking zijn aangekocht, zijn gebouwd tussen 2010 en 2016 en komen, volgens Splash, van Frontline naast CMB.Tech, Zodiac Maritime, Capital Ship Management, TMS Tankers en International Seaways. (Foto: Teun van der Zee, 20-7-2024).



ALGECIRAS JET, IMO 9198551, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 2.273 GT, 681 NT, 135 DWT. 14-3-1999 te water, 6-5-1999 opgeleverd door Kværner Fjellstrand AS (1649) als BALTIC JET aan Express Ferries Ltd., Noorwegen (LOALY5), in beheer bij AS Nordic Jetline. 428 passagiers, 38 kn. 19.500 EPK, 14.344 kW, 2 x V18 cyl, Caterpillar 3618TA. 9-2008 vlag: Cyprus, 30-9-2008 in beheer bij DFDS Iberia SL. 9-2008 herdoopt ALGECIRAS JET. 31-7-2019 verkocht aan Epellan Shipping Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij FRS

Shipmanagement Ltd., Limassol. 2-2021 in beheer bij DFDS Iberia SL. 23-5-2024 in beheer bij FRS Shipmanagement Ltd., Limassol. 7-2024 herdoopt RUBY EXPRESS. 8-2024 vlag: Frankrijk (RIF). 6-2025 vlag: Cyprus (5BLY2). 6-2025 herdoopt ALGECIRAS JET. 1-2026 a/b YACHT SERVANT te Rotterdam, Waalhaven, 16-1-2026 met de GEERTRUIDA VAN DER WEES gearriveerd op de 2e Merwedehaven te Dordrecht bij Machinefabriek Bolier. (Foto Koos Goudriaan, 17-1-2026, Dordrecht).

ARMAN 114, IMO 9116412, Crude Oil Tanker (VLCC), 156.880 GT, 300.579 DWT. 1997 opgeleverd als OVERSEAS MERIDIAN. 6-2011 herdoopt MERIDIAN LION. 3-2013 herdoopt GRACE 1. 15-7-2019 verkocht aan Ocean Mark Shipping Inc., Panama, vlag: Iran (EPLQ7), 7-2019 herdoopt ADRIAN DARYA 1. 12-2020 herdoopt ARMAN 114.

Tanker beschadigd bij aanvaring

Op 24 december 2024 botste de ARMAN 114 onder onbekende omstandigheden met een vrachtschip in de zeestraat van Kafireas, ten zuiden van Karystos. Het ongeval veroorzaakte slechts geringe materiële schade boven de waterlijn aan beide schepen, en er was geen sprake van wateroverlast of vervuiling van het zeeoppervlak. De tanker, met een bemanning van 26 en geladen met 131.941 ton ruwe olie, was vertrokken vanuit Novorossiysk en op weg naar de haven van Castellón in Spanje. Het vrachtschip, dat onder de vlag van de Marshall Islands voer, had een bemanning van 22 man en was leeg vertrokken vanuit een Italiaanse haven op weg naar Constanta in Roemenië.

Vanwege de weersomstandigheden en de onveilige aankomst in de haven van Karystos voeren de twee schepen onafhankelijk van elkaar naar de ankerplaats van Piraeus. De tanker kreeg van de 2e havenafdeling van Karystos, onderdeel van de Centrale Havenautoriteit van Piraeus, een verbod om uit te varen, terwijl het vrachtschip naar een scheepswerf in Elefsina voer, waar het eveneens van de Centrale Havenautoriteit van Elefsina een verbod kreeg om te vertrekken. De havenautoriteit van Karystos voert een voorlopig onderzoek uit. (Timsen, 27-2-2024).

De Indonesische overheid veilt een gesanctioneerde schaduwtanker, die ook een olielek veroorzaakte.

De Indonesische overheid veilt het door de VS gesanctioneerde schip ARMAN 114, inclusief de lading ruwe olie, voor een bedrag van minstens 70 miljoen dollar. Het schip, dat momenteel in de haven van Batu Ampar in Batam ligt, wordt geveild door het Openbaar Ministerie, zo blijkt uit een overheidsdocument en een verklaring van het ministerie. De prijs is inclusief de 167.000 ton lichte ruwe olie die het schip vervoert. Voordat het in beslag werd genomen, had het schip Iraanse ruwe olie geladen.

Indonesische functionarissen hadden de ARMAN 114 in juli 2023 samen met een tweede tanker gedetecteerd en meldden dat een drone-onderzoek slangen tussen de twee tankers had aangetoond. Ze beschuldigden de ARMAN 114 er ook van vervuiling te hebben veroorzaakt door lekkages tijdens de overdracht. Beide schepen vervalsten hun AIS-signaal en voerden geen vlag, zelfs niet nadat ze waren gedetecteerd en later waren aangesproken. Toen ze door de Indonesische autoriteiten werden geconfronteerd, probeerden ze te vluchten. De tweede tanker voerde de naam S TINOS, wat later vals bleek te zijn. Een schip met die naam was in 2018 gesloopt. Het schip suggereerde echter wel een mogelijke kaping.

Ook de ARMAN 114 probeerde te vluchten, maar werd aangehouden toen het de Maleisische wateren binnenvoer. Het schip werd teruggestuurd naar Indonesië.

De kapitein van het schip werd in juli 2024 berecht, hoewel hij beweerde slechts een bewaker aan boord te zijn. De Egyptenaar verdween enkele dagen voordat het vonnis zou worden voorgelezen. Hij werd bij verstek veroordeeld tot zeven jaar gevangenisstraf en een boete van 300.000 dollar voor opzettelijke watervervuiling. Omdat hij herhaaldelijk niet verscheen, concludeerde de rechtbank van Batam dat hij waarschijnlijk was gevlucht. De rechtbank beval echter ook de inbeslagname van het schip en de lading en heeft nu de weg vrijgemaakt voor de veiling. Indonesië hield op 24 november een briefing ter voorbereiding op de veiling. De verkoop is gepland voor 2 december. (Timsen, 25-11-2025).

De ARMAN 114 is door de Verenigde Staten gesanctioneerd. De VS brachten het schip ook in verband met andere illegale STS-operaties ter ondersteuning van de Iraanse oliehandel. Iraanse functionarissen ontkenden echter in juli 2023 dat zij eigenaar waren van de olie. (Timsen, 25-11-2025).

Tanker en lading worden geveild.

Het Openbaar Ministerie van Indonesië en het Agentschap voor Vermogensherstel hebben 30 januari 2026 vastgesteld als datum voor een veiling van de in beslag genomen ARMAN 114 en haar lading. Het is de tweede geplande veiling na een eerdere in december 2025. De minimumprijs voor het schip en de lading blijft ongeveer 69,5 miljoen dollar. Volgens de online veilinglijst heeft het schip nog ongeveer 167.000 ton (1,25 miljoen vaten) lichte ruwe olie aan boord. Het schip wordt verkocht in de staat waarin het zich bevindt ("as is where is"), met een borgsom van 6,98 miljoen dollar die vereist is voor deelname aan de veiling en een indiening van de benodigde documenten uiterlijk 27 januari.

Het schip werd door Indonesiërs vastgehouden in de wateren van Batu Ampar, in het dorp Batu Merah, district Batu Ampar, stad Batam, provincie Riau-eilanden. Hoewel het schip in Iran geregistreerd staat, is de eigendom ervan onduidelijk. De rechtbanken in Batam hebben verschillende claims afgewezen om de in Panama geregistreerde vennootschap, die beweert eigenaar van het schip te zijn, te vertegenwoordigen. Iran heeft sinds de inbeslagname van het schip na een incident in juli 2023 elke betrokkenheid bij of eigendom van de olie ontkend.

Het schip werd op last van de rechtbank verkocht nadat de kapitein, een Egyptische staatsburger, bij verstek was veroordeeld voor milieuvervuiling. Indonesische patrouilleboten ontdekten de ARMAN 114 in juli 2023 tijdens een illegale olieoverdracht van schip naar schip. De schepen probeerden na de ontdekking haastig hun sporen uit te wissen en lichtten het anker om te vluchten. De ARMAN 114 werd door de Maleisische autoriteiten tegengehouden en teruggestuurd naar Indonesië. Het andere schip, dat een valse identiteit gebruikte, vluchtte en werd niet tegengehouden.

De kapitein van de tanker werd berecht, maar vluchtte enkele dagen voor de uitspraak het land uit. Hij werd bij verstek veroordeeld tot zeven jaar gevangenisstraf en een boete van ongeveer \$ 300.000, of een aanvullende gevangenisstraf van zes maanden. De rechtbank beval tevens de inbeslagname van de tanker en de lading.

Het was niet de eerste keer dat het schip wereldwijd in de problemen kwam. Het schip, gebouwd in 1997 en opereerde onder de naam GRACE 1, werd in juli 2019 voor de kust van Gibraltar in beslag genomen door Britse commando's. Het vervoerde een lading Iraanse olie die volgens het Verenigd Koninkrijk bestemd was voor Syrië, in strijd met de sancties van de EU en de VS. Iran reageerde met de inbeslagname van de tanker STENA IMPERO.

Een rechtbank in Gibraltar liet het schip in augustus 2019 vrij, omdat Iran had beloofd de olie niet aan Syrië te leveren. Het schip veranderde zijn naam in ADRIAN DARYA 1 onder Iraanse vlag en in 2020 opnieuw in ARMAN 114. De tanker staat sinds 2019 onder Amerikaanse sancties. (Timsen, 21-1-2026).



AQUILA II, IMO 9281152, Crude Oil Tanker, 80.620 GT, 159.073 DWT, 30-3-2004 opgeleverd als ASTRO POLARIS aan Polar Star Ene, 3-2004 vlag: Griekenland, in beheer bij Continental Transport. 30-6-2009 in beheer bij Maran Tankers Management Inc. 5-2-2015 in beheer bij Pantheon Tankers Management. 12-7-2022 verkocht aan Linnet Marguerite Ltd., 7-2022 vlag: Panama, in beheer bij Linnet Marguerite Ltd., Hong Kong, China en Occee Co. Ltd., 7-2022 herdoopt AQUILA II. 1-2025 vlag: onbekend, in beheer bij Linnet Marguerite Ltd., Hong Kong, China. (Foto AQUILA II: Foggy, Shipspotting, 28-7-2022, Singapore).

Verschillende tankers en entiteiten gesanctioneerd

Op 3 december 2024 kondigden de Verenigde Staten sancties aan tegen 35 entiteiten en schepen die betrokken waren bij het transport van Iraanse aardolie en derivaten naar buitenlandse markten. De redenen hiervoor zouden de Iraanse aanvallen op Israël op 1 oktober en de Iraanse aankondigingen van nucleaire escalatie zijn. Het doel van de sancties zou zijn om het Iraanse nucleaire programma, de ontwikkeling van hun drones en raketten, en hun steun aan terroristische groeperingen te dwarsbomen door de financiering via de olieverkoop af te snijden. In totaal zijn 35 entiteiten en schepen het doelwit van deze meest recente maatregel.

Er zijn sancties opgelegd aan 18 tankers, die ervan worden verdacht tientallen miljoenen vaten olie voor Iran te hebben vervoerd. Naast deze schepen zijn ook een aantal entiteiten die deze schepen exploiteren en beheren, evenals degenen die de verkoop van Iraanse olie faciliteren, gesanctioneerd. De RIOO NAPO en 'Lara II' zijn gesanctioneerd omdat ze eigendom zijn van en beheerd worden door het in India gevestigde Vision Ship Management LLP, dat zelf ook gesanctioneerd is. De Rio Napo heeft in het verleden ook Iraanse nafta naar de Verenigde Arabische Emiraten vervoerd.

De TONIL heeft in het verleden sancties omzeild en miljoenen vaten Iraanse olie vervoerd. De tanker is eigendom van en wordt beheerd door het gesanctioneerde Oekraïense Lightship Management Ltd. Een ander gesanctioneerd bedrijf, het Indiase Tightship Shipping Management (OPC) Private Ltd, is naar verluidt ook betrokken bij het beheer van het schip. (Timsen. 4-12-2024).

Gesanctioneerde tankers van de 'dark fleet' verlaten Venezolaanse wateren

De Venezolaanse olie-export is ondanks de pogingen van de Amerikaanse regering om een van de grootste maritieme blokkades in de moderne geschiedenis in te stellen, onverminderd doorgegaan. Een vloot tankers heeft clandestiene tactieken toegepast om langs Amerikaanse marinepatrouilles te glippen, wat vragen oproept over de effectiviteit van de blokkade en de risico's van een escalatie op zee. Het wijst ook op een geavanceerde coördinatie tussen de betrokken tankers. Minstens zestien olietankers, die lange tijd in Venezolaanse terminals lagen, hebben vrijwel gelijktijdig hun ankers gelicht voordat ze de open zee op voeren. Deze actie was een gecoördineerde poging om de Amerikaanse interceptiemogelijkheden te overweldigen. Sommige tankers verschenen voor de kust van Afrika, terwijl ze in feite Venezolaanse wateren verlieten. Andere zonden dubbele signalen uit en verschenen op twee posities tegelijk. In verschillende gevallen hebben bemanningen de romp van de schepen overgeschilderd met valse namen, wat de identificatie verder bemoeilijkt, terwijl spoofing en GNSS-manipulatie routinematige methoden zijn geworden voor deze operators. Onder de schepen die bij de ontsnapping werden geïdentificeerd, bevonden zich de 'Veronica III', met een onbekende oorsprong en gelinkt aan Venezuela, behorend tot de gesanctioneerde vloot en vertrokken in 'dark mode', de VESNA (IMO: 9233349), eveneens behorend tot de gesanctioneerde vloot, die AIS-coördinaten vervalste, en de AQUILA II (IMO: 9281152), ook behorend tot de gesanctioneerde vloot, die via valse signalen duizenden kilometers verderop leek te varen. (Timsen. 9-1-2026).

BANGKOK EXPRESS, IMO 9943889 (NB-326), 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.

Containers kantelden om en vielen op de bunkertanker.

Op de avond van 6 februari 2026 raakten diverse lege containers aan boord van de BANGKOK EXPRESS los en kantelden om na aankomst vanuit de haven van Wilhelmshaven. De containers kwamen gedeeltelijk op de kade en gedeeltelijk op de naastgelegen bunkertanker K LOTUS (IMO: 9901362) terecht tijdens het lossen van het containerschip bij APM Terminals Maasvlakte II in Rotterdam, positie 51.57 NB en 004.00 OL. De lege containers kantelden en vielen op elkaar. Verschillende containers belandden op het dek van het bunkerschip, dat LNG vervoerde. Er vielen geen gewonden. Drie containers kwamen in het water terecht. De bemanning van het bunkerschip verzamelde zich op een veilige plek en de LNG-bunkering werd onmiddellijk gestaakt. De werkzaamheden in het getroffen deel van de terminal werden na het incident tijdelijk stilgelegd. Patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf Rotterdam, de Havenpolitie en Rijkswaterstaat spoedden zich naar de locatie. De Prinses Amalia Haven werd twee uur gesloten, totdat duidelijk was hoeveel containers er in het water lagen en waar ze zich bevonden. Naar verwachting zouden ze op 7 februari uit het water worden gehaald, zonder dat dit gevolgen zou hebben voor het scheepvaartverkeer. Enkele containers bevonden zich ook nog op de bunkertanker, tegen de accommodatie van het schip aan. De tanker werd vastgezet door de sleepboot VB GINGER (IMO: 9507063). Het was onduidelijk of het incident gevolgen zou hebben voor de verdere afhandeling van de BANGKOK EXPRESS of voor de dienstregeling van de terminal. (Timsen).

BLUE BEAD, IMO 9171113, General Cargo Ship, 18.459 GT, 29.478 DWT, 9-1998 opgeleverd als SOUTHERN FIGHTER. 2013 verkocht aan Sun Ace Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea, 2013 herdoopt SUN PRIME. 29-4-2021 verkocht aan Blue Bead Shipping Ltd., Palau, in beheer bij Apollo Shipmanagement Ltd., Piraeus, herdoopt BLUE BEAD. 3-2024 vlag: San Marino (T7CA9). (Zie ook sloop).

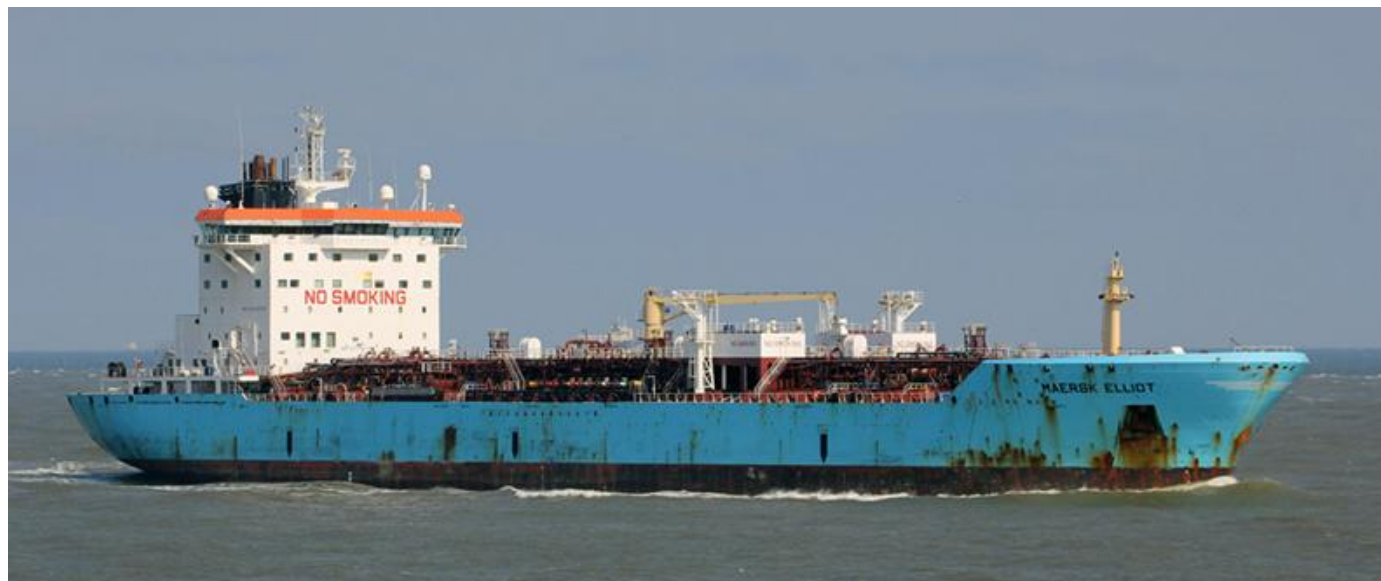
ATA VOYAGER, IMO 9408360, Chemical/Oil Products Tanker, 6.158 GT, 9.600 DWT, 2009 opgeleverd als UBT OCEAN. 3-2013 herdoopt GOLDEN AVENUE. 12-2018 herdoopt GS AVENUE. 11-2020 herdoopt SG BAHARI. 25-8-2022 verkocht aan Dark Sea Shipping Corp., Panama (3E2778), in beheer bij Transal Denizcilik Ticaret AS, 2-2022 herdoopt ATA VOYAGER. 29-3-2023 in beheer bij Ocean Tanker Isletmeciligi Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul.

Rusland heeft opnieuw koopvaardij schepen aangevallen.

Op 12 januari 2026 voerde Rusland opnieuw droneaanvallen uit op twee koopvaardij schepen die voedselproducten vervoerden in de Zwarte Zee. Hierbij raakte een bemanningslid gewond en vloog een van de schepen in brand. De tanker ATA VOYAGER (IMO: 8409360) werd geraakt terwijl het schip, onderweg van Barcelona naar Odessa, in ballasttoestand lag te wachten om een lading zonnebloemolie te laden. Het schip werd getroffen door minstens één Russische ballistische raket. Een bemanningslid raakte gewond en werd later aan wal gebracht voor medische behandeling. De droneaanval veroorzaakte een brand aan boord. De BLUE BEAD werd eveneens getroffen door minstens één Russische ballistische raket toen het de haven van Chornomorsk verliet met een lading maïs aan boord. De lichten waren uit, conform de veiligheidsprotocollen voor de maritieme corridor. De aanval veroorzaakte lichte schade aan de installaties en een bemanningslid liep lichte verwondingen op. Het schip heeft het gevarengedrag inmiddels verlaten en bevindt zich nu in de Bosporus, op weg naar de scheepswerven in Istanbul voor reparaties en de ontschepping van de gewonde. Het schip zal niet langer Ravenna aandoen, een historisch knooppunt voor de scheepvaart op de Zwarte Zee.

Op de middag van 17 januari voer het schip door de Bosporus op weg naar Istanbul en ging voor anker op positie 40.57 NB en 028.54 OL met zichtbare schade aan het accommodatiegedeelte aan bakboordzijde.

De handelsroutes over de Zwarte Zee vormen een cruciale corridor, met name voor producten zoals tarwe, maïs en zonnebloemolie, die de wereldmarkt moeten bereiken. De recente toename van Russische droneaanvallen op civiele vrachtschepen die voedsel en andere essentiële goederen vervoeren in de Zwarte Zee, heeft zich ontwikkeld van een regionaal probleem tot een ernstige veiligheids crisis die de wereldwijde maritieme sector treft. Dit zou wel eens het begin kunnen zijn van een periode van herstructurering van strategische risicoanalyses voor de commerciële scheepvaart, in plaats van slechts een tijdelijke verstoring. (Timsen, 17-1-2026).



BRO ELLIOT, IMO 9274678, tankschip, 2-11-2005 opgeleverd door China Chang Jiang National Shipping Group Corporation Jinling Shipyard, Nanjing (JLZ02-0506) als BRO ELLIOT aan Broström Tankers France SAS, Port aux Francais-Kerguelen, Antartic Terr. (FWAV). 26.659 GT, 10.206 NT, 36.809 DWT. 185,60 (174,60) x 31,30 x 16,70 x 10,600 meter. Chemicaliëntankschip, 16 ladingtanks, 44.290 m³, 15,2 kn. 11.658 EPK, 8.580 kW, MAN-B&W SMC, 127 omw/min, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd., Shanghai NE-04. 2007 thuishaven en vlag: Marseille-Frankrijk (RIF). 7-9-2010 (e) verkocht aan Maersk Tankers France SAS, Marseille-Frankrijk (RIF). 11-10-2010 herdoopt MAERSK ELLIOT. 11-2012 in beheer bij Maersk Tankers A/S en Synergy Denmark A/S. 7-5-2014 verkocht aan Synergy Denmark A/S, 5-2014 vlag: Denemarken (DIS), in beheer bij Mærsk Tankers A/S en Synergy Denmark A/S. 7-9-2015 verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., 9-2015 vlag: Singapore, in beheer bij Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd. en Synergy Denmark A/S. 4-1-2021 verkocht aan Katsuyama Shipping Ltd., Hong Kong, vlag: Marshall Islands (V7A4392), 4-1-2021 in beheer bij Seawin Shipping Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt KATSUYAMA. (Foto: Jan van Oost, 8-6-2023).

Twee mannen geëvacueerd van tankwagen vanwege koolmonoxidevergiftiging.

Twee personen werden op 13 januari 2025 rond 5:30 uur 's ochtends per ambulance van de tanker KATSUYAMA geëvacueerd vanwege koolmonoxidevergiftiging. De tanker lag afgemeerd in de Waalhaven te Rotterdam toen de hulpdiensten werden gealarmeerd nadat de twee mannen onwel waren geworden en van grote hoogte in het ruim waren gevallen. Beide mannen konden zelfstandig het schip verlaten en waren bij bewustzijn toen ze per ambulance naar het ziekenhuis werden gebracht. De tanker vervoerde kokos- en palmolie. Het was onbekend of de twee bemanningsleden of extern personeel waren dat op het schip werkte. Een traumateam arriveerde ter plaatse. De brandweer bracht een speciaal reddingsteam voor grote hoogtes mee voor het geval slachtoffers uit het ruim gehesen moesten worden. Dit bleek echter niet nodig. De brandweer inspecteerde het hele schip op giftige stoffen. Ze troffen een verhoogde concentratie CO aan in het ruim. Tegelijkertijd werd aan boord een zoekactie uitgevoerd om er zeker van te zijn dat alle bemanningsleden aanwezig waren en dat niemand vermist was of onwel was geworden. De bemanning onderzocht de oorzaak van de koolmonoxidevergiftiging en zou verdere maatregelen nemen. De brandweer werd teruggetrokken. Het schip was op 10 december vanuit Pasir Gudang vertrokken en arriveerde op 12 januari via het Suezkanaal in Rotterdam, waar het tot en met 14 januari nog steeds voor anker lag. (Timsen, 14-1-2026).

CEYO, IMO 8649993, General Cargo Ship, 2.994 GT, 4.325 DWT, 2005 opgeleverd als AN YUAN, vlag: China. 11-2011 vlag: Noord-Korea en herdoopt SONG I 1. 1-2013 herdoopt PAEK SONG. 4-2014 vlag: China. 4-2014 vlag: Cambodja en herdoopt DONG KUN 6. 7-2015 herdoopt TONG DA. 1-2016 vlag: China. 6-2016 vlag: Fiji (VALS). 8-2017 vlag: Togo en herdoopt EAST SUN. 12-2019 vlag: Belize. 9-2020 herdoopt EAST CALM. 1-2022 vlag: Togo en herdoopt BLUME. 1-2023 vlag: onbekend. 8-2023 vlag: Kameroen en herdoopt LILIBET. 1-2024 vlag: Comoros. 7-2024 vlag: Tanzania (5IM999). 5-2025 herdoopt CEYO.

Schip met problemen al 50 dagen vast

De CEYO ligt al 50 dagen aangemeerd in de Coenhaven in Amsterdam. Het schip werd op 13 november 2025 door de Inspectie Leefomgeving en Vervoer (IHVT) aangehouden vanwege talrijke gebreken, nadat het in Amsterdam was aangekomen om een lading rubbergranulaat op te halen, onderweg vanuit Saint-Malo. De volgende dag werd het schip opnieuw aangehouden vanwege ernstige gebreken. In totaal werden 34 problemen geconstateerd, waaronder problemen met de technische staat, de veiligheid en de documentatie. Sindsdien is het schip de afgelopen weken al twee keer afgekeurd tijdens herinspecties. De CEYO heeft een opmerkelijke geschiedenis. Het schip voer ooit voor Noord-Korea en heeft sindsdien tien keer van naam en vlag gewisseld. In 2017, nadat de kapitein het schip opzettelijk aan de grond had gezet voor de Japanse kust en het gedeeltelijk onder water was geraakt, werd ontdekt dat het onder een valse Fijische vlag voer. In 2023 vond de Spaanse kustwacht 4.500 kilo cocaïne aan boord tijdens een spectaculaire operatie op zee. De huidige eigenaar, Efemay Shipping uit Turkije, kocht het schip nadat het in een Spaanse haven was achtergelaten. Sindsdien vaart het voornamelijk op de Zwarte Zee en de Middellandse Zee.

Er is vers water en voldoende voedsel aan boord, en de bemanning kan en mag van boord gaan, maar Gijs Mol van de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF) heeft de bemanning al meerdere keren moeten bijstaan. De eerste keer was in december, toen de reder de politie belde om de werktuigkundige te laten verwijderen. Volgens de reder had de werktuigkundige gedreigd het schip in brand te steken. De werktuigkundige zegt dat de beschuldiging vals was en bedoeld om hem van boord te zetten omdat hij zijn salaris eiste. Bovendien moest Mol ervoor zorgen dat de bemanning hun volledige loon ontving. Een zeeman zou \$ 600 per maand hebben ontvangen, ruim onder het ILO-loon, terwijl het \$ 879 had moeten zijn. De bemanning durft nauwelijks te klagen en is doodsbang voor represailles.

Vorige week vertrok de kapitein, deels omdat hij het schip onveilig achtte. De rest van de bemanning wil ook naar huis, maar heeft ermee ingestemd te blijven tot de herkeuring succesvol is afgerond. Daarna is de eigenaar van plan de volledige bemanning te vervangen. Er staat momenteel geen herkeuring gepland voor de CEYO. (Timsen, 14-1-2026).

23-1-2026 vertrokken van Amsterdam maar Ist, Kroatië, 7-2-2026 ETA te Ist.



CMA CGM neemt haar 400e eigendom schip in ontvangst, CMA CGM MONTE CRISTO

Het eerste schip in een reeks van zes methanolcontainerschepen van 15.000 TEU, als onderdeel van de decarbonisatiestrategie van de Groep.

Het schip gaat op 29 januari 2026 in commerciële dienst in Ningbo, op de BEX2 – Phoenician Express-dienst, die Noord-Azië verbindt met de Levant en de Adriatische Zee.

De CMA CGM Group, een wereldwijde speler op het gebied van zee-, land-, lucht- en logistieke oplossingen, kondigt de komst aan in haar vloot van haar 400e eigendom zijnde schip, de CMA CGM MONTE CRISTO, de eerste in een reeks van zes methanolcontainerschepen.

Deze belangrijke mijlpaal weerspiegelt de langetermijninvesteringsstrategie van de Groep, gebaseerd op eigendom van activa en de integratie van geavanceerde technologieën om de milieu- en operationele prestaties van haar vloot te verbeteren.

Een belangrijke mijlpaal voor de vloot van de Groep

Met de CMA CGM MONTE CRISTO bereikt de Groep een mijlpaal van 400 eigen schepen, binnen een vloot van meer dan 650 schepen wereldwijd. Het containerschip heeft een maximale capaciteit van 16.204 TEU, inclusief ongeveer 1.000 koelpluggen, en meet 366 meter in lengte en 51 meter breedte. Het schip zal onder de Maltese vlag varen.

Het schip heeft een bemanning van 23 zeevarenden en staat onder bevel van kapitein Predrag Vojvodic. Het voldoet aan hoge normen op het gebied van veiligheid, comfort en accommodatie.

Een methanol containerschip in het hart van het decarbonisatiepad van de groep

De CMA CGM MONTE CRISTO wordt het 11e methanol containerschip in de CMA CGM-vloot, uit in totaal 24 dergelijke schepen die besteld zijn.

Met het doel om tegen 2050 netto nul koolstof te bereiken, zet de CMA CGM Group de best beschikbare oplossingen in om de ecologische voetafdruk van maritiem transport en logistiek te verminderen. De groep bereidt zich voor om tegen 2031 ongeveer 200 dual-fuel LNG- en methanolcontainerschepen te exploiteren die kunnen worden aangedreven met koolstofarme energie.

Inzet op een dienst die Noord-Azië, de Levant en de Adriatische Zee verbindt

Gebouwd op de DSIC Tianjin Scheepswerf, hield de CMA CGM MONTE CRISTO haar naamgeving-ceremonie op 21 januari 2026 in Tianjin, met Liu Liping, plaatsvervangend algemeen directeur van EPPEN BIOTECH, als peetmoeder.

Het schip gaat op 29 januari 2026 in commerciële dienst in Ningbo, op de BEX2 – Phoenician Express-dienst, die Noord-Azië verbindt met de Levant en de Adriatische Zee. (Bron en foto: CMA CGM, 22-1-2026).

CMA CGM MONTE CRISTO, IMO 1021051, Container Ship, 155.503 GT, 156.100 DWT, 16204 TEU, 23-6-2025 te water gelaten onder bouwnummer CSSC TIANJIN C16K-16, 27-10-2025 proefvaart, 14-1-2026 (e) opgeleverd aan CTL 2315 SNC, vlag: Malta (9HA6402), in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille, 21-1-2026 gedoopt CMA CGM MONTE CRISTO door Liu Liping.

CMA CGM ANTIGONE, IMO 9996989, Container Ship, 155.768 GT, 74.001 NT, 158.975 DWT, 12-12-2025 opgeleverd door Jiangnan Shipyard (Group) Co. Ltd. (H2791) als CMA CGM ANTIGONE aan Antigone H2791 BAIL 27 SAS, Malta (9HA6384), in beheer bij CMA CGM S.A. The French Line, Marseille en CMA Ships SAS, Marseille. 366,00 (360,03) x 51,00 x 30,20 x 16,000 meter. 21 kn. 50.598 EPK, 37.240 kW, 8 cyl, 2 tew, 950 x 3460, 72 rpm., Hyundai-MAN B&W, HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. NE-4-4-2025.

CMA CGM EUGENIE, IMO 9996991, Container Ship, 155.768 GT, 74.001 NT, 158.968 DWT, 17-12-2025 opgeleverd door Jiangnan Shipyard (Group) Co. (H2792) als CMA CGM EUGENIE aan Eugenie 2792 Bail 23 SAS, Malta (9HA6435), in beheer bij CMA CGM SA (The French Line), Marseille en CMA Ships SAS, Marseille.

CMA CGM CARMEN, IMO 9997000, Container Ship, 154.694 GT, 156.500 DWT, 16204 TEU, 31-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer JIANGNAN H2793, 10-3-2026 geplande oplevering als CMA CGM CARMEN aan Carmen 2793 Financement SAS, Malta (9HA6486), in beheer bij CMA CGM SA (The French Line), Marseille.

CMA CGM D'ARTAGNAN, IMO 1021075, Container Ship, 155.613 GT, 156.100 DWT, 16204 TEU, 20-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer CSSC TIANJIN C16K-17, 30-4-2026 geplande oplevering als D'Artagnan C16K17 BAIL 22 SAS, (Malta (9HA6489), in beheer bij CMA CGM SA (The French Line), Marseille

CMA CGM ESMERALDA, IMO 9997012, Container Ship, 154.694 GT, 156.100 DWT, 16204 TEU, 19-12-2025 te water gelaten onder bouwnummer JIANGNAN H2794, 28-5-2026 geplande oplevering als CMA CGM ESMERALDA aan Esmeralda 2794 Financement SAS, Malta, in beheer bij CMA CGM SA (The French Line), Marseille.

CMA CGM CYRANO, IMO 1021087, Container Ship, 155.613 GT, 156.500 DWT, 16204 TEU, 12-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer CSSC TIANJIN C16K-18, 30-6-2026 geplande oplevering als CMA CGM CYRANO aan CTL 2327 SNC, Frankrijk (RIF), in beheer bij CMA CGM SA (The French Line), Marseille.

CMA CGM NOTRE DAME, IMO 1028035, 236.800 GT, 231.875 DWT, 15-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU YANGZI XINFU YZJ2023-1545, 27-6-2026 geplande oplevering als CMA CGM NOTRE DAME aan CMA CGM S.A. The French Line, vlag: Frankrijk (RIF).

CMA CGM

CMA CGM is een strategisch partnerschap aangegaan met de Amerikaanse infrastructuurinvesteerder Stonepeak om United Ports LLC op te richten, een wereldwijde joint venture van 2,4 miljard dollar.

DELTA SUPREME, IMO 9585895, Crude Oil Tanker, 81.187 GT, 159.031 DWT, 29-6-2012 opgeleverd als STENA SUPREME aan Stena Ocean Ltd., vlag: Bermuda, in beheer bij Stena Sonangol Suezmax Pool en Northern Marine Management Ltd. 29-12-2016 verkocht aan Violet Shipping S.A., 12-2016 vlag: Panama, in beheer bij Stena Sonangol Suezmax Pool en Northern Marine Management Ltd. 22-6-2022 verkocht aan Delfira Maritime Ltd., 6-2022 vlag: Liberia (5LGD7), in beheer bij Delta Tankers Ltd., Athene, 6-2022 herdoopt DELTA SUPREME. (Foto: Hannes van Rijn, 10-10-2016).



Vier tankers zouden door drones zijn aangevallen

Op 13 januari 2026 zouden vier Griekse olietankers zijn aangevallen door drones nabij de Russische Zwarte Zee-terminal, de Yuzhnaya Ozereyevka-terminal van het Caspian Pipeline Consortium bij Novorossiysk.

De betrokken schepen waren de DELTA HARMONY (IMO: 9408463), die olie zou laden van Tengizchevroil en waarop een kleine brand uitbrak die snel werd geblust; de MATILDA (IMO: 9407457), die door twee drones werd geraakt en lichte schade aan de dekconstructie opliep terwijl ze in ballast voer op ongeveer 30 zeemijl van de CPC-terminal, en die olie zou laden van Karachaganak; de FREUD (IMO: 9804461) en de DELTA SUPREME. De aanvallen volgden op het meest intense Russische luchtbombardement op Oekraïne dit jaar, waarbij minstens vier mensen omkwamen en dat 's nachts Kiev en Charkiv trof. De berichten dat ook de DELTA SUPREME, beheerd door Delta Tankers, en de FREUD, beheerd door TMS, bij de aanvallen betrokken waren, werden door de beheerders van de tankers als onjuist afgedaan.

Het management van de MATILDA, Thenamaris, bevestigde dat het schip werd geraakt door drone(s) terwijl het zich op de kade van Novorossiysk (CPC Terminal) bevond. De autoriteiten werden onmiddellijk op de hoogte gesteld van het incident. Alle bemanningsleden bleven ongedeerd en er werden geen verwondingen gemeld. Volgens de eerste beoordeling leek het schip slechts lichte schade aan het dek te hebben opgelopen. Er werd geen vervuiling geconstateerd en het schip bleef volledig zeewaardig. De Griekse rederij bleef in contact met de kapitein van het schip en alle relevante autoriteiten.

De CPC-offshoreterminal in de Russische haven van Novorossiysk verwerkt meer dan 1% van de wereldwijde olieproductie en bijna 80% van de Kazachse export. CPC transporteert ruwe olie vanuit West-Kazachstan naar een terminal nabij Novorossiysk, vanwaar tankers de olie naar de wereldmarkt vervoeren. Begin december werd een van de drie aanlegsteigers van de terminal getroffen door een staking, waardoor deze buiten gebruik raakte. (Timsen, 14-1-2026).

ELBUS, IMO 9290385, Crude Oil Tanker, 81.076 GT, 159.062 DWT, 7-2-2005 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (1562) als SCF ALDAN aan Sovcomflot. 2014 herdoopt UNITED LEADERSHIP. 7-8-2018 verkocht aan Marea Holdings Ltd., Liberia, in beheer bij Eurotankers INC., 8-2018 herdoopt EUROLEADER. 11-11-2025 verkocht aan Qing Ju Shipping Ltd., Palau (T8A5426), in beheer bij Mei Zhou Dao Shipmanagement Co. Ltd., Shanghai, 11-2025 herdoopt ELBUS. 7-1-2026 uit de vaart.

Tanker beschadigd bij aanval met UAV en drones

De ELBUS, met 25 bemanningsleden aan boord, werd op 7 januari 2026 tijdens een overtocht over de Zwarte Zee geraakt door een drone ter hoogte van de machinekamer. Het schip voer oostwaarts op weg naar Novorossiysk, op ongeveer 30 zeemijl van de Turkse kust. De tanker week op dat moment af van zijn koers en maakte een scherpe bocht richting de Turkse kust. Na een noodoproep vanaf het schip werden teams van de Turkse kustwacht naar het gebied gestuurd. De droneaanval veroorzaakte schade aan het bovenste gedeelte van het schip, maar er werden geen gewonden of vervuiling gemeld. De tanker wist veilig aan wal te komen en wierp anker uit voor de kust van İnebolu op positie 42.01 NB en 033.44 OL, waar het schip op eigen kracht aankwam. Het schip werd tijdens het verhalen bijgestaan door de Turkse autoriteiten. De Oekraïense strijdkrachten hebben de verantwoordelijkheid voor het incident niet opeëist. (Timsen, 8-1-2026).

Beschadigde tanker aangekomen voor de kust van İnebolu

De ELBUS is op 8 januari voor de kust van İnebolu aangekomen, geëscorteerd door een patrouillevaartuig van de Turkse kustwacht. Ten tijde van de droneaanval lag het schip te ballasten langs de Turkse kust, op weg naar de Russische terminal in Novorossiysk. Er raakten geen bemanningsleden gewond en er was geen sprake van vervuiling door het schip.

Aankankelijk had de kustwacht geregeld dat het schip naar Turkije gesleept zou worden, maar het is op eigen kracht in İnebolu aangekomen. Lokale functionarissen voerden een grondige inspectie van het schip

uit om de omvang van de schade vast te stellen en de bron van de aanval te achterhalen. Het schip werd geraakt in de bovenbouw. (Timsen, 9-1-2026).



EUROPEAN SEAWAY, IMO 9007283 (NB-289), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 22.986 GT, 7.432 DWT. 15-10-1990 kiel gelegd, 20-4-1991 te water, 2-10-1991 opgeleverd Schichau Seebeckswerft A.G., Bremerhaven (1075) als EUROPEAN SEAWAY aan P&O European Ferries, Dover-U.K. (Sutton Ltd.). 1-2011 verkocht aan P&O Ferries Ltd., Dover-U.K. 5-2019 verkocht aan P&O Ferries Cyprus Ltd., Calais, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (5BEJ5). 20-1-2021 opgelegd te Falmouth op de rivier Fal. 12-2021 verkocht aan Sea Lines, Karasu, Turkije, 27-12-2021 herdoopt SEA ANATOLIA. 11-1-2022 vertrokken met de sleepboot CENTAURUS naar Tuzla, 3-2-2022 ETA te Tuzla. 6-4-2023 verkocht aan Blue Wave Corp., Panama, in beheer bij Sai Maritime & Management, 4-2023 herdoopt BLUE WAVE HARMONY. 2-9-2024 in beheer bij Kontor 17 MPM GmbH, Hamburg, (Foto: Pieter Inpijn, 3-5-2008, Calais).

Veerboot gecharterd voor de route Trinidad-Tobago

De havenautoriteit van Trinidad en Tobago heeft de BLUE WAVE HARMONY gecharterd, die tot november 2025 op de route Iskenderun-Haifa voer, ter vervanging van de CABO STAR (IMO 8500680, ex FINNFOREST) wanneer het leasecontract op 12 januari 2026 afloopt. De charter van de BLUE WAVE HARMONY is een aanzienlijke verbetering, met vier hoofdmotoren voor meer redundantie en minder verstoringen in de dienstverlening, en zwaardere laadbruggen voor bulk- en specialistische lading. De veerboot zou naar verwachting rond 18 januari in Trinidad aankomen, afhankelijk van de weersomstandigheden en de afronding van de wettelijke en operationele goedkeuringen. Volgens de National Infrastructure Development Company Limited (NIDCO) volgde de aanschaf op een gecontroleerd aanbestedingsproces dat gericht was op het verbeteren van de operationele compatibiliteit in de havens van Port of Spain en Scarborough, en tegelijkertijd op het verhogen van de vrachtcapaciteit, het passagierscomfort, de veiligheid en de betrouwbaarheid. In de tussentijd heeft de Trinidad and Tobago Inter-Island Transportation Company Limited noodmaatregelen getroffen met behulp van bestaande schepen, waaronder de APT JAMES, T&T SPIRIT en GALLEONS PASSAGE, om het transport van essentiële goederen tussen Trinidad en Tobago te waarborgen. De 'Blue Wave Harmony' is gecertificeerd voor het vervoer van gevaarlijke en gespecialiseerde lading en hoeft in 2026 niet in het droogdok, waardoor de activiteiten ononderbroken kunnen doorgaan. De verbeterde faciliteiten zouden naar verwachting kansen creëren voor lokale werkgelegenheid en dienstverleners. De National Infrastructure Development Company (Nidco) had een overeenkomst gesloten met de Panamese reder om het schip voor een initiële periode van 12 maanden te leasen. Het schip vertrok op 29 december 2025 vanuit Port Said, bereikte Limassol op 1 januari en zou op 12 januari in Las Palmas aankomen. (Timsen, 7-1-2026).

Nieuwe veerboot aangekomen in Port of Spain

De BLUE WAVE HARMONY, die gecharterd is om de CABO STAR op de dienst te vervangen, arriveerde op 22 januari in de haven van Port of Spain. De veerboot biedt een grotere vrachtcapaciteit, verbeterde koelopslag en comfortabelere passagiersaccommodaties, waaronder hutten en voorzieningen aan boord. Naar verwachting zal de operationele betrouwbaarheid ook verbeteren dankzij verbeterde systemen en ingebouwde redundantie, ontworpen om mechanische uitval te verminderen. Dit was lange tijd een punt van zorg voor vrachtvervoerders en reizigers. De Tobago-afdeling van de Kamer van Koophandel van Trinidad en Tobago verwelkomde de aankomst van het schip en beschouwde het als een positieve en tijdige ontwikkeling voor het vrachtvervoer tussen de eilanden. De CABO STAR was op 12 januari vertrokken. (Timsen, 23-1-2026).



EVENTIN, IMO 9308065 (NB-332) Crude Oil Tanker, 82.647 GT, 152.013 DWT, 3-10-2003 contract, 18-10-2005 kiel gelegd, 24-12-2005 te water gelaten, 28-2-2006 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Koje Shipyard (1556) als STORVIKEN aan Viken Shipping AS, Noorwegen (NIS) (LAGJ6). 16 kn. 23.984 EPK, 17.640 kW, M.A.N. 28-2-2006 in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 29-6-2007 verkocht aan Viken Fleet I AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Viken Shipping AS en Wallem Shipmanagement Norway AS. 2-2012 vlag Bahamas, 14-2-2012 in beheer bij Wallem Shipmanagement Ltd. 23-4-2022 geïnspecteerd te Triëst door Paris MoU, 10 gebreken geconstateerd. 10-8-2022 verkocht aan Vaigai Lines Inc., 8-2022 vlag Panama (3E2594), in beheer bij Koban Shipping LLC en Ship Management Services Ltd., 8-2022 herdoopt CHARVI. 17-1-2023 in beheer bij Fractal Marine DMCC en Wanta Shipping LLC-FZ. 22-5-2024 verkocht aan Laliya Shipping Corp., Panama, in beheer bij Vaigai Lines Inc., Majoro en Wanta Shipping LLC-FZ, Dubai, 6-2024 herdoopt EVENTIN. 6-1-2025 van Ust-Luga, Rusland naar Port Said, 24-1-2025 ETA te Port Said. 7-1-2025 op de ankerplaats bij Rügen en aangehouden. 3-2025 vlag: onbekend. 2025 (DNV) vlag: Duitsland (DLJS). 8-4-2025 beheer: onbekend. (Foto STORVIKEN: Pieter Inpijn, 24-8-2019. 8^e Pet.).

Greenpeace protesteert tegen een tanker van de Russische schaduwvloot

Op 7 januari 2026 protesteerden activisten van Greenpeace tegen de Russische schaduwtanker EVENTIN vanuit opblaasboten nabij de ankerplaats voor de kust van Rügen. Vijf activisten naderden de EVENTIN tot op ongeveer 100 meter afstand, met een spandoek waarop stond: 'Olie doodt'. In januari 2025 vielen alle systemen van de tanker, die geladen was met bijna 100.000 ton Russische olie, uit voor de kust van Mecklenburg-Voorpommeren. Het schip dreef urenlang op de Oostzee voordat het werd gesleept. Als onderdeel van de schaduwvloot zijn meer dan 1000 tankers "klaar voor de sloop, slecht onderhouden en bemand door slecht opgeleide bemanningen op de wereldzeeën. Rusland exporteert zijn ruwe olie met deze afgedankte tankers, waarvan er dagelijks tot vijf de Duitse Oostzeekust passeren met Russische ruwe olie aan boord. Het is niet de vraag óf er iets gaat gebeuren, maar wanneer. En de winst uit dit transport wordt gebruikt om raketten en drones te bouwen om steden in Oekraïne te bombarderen. Dit moet onmiddellijk stoppen", aldus Thilo Maack, marien bioloog bij Greenpeace, na de actie.

De Duitse douane wilde aanvankelijk de EVENTIN en haar lading in beslag nemen en vernietigen. Het Bundesgerichtshof (BFH) heeft deze bevelen onlangs in hoger beroep opgeschort. Dit was slechts een spoedprocedure. De juridische strijd kan in een hoofdprocedure worden voortgezet. Bovendien vecht de eigenaar van het schip de plaatsing op de lijst en de sancties als onderdeel van de schaduwvloot aan bij het Hof van Justitie van de EU. (Timsen, 8-1-2026).

GRINCH, IMO 9288851, Crude Oil Tanker, 62.965 GT, 115.635 DWT, 27-10-2004 opgeleverd als HS TOSCA aan HS Tosca mbH & Co. K.G., Liberia, in beheer bij Hansa Shipping GmbH & Co. K.G. 12-2018 herdoopt CARLTON. 7-2022 herdoopt CARL. 3-2023 verkocht aan Cube Ventures Shipping S.A., Liberia, in beheer bij Nike Shipping Corp. 2025 in beheer bij Cube Ventures Shipping S.A., 4-2025 herdoopt GRINCH. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE).

Frankrijk onderschept Russische schaduwtanker onder valse vlag

Op de ochtend van 22 januari 2026 enterde Frankrijk de Russische schaduwtanker GRINCH, terwijl het schip door de Middellandse Zee voer op weg van de Russische haven Moermansk. Franse matrozen enterden het schip per helikopter in de Alboranzee, ten oosten van Gibraltar. De operatie deed denken aan recente militaire missies van de VS. Dit werd aangekondigd door de Franse president Emmanuel Macron en bevestigd door de Franse marine in een persbericht. De tanker voer kennelijk onder een valse vlag; hij voerde de vlag van de Comoren. De tanker stond op sanctielijsten van de EU, de VS en andere landen omdat hij ervan verdacht werd bij verschillende gelegenheden Russische olie te hebben geëxporteerd. Het schip is nu onder Frans toezicht en zal naar een haven worden gebracht voor verder onderzoek. Er is een gerechtelijk onderzoek ingesteld. De operatie werd uitgevoerd in samenwerking met Franse bondgenoten, in overeenstemming met het VN-Verdrag inzake het recht van de zee (artikel 110 van het VN-Zeerechtverdrag). (Timsen, 22-1-2026).



KAIROS, IMO 9236004 (NB-334), Crude Oil Tanker, 78.845 GT, 149.989 DWT, 19-11-2002 opgeleverd als PAROS aan Danais Maritime Corp., vlag: Griekenland, in beheer bij Kyklades Maritime Corp. 1-2004 herdoopt FILIKON. 18-7-2005 verkocht aan CMB. Tech N.V., Griekenland. 6-2018 vlag: Liberia. 4-6-2021 verkocht aan Katiuska Marine Ltd., 6-2021 vlag: Panama, 6-2021 herdoopt KATIUSKA. 6-12-2022 in beheer bij Ocean Dolphin Ship Management. 7-2-2025 in beheer bij Elite Marine Ship Management. 6-2025 vlag: onbekend. 17-8-2025 verkocht aan Alafia Trading Ltd., 8-2025 vlag: Gambia (C5J700), 8-2025 herdoopt KAIROS. 11-2025 vlag: onbekend. (Foto FILIKON: Kees Bustraant†, 14-7-2015, Mega pier, Willemstad, Curaçao).

Russische schaduwtankers getroffen door Oekraïense UAV's

Oekraïne maakte op 29 november bekend dat de VIRAT en KAIROS werden aangevallen door Sea Baby-drones tijdens een gezamenlijke operatie van de SBU en de Oekraïense marine. Beide tankers liepen ernstige schade op en werden feitelijk buiten dienst gesteld, wat een zware klap was voor het transport van Russische olie. De VIRAT, die ongeveer 35 zeemijl uit de kust van de Zwarte Zee door onbemande vaartuigen was aangevallen, werd in de ochtend van 29 november opnieuw aangevallen door UAV's en liep schade op aan de stuurboordzijde, boven de waterlijn. Er is geen brand geweest op het schip en alle bemanningsleden verkeerden in goede gezondheid. Reddingsteams hielden zich op veilige afstand van het schip, aangezien het geen noodsignaal heeft uitgezonden. De KAIROS vatte vlam op 28 zeemijl uit de Turkse kust na een explosie. De 25 bemanningsleden werden geëvacueerd en verkeerden allen in goede gezondheid. De Turkse autoriteiten, die nog geen besmetting rond de KAIROS hebben aangetroffen, waren van plan een team van milieudeskundigen en duikers in te zetten zodra de brand op het schip geblust was. De brandbestrijding werd uitgevoerd door de KURTARMA 12. De twee tankers waren onderworpen aan westerse sancties voor het vervoeren van olie vanuit Russische havens, ondanks een embargo dat werd opgelegd na de Russische inval in Oekraïne in februari 2022.

De grote olieterminal nabij de haven van Novorossiisk legde ook de werkzaamheden stil nadat een aanval door een onbemand oppervlakteschip een van de drie ligplaatsen had beschadigd. Het Oekraïense leger voerde ook aanvallen uit op de Afipsky-olieraffinaderij in de Russische regio Krasnodar en de luchtmachtbasis Beriev in de regio Rostov, hetgeen leidde tot explosies en brand in de raffinaderij. (Timsen, 29-11-2025).

Tanker wordt naar Burgas Bay gesleept.

De operatie om de KAIROS naar de ingang van de baai van Burgas te slepen stond gepland voor 12 december, zodra de technische problemen waren opgelost. Reparaties aan de tanker kunnen niet in Bulgarije worden uitgevoerd omdat het schip onder sancties valt op grond van een verordening van de Europese Commissie. Daardoor kunnen de autoriteiten alleen hulp bieden door het schip veilig uit Bulgaarse wateren te loodsen. De KAIROS was volledig onbekwaam om zelfstandig elektriciteit op te wekken of de systemen aan boord te laten werken. De motoren waren uitgevallen en er was water in de machinekamer gekomen. Het Ministerie van Defensie, het Ministerie van Transport en Communicatie en het Uitvoerend Agentschap voor de Maritieme Administratie hebben de reddingsoperaties gecoördineerd. Marine Panther-helikopters hebben voedsel, water, communicatieapparatuur en een generator naar het schip gebracht en het grootste deel van de bemanning in fases geëvacueerd, terwijl enkele bemanningsleden op verzoek van de reder aan boord zijn gebleven. Milieu- en maritieme autoriteiten meldde dat de tanker, die leeg was en op zo'n 700-800 meter van de kust lag, stabiel was en dat er geen olievervuiling was. (Timsen, 12-12-2025).

Tanker naar Burgas Bay gesleept

De Bulgaarse maritieme administratie meldde op 15 december dat de KAIROS met succes van de kustlijn naar een veilige ankerplaats is verhaald. Het schip zal nu worden vastgehouden en pas worden vrijgegeven nadat de Chinese eigenaar de bergingskosten heeft betaald.

In het weekend van 13/14 december testte het door de overheid ingehuurd bergingsbedrijf BMF Tug Service de operatie en bereidde het schip voor. Omdat er geen stroom aan boord was, was de situatie lastiger en meldde de kleine bemanning dat het anker aan de bakboordzijde vastliep toen ze het probeerden uit te gooien.

Een noodstroomgenerator van 150 kW werd op een werkboot geplaatst, die naast de tanker lag. Op 14 december testten de bemanningen hun vermogen om de stroomvoorziening van het hydraulische systeem te herstellen. Tijdens de operatie werd getest of het stuurboordanker kon worden opgehaald en werd ook het bakboordanker als reserveanker in gebruik genomen. Daarnaast werden de sleepkabels voorbereid.

Drie bemanningsleden waren aan boord gebleven van het schip terwijl het voor anker lag nabij de kust, en op 15 december werden er nog meer bemanningsleden naar het schip teruggebracht. Vroeg in de ochtend bevestigde het bergingsteam de lijnen van de drie sleepboten die voor de operatie waren gestuurd en haalde het stuurboordanker op.

Het schip werd bijna 30 zeemijl gesleept en uit veiligheidsoverwegingen was het de bedoeling niet sneller te varen dan 2 tot 3 knopen. Laat in de middag bereikte het schip de baai van Burgas en ging voor anker op een vooraf bepaalde locatie, ver van de scheepvaart en buiten gevaar.

De maritieme autoriteit zal de uiteindelijke kosten van de bergingsoperatie vaststellen en deze binnen twee dagen aan de Chinese eigenaren van de tanker presenteren. Pas nadat de rekening is betaald, zal Bulgarije de eigenaren toestaan de tanker te verwijderen.

Omdat het schip onder sancties viel, gaf Bulgarije aan dat het niet kon bijdragen aan de reparaties en de eigenaar alleen kon helpen bij het verwijderen van de tanker. (Timsen, 16-12-2025).

Wetsvoorstel voor berging van de KAIROS

De Bulgaarse Maritieme Administratie heeft een rekening ingediend bij de vertegenwoordigers van de Chinese tanker KAIROS, die deel uitmaakt van de schaduwvloot en die zij noodgedwongen moest bergen nadat het schip op 5 december 2025 voor de kust van Antipol was gestrand. Dit gebeurde nadat het schip op 28 november was aangevallen door Oekraïense troepen met Sea Baby-drones, terwijl het zich in de Zwarte Zee bevond op weg naar Rusland om ruwe olie te laden. Het Ministerie van Transport en Communicatie maakte op 7 januari 2026 bekend dat het een rekening van € 270.371 had ingediend en een particuliere deurwaarder had ingeschakeld om de notariële dagvaarding te overhandigen. De Maritieme Administratie had de kosten gemaakt, waaronder de inzet van drie sleepboten en een speciale generator die werd gebruikt om het hydraulische systeem van het schip van stroom te voorzien voor het ophalen van het anker. De dagvaarding eiste betaling vóór 12 januari. Later meldde het ministerie dat het de gelden had ontvangen van de agent van de scheepseigenaar in Bulgarije. De volledige betaling was ontvangen en zou worden teruggestort aan de staatskas.

Bulgarije blijft aandringen op een verklaring over de omstandigheden van het slepen en de bestemming van de tanker voordat deze richting Antipol dreef. Bulgarije heeft aangegeven volledige vergoeding van de gemaakte kosten te willen, inclusief de sleepkosten van 15 december om het wrak op een veiligere locatie in de Golf van Burgas te plaatsen. Omdat het schip onder EU-sancties valt, kan Bulgarije geen reparatiediensten aan het schip verlenen. Onder de sancties was het wel toegestaan om noodhulp en een veilige haven te bieden, maar verdere hulp was niet toegestaan. Het ministerie verwachtte dat de reder de nodige stappen zou ondernemen om de tanker voor te bereiden en uit de Bulgaarse territoriale wateren te verwijderen. (Timsen, 8-1-2026).

Containerschip MSC AKITETA II vrijgegeven

De eigenaren van het containerschip MSC ELSA III, dat op 25 mei 2025 voor de kust van Kerala zonk en ernstige vervuiling veroorzaakte, hebben een borgsom van ₹1.227,62 crore gestort bij het Hooggerechtshof van Kerala. Dit leidde tot de vrijlating van het zusterschip, de MSC AKITETA II. Het bedrag werd in de tweede week van december 2025 als bankgarantie ingediend en het zusterschip werd eind december vrijgegeven. Het vertrok op 31 december uit Port Louis en arriveerde op 3 januari 2026 in Toamasina.

De MSC AKITETA II was in de buurt van de haven van Vizhinjam aangehouden op grond van een gerechtelijk bevel in verband met het zinken van de MSC ELSA III.

Op 4 december stond het Hooggerechtshof van Kerala de eigenaren toe de bankgarantie te verstrekken via Standard Chartered Bank in plaats van Kotak Mahindra Bank Ltd., zoals in een eerdere uitspraak was vermeld. De garantie werd vervolgens bij de rechtbank gedeponeerd.

Op 7 juli had het Hooggerechtshof de voorwaardelijke inbeslagname van de MSC AKITETA II bevolen totdat de eigenaar, Mediterranean Shipping Company (MSC), ₹9.531 crore als borg had gestort.

De rechtbank verlaagde het bedrag later tot ₹1.227,62 crore, met de vermelding dat de regering van Kerala later een verhoging van de borgsom kon aanvragen als er aanvullend bewijsmateriaal werd geleverd.

De rechtszaak werd aangespannen door de regering van Kerala, die een schadevergoeding van ₹9.531 crore eist naar aanleiding van het zinken van de MSC ELSA III en de milieuvervuiling die door het incident is veroorzaakt.

De claim omvat ₹8.626,12 crore voor schade aan het mariene milieu en de kustlijn, ₹378,48 crore voor maatregelen die zijn genomen om vervuiling te voorkomen, te beheersen of te verwijderen, en ₹526,51 crore voor economische verliezen geleden door vissers.

e zaak betreffende de schadevergoeding staat opnieuw op de rol voor een hoorzitting op 13 februari, onder leiding van rechter MA Abdul Hakhim. (Timsen, 9-1-2026). (1 Indian rupees (crores) equals € 91.400).

MARINERA, IMO 9230880, Crude Oil Tanker (VLCC), 161.233 GT, 318.518 DWT. 3-4-2002 opgeleverd als OVERSEAS MULAN aan 1372 Tanker Corp., Marshall Islands, in beheer bij CMA CGM Asia Pacific Ltd. en OSG Ship Management Inc. 3-2017 herdoopt SEAWAYS MULAN. 12-2020 herdoopt XIAO ZHU SHAN. 4-2021 herdoopt YANNIS. 1-2022 herdoopt NEOFIT. 12-2022 herdoopt TIMIMUS. 11-2023 herdoopt BELLA 1. 11-2024 vlag: Guyana (FALSE). 23-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, Ryazanskaya oblast, 12-2025 vlag: Rusland (UAZE5), 12-2025 herdoopt MARINERA.

Inbeslagname MARINERA

Het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken heeft de inbeslagname van de tanker MARINERA in internationale wateren van de Noord-Atlantische Oceaan door Amerikaanse troepen veroordeeld en een "illegaal gebruik van geweld" genoemd dat de militaire spanningen in de Euro-Atlantische regio dreigt te doen escaleren. De tanker werd in juni 2024 door het Amerikaanse ministerie van Financiën gesanctioneerd omdat ze olie vervoerde namens netwerken die gelieerd zijn aan Hezbollah en de Iraanse Revolutionaire Garde (IRGC) en Qods-strijdkrachten. Toen de tanker voor het eerst werd benaderd, voer ze zonder geldige vlag, waardoor ze feitelijk staatloos was en dus vatbaar voor onderschepping. De Panamese maritieme autoriteit bevestigde dat de registratie van de tanker bij het Panamese scheepsregister op 7 oktober 2024 was ingetrokken. Het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken verklaarde dat het schip "tijdelijk toestemming had gekregen om op 24 december de Russische vlag te voeren in overeenstemming met het internationale en Russische recht" en "vreedzaam door internationale wateren voer op weg naar een Russische haven". Onder deze omstandigheden kan het enteren en de facto inbeslagname van een civiel schip op volle zee door Amerikaans militair personeel, samen met de detentie van de bemanning, alleen worden beschouwd als een grove schending van fundamentele beginselen van het internationale zeerecht en de vrijheid van navigatie. Moskou heeft de afgelopen weken formeel geprotesteerd tegen de achtervolging van de MARINERA en geëist dat de Amerikaanse strijdkrachten de tracking van het schip staken en de volgens Rusland onrechtmatige eisen aan de kapitein intrekken. Rusland beweerde "betrouwbare informatie" te hebben verstrekt die de Russische registratie en de civiele status van de tanker bevestigde en weigerde expliciet toestemming te geven voor enige vorm van onderschepping. In de verklaring werd gesteld dat het internationaal recht vlagstaten exclusieve jurisdictie verleent over schepen op volle zee, en dat het aanhouden van schepen alleen is toegestaan in beperkte gevallen zoals piraterij of slavenhandel, "waarvan geen van beide van toepassing is op de MARINERA.

Amerikaanse functionarissen hebben die bewering betwist en gezegd dat de herregistratie een poging op het laatste moment was om handhaving te ontwijken. Het Amerikaanse Europese Commando zei dat het schip in beslag was genomen "op grond van een bevelschrift uitgegeven door een Amerikaanse federale rechtbank" wegens vermeende schendingen van Amerikaanse sancties met betrekking tot verboden oliehandel.

Rusland verwierp het Amerikaanse beroep op de nationale sanctiewetgeving als "zonder juridische basis" en waarschuwde dat het incident de maritieme veiligheid verder zou kunnen destabiliseren en de drempel voor het gebruik van geweld tegen civiele scheepvaart zou kunnen verlagen. Moskou heeft Washington opgeroepen om een einde te maken aan wat het omschrijft als onwettige acties en om een humane behandeling van de Russische burgers aan boord van het schip te garanderen. (Timsen, 9-1-2026).

Twee Russische bemanningsleden vrijgelaten

De Verenigde Staten hebben twee Russische bemanningsleden vrijgelaten van de MARINERA/BELLA 1, die eerder door Amerikaanse troepen in internationale wateren in beslag was genomen. Volgens Washington maakte de tanker deel uit van een netwerk dat olie vervoerde voor het door sancties getroffen regime van Nicolás Maduro. Achtervolging en vlagwisseling. Het schip voer aanvankelijk onder een niet-Russische vlag, maar veranderde tijdens de achtervolging zijn registratie naar de Russische vlag om Russische bescherming te krijgen. De VS lieten zich echter niet afschrikken en enterden het schip. De bemanning bestond uit mensen van verschillende nationaliteiten. Volgens de Russische autoriteiten waren er minstens twee Russische staatsburgers onder hen. Na hun vrijlating verklaarde het Russische ministerie van Buitenlandse Zaken: "We waarderen deze beslissing van Amerikaanse zijde en zijn dankbaar voor hun bereidheid tot samenwerking op humanitaire gronden." In een eerdere verklaring noemde het Kremlin de inbeslagname van het schip "in strijd met het internationale zeerecht" en riep op tot respect voor soevereiniteit en de vrijheid van scheepvaart. De Russische ambassade in Washington had eerder via diplomatieke kanalen om de vrijlating van de bemanning verzocht. Amerikaanse functionarissen benadrukten dat de actie deel uitmaakte van een bredere handhaving van sancties tegen Venezuela en de betrokken bedrijven of schepen. Het lot van het schip zelf is nog niet bekendgemaakt. Het schip bevond zich momenteel in internationale wateren onder Amerikaanse controle. De lading ruwe olie, bestemd voor Venezuela, is mogelijk in beslag genomen als bewijsmateriaal of om schendingen van de sancties te voorkomen. (Timsen, 12-1-2026).

In beslag genomen tanker voer door de Moray Firth.

De in beslag genomen MARINERA werd op 13 januari door een schip van de Amerikaanse kustwacht en diverse Britse sleepboten diep de Schotse wateren in gesleept, toen het schip de Moray Firth in het noorden van Schotland binnenvoer. Het was nog niet bekend waar het schip naartoe voer. Het had anker

uitgeworpen op ongeveer vijf kilometer van Burghead, in de buurt van 57.44.01 NB en 003.29.61 WL. Aanvankelijk werd gedacht dat het schip mogelijk op weg was naar Invergordon in de Cromarty Firth, maar dat leek nu onwaarschijnlijk. Het bevoorradingschip KAMARINA (IMO: 9499644) naderde de tanker later in de middag. De tanker was de Britse wateren binnengevaren om bevoorraad te worden met essentiële voorraden, waaronder voedsel en water voor de bemanning voordat het zijn reis vervolgde. (Timsen, 15-1-2026).

Kapitein en eerste officier worden in de VS vervolgd.

De VS waren van plan de kapitein en eerste officier van de MARINERA te vervolgen. De kapitein, de Georgische staatsburger Avtandil Kalandadze, en zijn niet nader genoemde collega werden op 27 januari aan boord genomen van het Amerikaanse kustwachtpatrouilleschip MUNRO. Na hun rechtmatige arrestatie wegens overtreding van de Amerikaanse wetgeving bleven ze in Amerikaanse hechtenis en zouden ze naar de Verenigde Staten worden gebracht om daar voor een Amerikaanse rechtbank terecht te staan. De overige 26 bemanningsleden zijn van boord gegaan en hun repatriëring verloopt volgens de standaard Britse immigratie- en juridische procedures. (Timsen, 29-1-2026).



MARVIN CONFIDENCE, IMO 9820295 (NB-329), 3-8-2018 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (2653) als MARVIN CONFIDENCE aan Lozenge Chemical Carriers Ltd., Piraeus, vlag: Panama (3EIM2), in beheer bij Marvin Shipping Services Inc., Piraeus. 30.006 GT, 13.626 NT, 49.973 DWT. 9.755 EPK, 7.180 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 2315, 87 rpm., WIN GD, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. Engine & Mach. Div., Ulsan NE-17. 29-9-2020 te Rotterdam en opgelegd. 24-9-2021 veiling gepland door de bemanning vanwege circa \$ 328.000 aan achterstallig loon. De veiling geannuleerd omdat er een onbekend bedrag was gestort. 11-2022 verkocht aan Grace Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Perspective Denizcilik Hizmetleri ve Gemicilik Sanayi AS, Istanbul. 15-12-2025 vertrokken uit Waalhaven naar de Elbehaven in de Europoort om geïnspecteerd te worden door duikers. 25-12-2025 terug op de Waalhaven. 15-1-2026 vertrokken van Rotterdam naar Dubai, 7-2-2026 op Sharjah Anchorage. (Foto: Teun v.d. Zee, 20-7-2024).

MARVIN FAITH, IMO 9820300 (NB-329), 3-8-2018 opgeleverd door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. (2654) als MARVIN FAITH aan Garnet Maritime Ltd., Piraeus, vlag: Panama (H9EC), in beheer bij Marvin Shipping Services Inc., Piraeus. 29.698 GT, 13.626 NT, 50.100 DWT. 9.755 EPK, 7.180 kW, 6 cyl, 2 tew, 520 x 2315, 87 rpm., WIN GD, Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. Engine & Mach. Div., Ulsan. 12-8-2020 van Balbao naar Rotterdam, Waalhaven Pier 2. 28-9-2020 te Rotterdam en opgelegd. 24-9-2021 veiling gepland door de bemanning vanwege circa \$ 328.000 aan achterstallig loon. De veiling geannuleerd omdat er een onbekend bedrag was gestort. 11-2022 verkocht aan Expander Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Perspective Denizcilik Hizmetleri ve Gemicilik Sanayi AS, Istanbul. 29-12-2025 van de Waalhaven naar het Calandkanaal. 6-1-2026 terug op de Waalhaven. 23-1-2026 vertrokken van Rotterdam naar Dubai, 17-2-2026 ETA te Dubai

MEROPE, IMO 9281891, Crude Oil Tanker, 58.100 GT, 107.198 DWT, 9-9-2003 opgeleverd als STENA CONDUCTOR. 10-2007 herdoopt DIAMOND CHAMP. 11-2012 herdoopt BALTIC SEA. 8-2013 herdoopt AMBER SUN. 11-2020 herdoopt MEROPE. 6-2023 verkocht aan Lepus Sai Ltd., Panama, in beheer bij Shanghai Future Ship Management Co. 12-2025 vlag: onbekend.

MEROPE passeerde de Amerikaanse onderschepping op weg naar Venezuela

Vier tankers, allemaal geladen met olie, waaronder de MEROPE, die begin januari 2026 in 'dark mode' – oftewel met hun transponders uitgeschakeld vanwege een strenge Amerikaanse blokkade – vanuit

Venezuela waren vertrokken, keerden terug naar Venezolaanse havens na het land te hebben verlaten via geheime routes. Deze actie vond plaats te midden van escalerende Amerikaanse acties tegen schepen die gelieerd zijn aan de Venezolaanse overheid. De andere schepen werden geïdentificeerd als de MIN HANG (IMO: 9257137), NAYARA (IMO: 9264570) en VESNA (IMO: 9233349). De MEROPE was door een Amerikaanse interceptiezone gepasseerd voordat ze terugkeerde naar de Venezolaanse kust. Ondanks deze manoeuvre voltooide het schip de terugreis en voegde zich bij de andere olietankers die al het Venezolaanse grondgebied naderden. (Timsen, 13-1-2026).

MERSIN, IMO 9428683 (NB-335), 29.924 GT, 50.122 DWT, 22-4-2009 opgeleverd als ADAMAS I aan Adamas Trading S.A., Panama. 4-2009 herdoopt NAVIG8 ADAMAS. 11-2011 herdoopt ADAMAS I. 22-5-2024 verkocht aan Mersin Shipping Inc., Panama (3FPR5), in beheer bij Besiktas Likid Tasimacilik Denizcilik Ticaret AS, Istanbul, 5-2024 herdoopt MERSIN. 27-11-2025 drie mijl uit de kust bij Dakar Senegal aangevallen door Oekraïense drones, machinekamer ondergelopen, lag met de achtersteven in de grond en maakte slagzij naar bakboord en dreigde te zinken in positie 14.36 NB en 017.17 WL.

Tanker nog steeds onbeweeglijk twee maanden na aanval

Op 28 januari 2026 lag de MERSIN nog steeds stil op ongeveer 20 kilometer van Dakar, waar het schip twee maanden eerder, op 28 november, was aangevallen. De tanker, die op 21 augustus 2025 vanuit de Russische haven Taman vertrok en werd geëxploiteerd door de Turkse rederij Besiktas, deed eerst Togo aan voordat hij Senegalese wateren bereikte. Door zijn te grote diepgang moest het schip in de buitenhaven blijven liggen in afwachting van instructies. De wekenlange stilstand had maritieme verkeersdeskundigen voor een raadsel gesteld. De werkzaamheden rond de tanker werden voortgezet. Volgens de havenautoriteit van Dakar is de MERSIN gestabiliseerd. De lekken zijn gedicht en de met water gevulde machinekamer wordt leeggepompt. De brandstof aan boord is echter nog niet verwijderd.

De romp van de MERSIN werd op vier inslagpunten doorboord: twee aan bakboord en twee aan stuurboord. De breuken, waarvan de grootste meer dan een meter breed was, legden de gedeeltelijk beschadigde leidingen van het schip bloot. Volgens verschillende militaire experts wezen de strakke lijnen van de breuken, hun locatie onder de waterlijn en de verspreiding van microscheurtjes rond de belangrijkste inslagen op het plaatsen van magnetische mijnen door duikers: minimaal 5 kg explosieven per breuk. Dit zou voldoende zijn geweest om de scheepsromp te doorboren, die was opgebouwd uit stalen platen van 15 tot 20 mm dik. De romp, die bij de breuken naar binnen was ingedeukt, bevestigde ook een externe schokgolf. De explosies concentreerden zich allemaal in de machinekamer. Deze doelbewuste aanval, die de MERSIN van een functionerende motor beroofde, toont aan dat men het schip wilde uitschakelen in plaats van het te laten zinken met de 39.000 ton brandstof aan boord. Alleen een mogelijkheid met geavanceerde duikcapaciteiten en middelen is in staat om een dergelijke nauwgezette operatie uit te voeren. Het was de eerste keer dat een schip, dat ervan verdacht wordt tot de Russische spookvloot te behoren, in Afrikaanse wateren doelwit was. Dit was waarschijnlijk bedoeld als waarschuwing aan Moskou. (Timsen, 29-1-2026).



OLINA, IMO 9282479, Crude Oil Tanker. 63.661 GT, 2005 opgeleverd als BRITISH MALLARD aan Angevine Ltd., Isle of Man (BP Shipping Ltd.). 22-10-2018 verkocht aan UCC 1 Ltd., Marshall Islands, herdoopt MAGNUS. 10-2018 herdoopt MAGNUS. 6-2022 herdoopt MINERVA M. 7-1-2025 verkocht aan Tantie Peur Ltd., Hong Kong, 1-2025 vlag: Sao Tome and Principe, 1-2025 herdoopt OLINA. 3-2025 vlag: Timor (FALSE). (Foto: Carlo Martinelli, 20-5-2014, Genua).

VS onderscheppen de tanker OLINA onder valse vlag onderweg vanuit Venezuela

Amerikaanse troepen hebben de OLINA op 9 januari 2026 in de Caraïben bij Trinidad in beslag genomen. Deze operatie was de vijfde onderschepping van Venezolaanse ruwe olietransporten in de afgelopen weken.

Het schip voer onder een valse vlag van Oost-Timor na vertrek uit Venezuela, een tactiek die steeds vaker wordt geassocieerd met tankers van de "schaduwvloot" die proberen internationaal toezicht te ontwijken. Het AIS-systeem was voor het laatst actief in november 2025 en toonde het schip voor de kust van Zuid-Amerika in de exclusieve economische zone van Venezuela, ten noordoosten van Curaçao. Daarvoor had het schip havens in Zuid-Korea en China aangedaan. De OLINA laadde olie in de José Terminal in Venezuela op 24 en 25 december 2025 en begon tussen 2 en 4 januari aan haar doorvaart door het Caribisch gebied. Het schip staat sinds juli 2025 geregistreerd in Hongkong op naam van Tanyte Peur Ltd. De OLINA staat niet alleen op de zwarte lijst van de Verenigde Staten, maar ook van het Verenigd Koninkrijk, de Europese Unie, Australië, Canada en andere internationale partners vanwege haar rol in het vervoeren van olie in strijd met de sancties. Het Amerikaanse ministerie van Financiën had het schip op de zwarte lijst geplaatst onder een andere naam, de MINERVA M, en onder Panamese vlag, maar gebruikte hetzelfde unieke IMO-nummer als de OLINA. Het schip stond op de zwarte lijst vanwege sancties tegen Oekraïne en Rusland.

Het was onduidelijk onder welk land de tanker geregistreerd stond, aangezien de OLINA geregistreerd stond als varende in de buurt van Venezuela onder de vlag van Oost-Timor, maar ook onder een "onbekende vlag". (Timsen, 9-1-2026).



MOANA, ON 101479, 24-12-1896 te water gelaten, 4-1897 opgeleverd door Wm. Denny & Bros., Leven Yard, Dumbarton (560) als MOANA aan Union Steamship Co. of New Zealand Ltd., Dunedin, vlag: U.K. Vracht- passagiersschip, 3.915 BRT. 16 kn. 1907 vlag: New Zealand. 1927 gesloopt te Port Chalmers, 27-11-1930 het casco verkocht aan Otago Harbour Board, New Zealand, afgezonken bij Otago Heads. (Foto: onbekend, de foto staat ook op clydeships.co.uk).

QENDIL, IMO 9310525 (NB-335), Crude Oil Tanker, 61.991 GT, 115.338 DWT, 3-8-2006 opgeleverd door Sanoyas Hishino Meisho Corp., Mizushima (1239) als ELIA aan Nikolson B.V., Liberia, in beheer bij Seaarland Shipping Management B.V., Amsterdam. 13.548 kW, 600 x 2400, 105 rpm, 6 cyl, Man-B&W 6S60MC-C, Kawasaki Heavy Industries Ltd. 26-11-2009 in beheer bij Marwave Shipmanagement B.V. 11-2015 herdoopt KYTHIRA WARRIOR. 2-2023 herdoopt IONIA. 2-2025 herdoopt OILSTAR. 6-2025 herdoopt SPARK. 15-8-2025 verkocht aan Qendil Marina LLC, vlag: Oman (A4FB6), in beheer bij An Ning Hu Shipmanagement Co. Ltd., Shanghai, China, 8-2025 herdoopt QENDIL. 2025 op de sanctielijst van de EU en het U.K. 19-12-2025 in de Middellandse Zee aangevallen door drones en zwaar beschadigd. 30-12-2025 op Dardanellen South Anchorage bij Istanbul. 4-1-2026 aan de grond voor het eiland Bozcaada. (Foto onder: Marius Esman, 11-5-2007, Dardanellen).



Russen met banden met de Wagner Groep bevonden zich aan boord van de tanker

Aan boord van de QENDIL, een schip dat deel uitmaakte van de zogenaamde schaduwvloot van Rusland waarmee westerse oliesancties werden omzeild, werden twee Russische staatsburgers ontdekt met banden met de Wagner-groep en de GRU (Russische militaire inlichtingendienst). De mannen in kwestie, die in de bemanningslijsten als "beveiliging" staan vermeld, zouden volgens experts mogelijk betrokken zijn geweest bij inlichtingenoperaties in Europese wateren.

De twee mannen, Alexander Malakhov en Viktor Alexandrov, gingen begin september 2025 aan boord van het schip, kort voordat het de Russische haven Ust-Luga verliet. Geen van beiden was een geregistreerd zeevarende en ze hadden geen maritieme kwalificaties. Hun aanwezigheid was ongebruikelijk, aangezien eerdere reizen van de QENDIL geen gewapende beveiliging omvatten, ondanks de route door risicovolle gebieden zoals het Suezkanaal en de Golf van Aden.

Malakhov, geboren in 1975 in de regio Volgograd, is een voormalig lid van de elite 22e Spetsnazbrigade van Rusland, die onder het bevel stond van de GRU. Uit openbare documenten blijkt dat hij later werkzaam was in de luchtvaartbeveiliging in Rostov-on-Don, voordat hij eind 2023 abrupt zijn post verliet. Begin 2024 reisde hij vanuit Syrië – een land dat bekendstaat als een uitvalsbasis voor Russische huurlingen – naar Rusland, hoewel zijn precieze activiteiten onduidelijk blijven.

Alexandrov, geboren in 1965 op de Krim, heeft een crimineel verleden, waaronder een veroordeling voor diefstal begin jaren 2000. Financiële gegevens tonen jarenlange schulden en afhankelijkheid van flitskredietverstrekkers. Uiteindelijk sloot hij zich aan bij de Wagner Group en, volgens gelekte interne documenten, diende hij als BMP-chauffeur in het zesde aanvalsdetachement van de groep onder de roepnaam "Katso".

Uit zijn dossier bleek dat hij in 2019 was ontslagen na een incident in Syrië waarbij alcohol een rol speelde. Hij en anderen zouden daarbij hun basis hebben verlaten, in een militair voertuig naar Palmyra zijn gereisd en, in beschooten toestand, Syrische pro-regeringsstrijders bij een controlepost hebben ontwapend.

Ondanks zijn plaatsing op de zwarte lijst, bleek uit documenten dat hij in 2020 was teruggekeerd naar de gelederen van Wagner, reizend aan boord van een militair Il-76 transportvliegtuig van het Russische Ministerie van Defensie.

Het ontbreken van eerdere gewapende escortes aan boord van de QENDIL en de aanwezigheid van personen met een achtergrond in inlichtingendiensten en paramilitaire organisaties hebben analisten doen vermoeden dat spionage, in plaats van beschermingstaken, de ware aard van hun missie is. (Timsen, 14-1-2026).

Russische schaduwtanker aan de grond gelopen voor de kust van Bozcaada

De Russische schaduwvloottanker QENDIL liep op 4 januari 2026 aan de grond voor het eiland Bozcaada in het gebied Polente, nabij de zuidelijke ingang van de Dardanellen, tijdens een ballasttransport van Aliğa naar de reparatiehaven van Yalova. De tanker had ten zuidwesten van Bozcaada voor anker gelegen, maar begon richting de kust te drijven en bereikte snelheden tot wel vier knopen, voordat hij uiteindelijk vast kwam te zitten op ongeveer 100 meter van de kust. De kapitein verzocht assistentie van de scheepvaartverkeersdienst van de Algemene Directie Kustveiligheid, die vervolgens de sleepboten KURTARMA 10 (IMO: 9598593) en KURTARMA 16 (IMO: 9915052) stuurde om het schip te helpen. De sleepboten konden de stranding echter niet voorkomen. De oorzaak van het aan de grond lopen en de daaropvolgende stranding worden onderzocht. De autoriteiten van Çanakkale verklaarden dat inspecties hadden uitgewezen dat het schip geen water maakte, dat de bemanning gezond was en dat er geen vervuiling van het mariene milieu plaatsvond doordat het schip leeg was. Sleepboten, waaronder de NENE HATUN, begonnen op 9 januari de tanker weer weg te trekken.

De QENDIL raakte beschadigd door een Oekraïense droneaanval in de Middellandse Zee, meer dan 2000 kilometer van Oekraïne, op 19 december, voor de kust van Libië, onderweg van Sikka naar de Russische haven Ust Luga. Het schip stond onder sancties van Canada, Australië, Nieuw-Zeeland en Zwitserland. Zowel het schip als de eigenaar zijn door Oekraïne gesanctioneerd. (Timsen, 14-1-2026).

QENDIL nog niet vlot gebracht

Op de ochtend van 15 januari waren de sleepboten NENE HATUN (IMO: 9675004), KURTARMA 16 (IMO: 9915052) en KURTARMA 17 (IMO: 9942990) nog steeds bezig om de aan de grond gelopen tanker QENDIL

vlot te trekken voor de kust van Habbvele, Boczaada. De sleepboten waren er de afgelopen dagen in geslaagd om de achtersteven van de tanker te verplaatsen, terwijl de boeg nog steeds vastzat op de rotsen op positie 39.49.38 NB 025.58.10 OL. (Timsen, 15-1-2026).

De bergingswerkzaamheden zijn nog steeds gaande.

Op de ochtend van 16 januari waren de sleepboten NENE HATUN (IMO: 9675004), KURTARMA 16 (IMO: 9915052) en KURTARMA 17 (IMO: 9942990) nog steeds bezig om de aan de grond gelopen tanker QENDIL vlot te trekken voor de kust van Habbvele, Boczaada. De sleepboten waren er de afgelopen dagen in geslaagd om de achtersteven van de tanker te draaien, terwijl de boeg nog steeds vastzat op de rotsen. (39.49.38 NB en 025.58.10 OL). De bergingswerkzaamheden werden op 16 januari voortgezet en de sleepboten NENE HATUN, KURTARAN, KURTARMA 16 en KURTARMA 17 slaagden er uiteindelijk in de tanker vlot te trekken, geholpen door de reddingsboten KIYEM 6 en KIYEM 7, in de loop van de dag. Het schip werd afgemeerd op de ankerplaats van Canakkale, vastgelegd door de NENE HATUN in positie 39.47 NB en 025.59 OL. (Timsen, 20-1-2026).

ROTTERDAM PEARL V, IMO 9557135, Bulk Carrier, 32.839 GT, 58.020 DWT, 2010 opgeleverd als STENTOR. 9-2009 vlag: Malta. 1-2010 verkocht aan Crown Ship Ltd., Malta. 1-2010 vlag: Panama. 9-2009 vlag: Marshall Islands. 9-2010 herdoopt MYCENAE. 2-2016 herdoopt ROWAN 3. 6-2021 herdoopt ROW. 8-6-2021 verkocht aan Vlaardingen Shipping Co. Ltd., 8-2021 vlag: Liberia (D5ZO6), in beheer bij SMT Shipping Cyprus Ltd. en SMT Shipping Poland sp zoo. 8-2021 herdoopt ROTTERDAM PEARL. 12-2023 verkocht aan Muiltalpa International S.A., Liberia, in beheer bij Muiltalpa International S.A. en Centrum Ship Management Ltd., 12-2023 herdoopt ROTTERDAM PEARL V.

Brand op bulkcarrier in Yingkou Bayuquan

Op 3 januari 2026, rond 21.40 uur lokale tijd, in de haven van Yingkou Bayuquan in de provincie Liaoning, brak er brand uit aan boord van de ROTTERDAM PEARL V. Nadat vlammen en dikke rook werden waargenomen, activeerde de bemanning de noodprocedure en waarschuwde de haven-autoriteiten. Het noodhulpcentrum van de haven van Yingkou, de lokale brandweer en de maritieme autoriteiten reageerden onmiddellijk en stuurden reddingspersoneel, brandweerwagens en blusboten naar de locatie. De brandweerlieden voerden ter plaatse een beoordeling uit, begonnen met het sproeien van koelwater en startten bluswerkzaamheden. De brand kon worden geblust zonder risico op herontbranding. De brand ontstond bij een verstopping in het schip, maar de exacte oorzaak wordt nog onderzocht. Het schip was op 19 december 2025 vertrokken uit Baoshan, Shanghai, en was op 31 december aangekomen bij de Bayuquan Steel Terminal, waar het ten tijde van het incident nog steeds lag afgemeerd. De bulkcarrier was in december aangehouden voor een inspectie door de havenautoriteiten. (Timsen, 7-1-2026).

SEA BIRD, IMO 9088536, LPG Tanker, 44.546 GT, 21-12-1995 opgeleverd als GAS SCORPIO. 2015 verkocht van Gas Diana Transport Inc., Liberia aan Minh Hai Sea Transport Trading Investment LLC (Cong Ty TNHH Dau Tu Thuong Mai Van Tai Bien Minh Hai), Panama, 2015 herdoopt EVERRICH 10. 7-2021 herdoopt SUN 10. 10-2023 herdoopt HERITAGE. 5-2024 vlag: Palau. 11-2024 vlag: onbekend. 23-5-2025 verkocht aan Beach Waves Ltd., 5-2025 vlag: Palau, in beheer bij Horizon Harvest Shipping LLC, Dubai, 5-2025 herdoopt SEA BIRD.

Detentie te Dongjiakou

De 'Sea Bird' werd op 12 oktober 2025 na aankomst in de haven van Dongjiakou door de autoriteiten van het Tokyo MoU-verdrag aan de kant gezet. Een inspectie bracht in totaal elf tekortkomingen aan het licht, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor de aanhouding. Diverse certificaten en delen van het schip, waaronder het accommodatieblok, de machinekamer en de brug, werden geïnspecteerd. Het schip verliet de haven op 15 oktober opnieuw met als bestemming Qingdao en ankerde op positie 35.20 NB en 120.02 OL, waar het tot en met 16 oktober stil lag. (Timsen, 16-10-2025).

Negen schaduwtankers gesanctioneerd door de VS

Het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën heeft negen tankers met Iraanse connecties op de sanctielijst geplaatst, waardoor hun wereldwijde activiteiten worden beperkt en het risico op handhaving voor de betrokken entiteiten toeneemt. De gesanctioneerde schepen, de CESARIA (IMO 9251602), LONGEVITY 7 (IMO 9240885, ex TORM GERTRUD), SEA BIRD (IMO 9088536), AVON (IMO 9034705, ex HELENE MÆRSK), AL DIAB II (IMO 9053816, ex CORAL OBELIA), AQUA SPIRIT (IMO 9197727, ex HAPPY BIRD van Unigas), EASTERN HERO (IMO 9353905), CHIRON 5 (IMO 9306665) en KEEL (IMO 9176929, ex ANNELEEN KNUTSEN), vervoerden ruwe olie, LPG, condensaat, HSFO en nafta door Oost- en Zuid-Azië. Hun activiteiten omvatten leveringen aan Pakistan, Oost-Azië, de Verenigde Arabische Emiraten en Somalië, vaak via overslag van schip naar schip. Deze stap intensiverde de inspanningen van Washington om de Iraanse schaduwvloot te ontwrichten en de toegang van Iran tot inkomsten te beperken. Timsen, 30-1-2026).

SOLONG, IMO 9322554 (NB-331), Container Ship, 7.852 GT, 9.322 DWT, 29-6-2004 kiel gelegd, 1-5-2005 te water, 27-10-2005 opgeleverd door Santierul Naval Damen Galati S.A. (847) als HALLAND aan M.S. Sleipnir J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij J. Kahrs Bereederungs GmbH & Co. K.G. en J. Kahrs Schiffahrt GmbH & Co. K.G. 8-2007 herdoopt SLEIPNER. 5-2016 verkocht aan M.S.

"Solong" Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Cyprus, 4-2016 vlag: Portugal (MAR) (CQBI), in beheer bij Ernst Russ Maritime Management GmbH & Co. K.G., Hamburg en Köpping Reederei GmbH & Co. K.G., 4-2016 herdoopt SOLONG. 9-2024 voor 12 maanden in charter bij Samskip B.V., Rotterdam.

9-3-2025 vertrokken van Grangemouth naar Rotterdam. 10-3-2025 om 09:48 uur op ongeveer 9 mijl uit de kust van Lincolnshire in aanvaring gekomen met de ten anker liggende tanker STENA IMMACULATE (IMO 9693018), op beide schepen brak brand uit. De 32 opvarenden zijn aan wal gezet te Grimsby. Om hulp te bieden voeren uit o.a. de VB SUPERMAN, VB PULLMAN, VB TRUEMAN, VB KINGSMAN, SVITZER STAFFORD, SVITZER CASTLE, SVITZER JOSEPHINE, SVITZER HARTY, EEMS WRESTLER, PUTFORD JAGUAR en SEACOR JANGTZE.

11-3-2025 met de sleepboten MULTRATUG 35, MULTRATUG 36 en CAMPERDOWN naar een zuiderlijke positie gebracht in de monding van de Humber, nog steeds brandende, VB KINGSMAN, EEMS WRESTLER stand-by. 11-3-2025 de Russische kapitein van de SOLONG, Vladimir Motin, gearresteerd op verdenking van ernstige nalatigheid met de dood tot gevolg. De berging van de SOLONG was in handen van het Amerikaanse T&T, ook de schepen van Multraship waren erbij betrokken.

28-3-2025 te Aberdeen met de sleepboten MULTRATUG 35 en MULTRATUG 36 en de schepen MULTRASALVOR 4 (Salvage Ship) en FORTH WARRIOR (Utility Vessel).



6-2025 verkocht voor sloop aan Van Galloo Gent. 9-8-2025 vertrokken van Aberdeen naar Gent met de sleepboot MULTRATUG 36, 12-8-2025 gearriveerd te Gent, assistentie over de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen van de sleepboot MULTRATUG 35 en stand-by de MULTRATUG 1. (Foto: Wim Kosten, op de Westerschelde op weg naar Gent).

Kapitein Motin deed niets om een aanvaring te voorkomen totdat zijn schip zich op een mijl afstand van de tanker bevond.

Op 14 januari verklaarde James Leonard KC, de advocaat van Vladimir Motin, dat er geen twijfel over bestond dat de kapitein van de SOLONG een aanvaring met de STENA IMMACULATE niet had kunnen voorkomen, en dat de vraag was in hoeverre hij schuld had.

De verdachte erkende dat hij vanaf 8 uur 's ochtends alleen op de brug de SOLONG navigeerde. Hij was zich via de radar bewust van de STENA IMMACULATE op minstens negen zeemijlen afstand en wist dat deze zich recht in het pad van de SOLONG bevond. De SOLONG voer op de automatische piloot met een snelheid van ongeveer 16 knopen. Toen de SOLONG zich op ongeveer drie zeemijlen afstand bevond, zag Motin de STENA IMMACULATE. De heer Leonard vertelde de juryleden: "De verdachte zal zeggen dat hij, toen hij zich op ongeveer één zeemijl van de positie van de STENA IMMACULATE bevond, probeerde de SOLONG uit de automatische piloot te halen om handmatig koers te veranderen naar stuurboord en de achtersteven van de STENA IMMACULATE te passeren. Er is geen twijfel over mogelijk dat er geen aanvaring zou zijn geweest als hij op de beoogde manier koers had veranderd. Die poging mislukte en de SOLONG veranderde helemaal geen koers." De advocaat verzocht de juryleden te overwegen of het "redelijk" was om te wachten tot de SOLONG zich op één zeemijl van de STENA IMMACULATE bevond voordat hij probeerde weg te sturen, en waarom hij tot dat moment wachtte. Andere vragen waren wat Motin – indien iets – had moeten doen nadat hij zich bewust werd van de STENA IMMACULATE, toen de SOLONG zich op minstens negen zeemijl afstand bevond, maar voordat hij het schip daadwerkelijk in het zicht had op ongeveer drie zeemijl afstand. De juryleden werden ook gevraagd te overwegen wat Motin had

moeten doen toen de STENA IMMACULATE zich op drie zeemijlen afstand bevond en voordat deze een afstand van één zeemijl bereikte. Rechercheur Constance Richard Bayley werd opgeroepen om bewijsmateriaal van de aanklager te presenteren, waaronder geluidsopnamen van de SOLONG van voor en na de aanvaring.

De juryleden bekeken vervolgens schokkende videobeelden van het moment waarop de SOLONG tegen de zijkant van de STENA IMMACULATE botste, waardoor vlammen en rook de lucht in schoten. Een minuut later was Motin op de audio te horen zeggen: "STENA IMMACULATE, STENA IMMACULATE." Op een opname van de STENA IMMACULATE was een luide klap te horen, gevolgd door Amerikaanse bemanningsleden die riepen: "Verdomme... wat heeft ons net geraakt... een containerschip... dit is geen oefening, dit is geen oefening, brand brand brand, we hebben een aanvaring gehad." Op de achtergrond klonken meerdere alarmbellen en werd herhaaldelijk op een scheepshoorn geblazen. Op een ander videofragment van de SOLONG was een mannenstem te horen die zei: "Heer, help ons. Heer, help ons. Heer, help ons." Motin verliet de brug via een ladder aan de buitenkant en verliet het schip. De overgebleven bemanning vertrok in een reddingsboot voordat ze met een reddingsboot aan wal werden gebracht.

Eerder op 14 januari ontsloeg rechter Baker een jurylid, omdat hij had geconstateerd dat deze zich 'afleidde en zich niet concentreerde op het bewijsmateriaal in het proces'. Hij legde de overgebleven elf juryleden uit dat hij 'ongeschikt was gebleken om in de jury te dienen'. Motin, afkomstig uit Primorsky, St. Petersburg, ontkent doodslag en het proces in de Old Bailey wordt voortgezet. (Timsen, 16-1-2026).

Motin beweerde dat het zusterschip een stuurfout had.

Vladimir Motin uit Primorsky in Sint-Petersburg, Rusland, de laatste kapitein van de SOLONG, verklaarde voor de rechtbank in de Old Bailey in Londen dat iemand van de rederij hem had verteld dat een soortgelijk schip een "plotselinge roerblokkade" had ondervonden. Motin zei dat hem was verteld dat hij niet "bang" hoefde te zijn als het op de SOLONG zou gebeuren en dat hij het probleem kon verhelpen door de stuurinrichting opnieuw op te starten, de pomp uit te zetten en weer aan te zetten. Hij voegde eraan toe dat het incident "nog steeds onderzocht werd en dat hij me vroeg of ik een soortgelijk probleem had gemeld, waarna hij het zou doorgeven aan de technische dienst. Ik heb dit probleem nooit gehad. Het is hier [op de SOLONG] nooit gebeurd." Motin vertelde de jury dat hij sinds 1985 op schepen werkte en in 2009 kapitein van de SOLONG werd, met een rooster van zes maanden op en zes maanden af. Hij had al verschillende reizen gemaakt van Grangemouth in Schotland naar Rotterdam toen de aanvaring plaatsvond. Hij zei dat het zicht op de dag van het ongeluk ongeveer drie zeemijl was en dat het daglicht was toen hij weer aan de wacht begon. Onder die omstandigheden was er geen behoefte aan een tweede persoon op de brug. Hij had al vele malen eerder alleen op wacht gestaan onder vergelijkbare omstandigheden. De rechtbank hoorde eerder dat Motin tegen de politie had verklaard dat hij had geprobeerd de besturing van het schip handmatig over te nemen toen het zich op anderhalve kilometer afstand van de STENA IMMACULATE bevond, maar dat de automatische piloot niet uitschakelde. Motin ontkent dood door grove nalatigheid. Het proces werd voortgezet. (Timsen, 22-1-2026).

Proces: Russische scheepskapitein verklaarde dat hij niet in slaap was gevallen achter het roer.

Vladimir Motin, 59, die als enige wachtdienst had op de SOLONG, heeft ontkend in slaap te zijn gevallen achter het roer toen zijn schip in botsing kwam met de STENA IMMACULATE voor de kust van East Yorkshire, waarbij bemanningslid Mark Angelo Pernia, 38, om het leven kwam. Mark hielp technici met reparaties vanaf 8 uur 's ochtends toen de schepen op 10 maart 2024 om 09:47 uur botsten. De rechtbank in Old Bailey hoorde op 26 januari dat Motin zich bewust werd van het andere schip toen het zich op ongeveer 10 tot 12 zeemijlen afstand bevond. Motin staat terecht voor de "volledig vermijdbare" dood van een van de bemanningsleden. Motin ontkent dit en voegt eraan toe dat hij noch bewusteloos is geraakt, noch naar het toilet is gegaan. Hij verklaarde dat hij de brug niet had verlaten vanaf 08:00 uur 's ochtends. Zijn schip was op 9 maart om 21:05 uur vertrokken uit Grangemouth in Schotland. De rechtbank in Londen hoorde hoe Motin radar gebruikte om de koers van de SOLONG te volgen vóór het ongeluk. Motin schakelde de automatische piloot uit toen zijn schip zich op ongeveer een zeemijl van de STENA IMMACULATE bevond en stuurde het schip in een hoek van 15 graden, zo bleek tijdens de rechtszitting. Gevraagd of hij daarbij naar de bedieningselementen keek, antwoordde de verdachte: 'Letterlijk, ik heb het meer dan duizend keer gedaan.' Motins pogingen om van koers te veranderen mislukten. Hij voegde eraan toe dat hem was verteld dat een ander schip van de rederij, de SAMSKIP EXPRESS, onlangs een roerstoring heeft gehad. De kapitein probeerde de stuurinrichting te stoppen en opnieuw te starten, zoals hem was geadviseerd bij een soortgelijk probleem, maar 'niets hielp', aldus Motin. Rechter Baker vroeg: 'Dacht u er op dat moment aan om vaart te minderen of heeft u er helemaal niet aan gedacht?' Motin antwoordde: 'Ik dacht dat ik het probleem snel zou oplossen in plaats van de motor in de achteruit te zetten.' De rechtszaak werd voortgezet. (Timsen, 27-1-2026).

Russische kapitein tijdens kruisverhoor

Op 27 januari werd de Russische staatsburger Vladimir Motin geconfronteerd met het "ernstige en overduidelijke" risico op overlijden toen de 'Solong' de STENA IMMACULATE raakte, beide geladen met brandbare goederen. De STENA IMMACULATE, met een bemanning van 23, vervoerde meer dan 220.000 vaten JetA1 hoogwaardige vliegtuigbrandstof, en de SOLONG, met een bemanning van 14, vervoerde voornamelijk alcoholische dranken en enkele gevaarlijke stoffen, waaronder lege maar vervuilde containers met natriumcyanide. In de Old Bailey werd Motin ondervraagd over zijn nalatigheid om alarm te slaan,

hulp in te roepen of eerder te handelen om de aanvaring met de aangemeerde tanker te voorkomen. Tijdens het kruisverhoor vroeg Tom Little KC hem of het voorzienbaar was dat hij iemand had kunnen doden, hetzij door overboord te vallen, hetzij op een andere manier als gevolg van de aanvaring. Motin verklaarde dat hij geen kennis had van de inhoud van de tanker. De officier van justitie stelde dat de aard van de aanvaring voorzienbaar was en dat er een ernstig en duidelijk risico op overlijden bestond voor iemand aan boord van de Solong of STENA IMMACULATE. Als Motin tijdig alarm had geslagen, had Mark Pernia, die bij het ongeluk om het leven kwam, van de boeg kunnen komen en het overleefd. De officier van justitie verwierp de bewering van de verdachte dat hij "niet wist" dat meneer Pernia zich op de boeg bevond, en wees erop dat hij dienst had en in dat gebied aan het werk was. Aan het einde van zijn kruisverhoor zei de officier van justitie dat als er geen aanvaring had plaatsgevonden, Mark Pernia uiteraard nog in leven zou zijn. Eerder in zijn kruisverhoor had de heer Little een reeks vermeende tekortkomingen van de verdachte in de aanloop naar de aanvaring opgesomd. Hij suggereerde dat Motin niet te allen tijde goed had uitgekeken, niet alle beschikbare middelen had gebruikt om het risico op een aanvaring te bepalen, de radarapparatuur niet had gebruikt en niet genoeg tijd had genomen om de aanvaring te voorkomen of af te remmen. Motin ontkende deze aantijgingen. De verdachte verklaarde dat hij een "fout" had gemaakt toen hij probeerde over te schakelen naar de handmatige modus en niet doorhad dat de automatische piloot nog aan stond. Motin ontkent doodslag en de rechtszaak in de Old Bailey werd verdaagd tot 28 januari. (Timsen, 28-1-2026).

Kapitein Motin veroordeeld tot zes jaar gevangenisstraf

Een Britse rechtbank heeft de Russische kapitein Vladimir Motin veroordeeld tot zes jaar gevangenisstraf. Volgens de aanklagers had Motin belangrijke alarmsystemen uitgeschakeld, geen goed uitkijk gehouden en duidelijke radarwaarschuwingen genegeerd die de tanker voor hem aangaven. Een jury in Londen veroordeelde hem voor dood door grove nalatigheid. De rechter zei dat de aanvaring volledig te voorkomen was en omschreef de kapitein als "een ongeluk dat stond te gebeuren".

De zaak werd nauwlettend gevolgd in de wereldwijde scheepvaartindustrie, waar gevangenisstraffen voor kapiteins die betrokken zijn bij dodelijke ongelukken nog steeds zeldzaam zijn. (Timsen, 5-4-2026).

SPARTA IV, IMO 9743033 (NB-324), General Cargo Ship, 7.522 GT, 8.870 DWT, 1-2018 opgeleverd als SPARTA IV aan OBL-Shipping LLC, vlag: Togo. 6-2018 vlag: Rusland (UIYM). 11-2020 verkocht aan SC-South LLC, Novorossiysk, vlag: Rusland.



MYS ZHELANIYA, IMO 9366110, General Cargo Ship, 11.864 GT, 17.300 DWT, 5-2008 opgeleverd als BELUGA GENERATION aan Beluga Fleet Management GmbH. 5-2008 herdoopt BBC ORINOCO. 7-2008 verkocht aan Amanda Kai Freese, Antigua and Barbuda, in beheer bij Freese Shipping GmbH & Co. K.G. 11-2011 herdoopt GISELE SCAN. 10-2012 herdoopt AMAND. 4-2013 herdoopt CLIPPER MIAMI. 7-2013 in beheer bij Thorco Shipping A/S. 8-2016 herdoopt BBC ORINOCO. 25-11-2019 verkocht aan Transstroy LLC, 11-2019 vlag: Rusland (UBQT4), in beheer bij Eco Shipping LLC, 11-2019 herdoopt MYS ZHELANIYA. 20-5-2025 verkocht aan Arctic-Trans LLC, Rusland. (Foto GISELE SCAN: Foggy/Shipspotting, 8-2012, Malacca Strait).

Russisch konvooi onderweg naar Port Said

De afgelopen uren is een Russisch konvooi waargenomen dat de Middellandse Zee binnenvoer na rond de jaarwisseling het Kanaal te zijn gepasseerd, afkomstig uit Kaliningrad. De groep bestaat uit de Russische vrachtschepen MYS ZHELANIYA (IMO: 9366110) en SPARTA IV, geëscorteerd door de torpedobootjager

RFS SEVEROMORSK (vlagnummer 619). Het besluit om het konvooi helemaal tot in de Middellandse Zee te escorteren, en niet alleen door het Kanaal, onderstreepte het operationele belang dat Moskou aan deze manoeuvre leek te hechten. De RFS 'Severomorsk' is momenteel het belangrijkste Russische oppervlakteschip dat in het Middellandse Zeegebied is gestationeerd, en de inzet ervan als escorteschip was allesbehalve routine. Beide vrachtschepen hadden Port Said als bestemming met een verwachte aankomsttijd van 19 januari 2026. Port Said wordt echter vaak gebruikt als placeholder voor schepen die het Suezkanaal willen passeren of breder actief zijn in het oostelijke Middellandse Zeegebied, en bestemmingen kunnen op korte termijn worden gewijzigd. Op dit moment was het nog onduidelijk of het konvooi richting Egypte, de Levant of een andere Middellandse Zeehaven zou varen. Wat opvalt, is de begeleiding zelf. In voorgaande jaren werden soortgelijke Russische logistieke bewegingen – waaronder die met schepen van de Sparta-klasse – niet altijd begeleid door een hoogwaardig marineschip. De aanwezigheid van de SEVEROMORSK suggereerde een voorzichtiger en gemilitariseerde aanpak, waarschijnlijk ingegeven door toegenomen spanningen, intensievere surveillance en de groeiende strategische waarde van maritieme bevoorradingsroutes die de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee en daarbuiten met elkaar verbinden. De rol van de SEVEROMORSK is niet symbolisch. Het toewijzen van een dergelijk schip aan escorttaken geeft aan dat Rusland prioriteit geeft aan de veiligheid van bepaalde logistieke stromen, zelfs ten koste van het binden van schaarse marinecapaciteit. (Timsen, 10-1-2026).
MYS ZHELANIYA: 16-1-2026 te Tobruk, 18-1-2026 van Tobruk richting Istanbul.
SPARTA IV: 22-12-2025 van Baltiysk, 20-1-2026 te Tartus.

Gesanctioneerd Russisch schip op weg naar Tartus

De MYS ZHELANIYA heeft militaire lading afgeleverd in Libië nadat het schip op 16 januari afmeerde in de haven van Tobruk, op weg vanuit de Russische haven Baltiysk. De begeleiding door een anti-onderzeebootschip van de Project 1155 Udaloy-klasse duidde op de hoge waarde van de geleverde lading, die waarschijnlijk bedoeld was ter ondersteuning van het Russische "Afrikaanse Korps" in de regio. Hoewel de MYS ZHELANIYA de bestemmingshaven in de navigatiesystemen verborgen hield, bevestigden de geregistreerde route en eerdere inlichtingen dat de lossing in Tobruk plaatsvond. Tegelijkertijd was een ander gesanctioneerd schip, de SPARTA IV, op weg naar de Syrische haven van Tartus. Het is zeer waarschijnlijk dat ook dit schip militaire uitrusting vervoerde. Ondanks dat beide schepen dezelfde bestemming hadden, liepen hun routes later uiteen. Beide schepen zijn eigendom van bedrijven die direct betrokken zijn bij de bevordering van de Russische militaire en energieambities. De SPARTA IV is eigendom van SK-Yug, een dochteronderneming van het gesanctioneerde bedrijf Oboronlogistika, dat gespecialiseerd is in de levering aan het Russische Ministerie van Defensie. De MYS ZHELANIYA is eigendom van het grote bouwbedrijf Transstroy, dat eveneens onder sancties valt. Het bedrijf speelt een belangrijke rol bij de uitvoering van grootschalige Russische energieprojecten in het noordpoolgebied en de noordelijke regio's. (Timsen, 20-1-2026).

Russisch konvooi gespot voor de kust van Italië

Op 3 februari voer een vloot van de Russische marine door het Kanaal van Sicilië, nadat ze de Italiaanse territoriale wateren ten zuidoosten van Sicilië op de voet hadden gevolgd en een korte manoeuvre in de Ionische Zee hadden uitgevoerd. De beweging, die 's middags werd waargenomen, onderstreepte eens te meer hoe de centrale Middellandse Zee een actieve corridor blijft voor Russische marine-inzet, zelfs te midden van de toegenomen regionale aandacht.

De groep bestond uit de torpedobootjager RFS SEVEROMORSK, de tanker KAMA en de SPARTA IV. Na de buitenste grenzen van de Italiaanse territoriale wateren ten zuidoosten van Sicilië te hebben bereikt, veranderde de formatie oostwaarts van koers en voer kort de Ionische Zee binnen, alvorens de westwaartse koers door het Kanaal van Sicilië te hervatten. Hoewel het navigatieprofiel in overeenstemming was met het internationale zeerecht, trok de nabijheid van Italiaanse wateren onvermijdelijk de aandacht. De doorvaart werd niet alleen gemonitord door maritieme en geallieerde netwerken voor maritieme bewaking, maar ook vanuit de lucht.

Een ATR P-72A maritiem patrouillevliestuig van de Italiaanse luchtmacht opereerde tijdens de passage in hetzelfde gebied en voerde een surveillancemissie uit die overeenkwam met de taken op het gebied van maritieme veiligheid en situationeel bewustzijn die routinematig boven de centrale Middellandse Zee worden uitgevoerd. Op weg naar Gibraltar nam de 'Sparta IV' niet de meest directe route, maar maakte een omweg via de Ionische Zee. (Timsen, 3-2-2026).

Russisch schip dat voor de kust van Sardinië rondhangt

Op 4 februari bevond de SPARTA IV zich onder onduidelijke omstandigheden ten oosten van Sardinië, nadat het schip de vorige nacht abrupt van koers was veranderd en noordwaarts was gevaren. Het schip, dat aanvankelijk op weg leek naar Gibraltar en vervolgens Rusland, voer al zo'n zes uur heen en weer op hetzelfde stuk zee met een constante snelheid van ongeveer 11 knopen. Hoewel er geen absolute bevestiging was dat de SPARTA IV samenwerkte met de Russische marineschip SEVEROMORSK en de tanker KAMA, bleef de waarschijnlijkheid dat de drie schepen met elkaar verbonden waren groot, wat de toch al ongebruikelijke situatie nog onduidelijker maakte. (Timsen, 4-2-2026).

STENA NAUTICA, IMO 8317954, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 29-5-1985 te water, 21-4-1986 opgeleverd door Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov (234) als NIELS KLIM aan Danske Statsbaner, Denemarken. 19.763 BRT. 148 Cabines, laadcapaciteit: 1.235 meter, 17,5 knopen. 12.470 kW, 2 × B&W 8L45GB. 1991

verkocht aan Stena Nautica Line Ltd., Bahamas, herdoopt STENA NAUTICA. 1991 herdoopt ISLE OF INNISFREE. 1995 herdoopt LION KING. 1996 herdoopt STENA NAUTICA. 2003 nieuwe meting: 19.504 GT. 2004 verkocht aan Stena Bermuda Line Ltd., Bahamas. 2004 verkocht aan Stena Rederi AB, Zweden (SGQU). 8-2009 verkocht aan Stena Rederi AB, Zweden (SGQU), in beheer bij Stena Line Scandinavia AB. 2026 Stena Line besloot begin februari de veerroute tussen Grenå en Halmstad te sluiten. De route, die sinds 2020 in gebruik is, eindigt op 30 april 2026, wanneer de veerboot STENA NAUTICA voor de laatste keer tussen de twee havens vaart.



Stena RoRo bestelt toekomstbestendige C-FLEXER RoRo's van de volgende generatie

Stena RoRo bestelde twee 2 next-generation C-FLEXER RoRo-schepen China Merchants Industry Weihai, man en optie op vier schepen. De schepen zijn ontworpen om te voldoen aan toekomstige regelgeving en brandstofeisen. De ro-ro's zijn ontwikkeld door Stena RoRo in nauwe samenwerking met NAOS Ship and Boat Design. De Multi-fuel motoren zijn voorbereid op koolstofarme brandstoffen. De oplevering is gepland voor maart en juni 2029, de optionele vaartuigen worden daarna om de drie maanden opgeleverd. Lengte: 200 m., breedte: 31 m., diepgang: 7,5 meter, 15.000 ton DWT, snelheid: 21 knopen. De capaciteit hangt af van de configuratie, de 3-deks versie: 3.400 rijstrook-meter en met 4 dekken is dat 4.750 rijstrook-meter. (Bron: Stena RoRo, Illustratie Stena / Peter Mild, 2 februari 2026).

SUEZ RAJAN, IMO 9524475, Crude Oil Tanker, 81.282 GT, 158.574 DWT, 2-12-2010 kiel gelegd, 13-5-2011 te water voor Omniblue Shipping Inc., 21-7-2011 verkocht aan Suez Pearl Ltd., 26-8-2011 opgeleverd door Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd. (2303) als SUEZ RAJAN aan Suez Rajan Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Empire Navigation Inc., Athene. 4-3-2021 verkocht aan Fleetscape Suez Rajan LLC, Marshall Islands, in beheer bij Empire Navigation Inc., Athene. 25-5-2023 verkocht aan Suez Rajan Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Empire Navigation Inc., Athene. 13-9-2023 verkocht aan St. Nikolas Maritime Ltd., Marshall Islands, herdoopt ST. NIKOLAS.

Iran stond bemanningswisseling toe

Iran heeft toestemming gegeven voor een bemanningswissel op de gekaapte ST. NIKOLAS, die nog steeds voor de kust van Bandar Abbas ligt. De scheepsbeheerder, het in Griekenland gevestigde Empire Navigation, bevestigde in een e-mail dat 11 van de 17 overgebleven bemanningsleden aan boord van de tanker zijn vrijgelaten. De 11 Filippijnse bemanningsleden zouden vanaf 10 maart terugkeren naar Manilla. Negen bemanningsleden arriveerden die dag en twee anderen zouden op 13 maart aankomen. De overige zes bemanningsleden zouden naar verwachting ook terugkeren zodra hun vervangers arriveren. Het bedrijf sprak zijn oprechte dank uit aan de bemanning voor hun prijzenswaardige gedrag en veerkracht tijdens deze moeilijke periode, aan het bemiddelingsbureau in Manilla en aan het Ministerie van Migrantenarbeid voor hun uitstekende samenwerking. Een vervangende bemanning zal binnenkort aan boord van het schip arriveren. (Timsen, 11-3-2024).

Filippijnse bemanningsleden keerden terug naar huis.

Iran heeft de Filippijnse bemanningsleden van de ST. NIKOLAS vrijgelaten, een schip dat in januari in beslag werd genomen met 145.000 ton olie aan boord. De achttien bemanningsleden mochten pas vertrekken nadat er vervangend personeel was gevonden. Een Grieks bemanningslid werd kort daarna vrijgelaten. De Filippijnse bemanningsleden mochten vanaf eind januari in groepen naar huis terugkeren. De laatstgenoemden keerden vorige week terug naar Manilla. (Timsen, 27-3-2024).

Iran laat de in beslag genomen tanker vrij

Iran heeft de ST. NIKOLAS in stilte vrijgelaten zonder de lading, die bestond uit een miljoen vaten Iraakse ruwe olie. Het schip, dat al twee jaar werd vastgehouden, is op weg naar Oman. De rederij Empire Navigation bevestigde dat het schip op 10 januari 2026 in Oman aankwam en dat de bemanning in goede gezondheid verkeerde. De Iraniërs hadden tijdens de inbeslagname een deel van de apparatuur aan boord beschadigd om detectie te voorkomen. Iran had aanvankelijk gezegd dat het de olielading in beslag had genomen als vergelding voor een Amerikaanse inbeslagname, maar Reuters meldde maanden later dat Iran de olie in stilte had vrijgegeven tijdens een overdracht van schip naar schip. De inbeslagname was een vergeldingsactie tegen de Griekse rederij Empire Navigation. In 2023 hielp Empire Navigation de Amerikaanse autoriteiten bij de inbeslagname van de Iraanse lading aan boord van het schip, voorheen genaamd SUEZ RAJAN. Een Amerikaanse rechtbank had de inbeslagname van de Iraanse lading van de SUEZ RAJAN bevolen. In augustus 2023 werd de Iraanse lading van het schip gelost aan de kust van Texas. Daarna werd de tanker herdoopt en teruggestuurd naar het Midden-Oosten. Op 11 januari 2024 werd het schip, samen met de lading, door Iran in beslag genomen. De olielading werd tussen 23 en 25 juli via een schip-naar-schip-overlading overgeladen op de T. SEMAHAT (IMO: 9804148) nabij Larak Island. De Turkse raffinaderij Tupris verklaarde dat zij de ruwe olie had gekocht van SOMO, een Iraaks staatsoliebedrijf. De raffinaderij meldde tevens dat de ruwe olie nu bestemd is voor de raffinaderij en naar verwachting in september zal aankomen. De T. SEMAHAT lag op 26 juli ten anker op de ankerplaats van Khor Fakkan. (Timsen, 14-1-2026).



TANGIER MÆRSK, IMO 1029338, Container Ship, Neo Panamax, 83.862 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, aanvankelijk i.a. als AEGIR 1566, 1-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1566, 30-1-2026 opgeleverd als TANGIER MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OUMZ2).

A.P. Møller – Mærsk heeft de eerste stap gezet in een nieuwe serie middelgrote containerschepen met de bouw van de TANGIER MÆRSK. Het schip is het eerste van in totaal zes nieuwe schepen van 9000 TEU, die allemaal zijn uitgerust met dual-fuel motoren die op methanol kunnen draaien.

Het schip wordt gebouwd op de scheepswerf van Yangzijiang Shipbuilding Group in Jingjiang, China, en markeert het begin van een algemene serie die als nieuw deel in de vloot van Maersk zal worden opgenomen. (Afbeelding: Maersk).

TEMA MÆRSK, IMO 1029340, Container Ship, Neo Panamax, 84.500 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1567, 1-8-2026 oplevering als TEMA MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OZBK2).

TAURANGA MÆRSK, IMO 1029352, Container Ship, Neo Panamax, 84.500 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1568, 30-9-2026 geplande oplevering als TAURANGA MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OVYL2).

TACOMA MÆRSK, IMO 1029364, Container Ship, Neo Panamax, 84.500 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1569, 30-10-2026 geplande oplevering als TACOMA MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OVM2).

TIANJIN MÆRSK, IMO 1029376, Container Ship, Neo Panamax, 84.500 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1570, 30-12-2026 geplande oplevering als TIANJIN MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OVYN2).

TILBURG MÆRSK, IMO 1029388, Container Ship, Neo Panamax, 84.500 GT, 114.000 DWT, 9000 TEU, 23-6-2023 in aanbouw onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2023-1571, 30-3-2027 geplande oplevering als TILBURG MÆRSK aan Mærsk A/S. vlag: Denemarken (DIS) (OVYQ2).



TAVIAN, IMO 9147447, Crude Oil Tanker, 57.148 GT, 105.336 DWT, 10-4-1998 opgeleverd als NORDMARK aan Reederei NORD Klaus E. Oldendorff GmbH, vlag: Cyprus (P3XN7). 57.148 GT, 32.280 NT, 98.999 DWT. 2001 in beheer bij Reederei NORD Klaus E. Oldendorff Ltd. 5-9-2003 in beheer bij Reederei NORD Klaus E. Oldendorff Ltd. en Thome Ship Management Pte. Ltd. 29-4-2013 in beheer bij MKTM Ltd. 5-2013 vlag: Marshall Islands. 3-2014 herdoopt ATLANTIK. 6-2014 vlag: Liberia. 2015 in beheer bij Leader Ship Management LLC. 4-2015 herdoopt SANTORINI. 10-2016 vlag: Panama, 7-10-2016 in beheer bij Fides Ship Management LLC, 10-2016 herdoopt SIENNA. 2-2019 vlag: Rusland, 2-2019 herdoopt SIERRA. 6-2020 verkocht aan Rustanker LLC, vlag: Rusland. 2-2021 herdoopt LETO. 8-2021 vlag: Tanzania. 8-2021 herdoopt ORCA. 23-7-2022 verkocht aan Twist Chartering Ltd., vlag: Tanzania, 7-2022 herdoopt ALISA. 2-2024 vlag: Guyana (FALSE). 2-2024 herdoopt TIA. 8-2024 herdoopt TAVIAN. 11-7-2025 verkocht aan Sempre Shipping Ltd., 7-2025 vlag: Kameroen (TJM0157), 7-2025 herdoopt ARCUSAT. (Foto: Kees Bustraan†, 1-12-2008, Willemstad).

IMO number	Name of ship	Gross tonnage	Type of ship	Year of build	Flag
9147447	ARCUSAT	57148	Crude Oil Tanker	1998	Cameroon (CMR)
1095337	ARCUSAT	57332	Crude Oil Tanker	2025	Tanzania (TZA)

ARCUSAT, IMO 1095337, Crude Oil Tanker, 57.332 GT, 107.994 DWT, 12-2024 geregistreerd als (bouwnummer) LINHAI HUAJIE LH202313, 12-2024 NEVER EXISTED. 3-2025 geregistreerd als ARCUSAT voor Sempre Shipping Ltd., vlag: Tanzania (onbekend). De Crude Oil Tanker TAVIAN kreeg ook IMO 1095337, vlag: Kameroen (TJM0157).

Zombietanker met nieuw IMO-nummer passeerde de Fehmarn-gordel.

De TAVIAN, die in maart 2025 in China onder onduidelijke omstandigheden een nieuw IMO-nummer had gekregen, samen met een tiental andere tankers die daarom ook wel "zombietankers" werden genoemd, werd op 10 december in de Fehmarngordel aangetroffen. Het schip vervoerde ongeveer 100.000 ton Russische ruwe olie, onderweg van Primorsk. In september was het schip in de Perzische Golf van de scheepsregisters verdwenen onder de naam TIA. De tanker werd in 1998 gebouwd op de Halla-scheepswerf in Samho onder bouwnummer 1043 voor de rederij Nord, eigendom van de Duitse reder Klaus Oldendorff, die het schip tot 2013 exploiteerde als de NORDMARK. Na te zijn verdwenen in de Perzische Golf, dook het schip in maart 2025 weer op als een nieuwbouwschip met een nieuw IMO-nummer, onder rompnummer

LH202313, gebouwd door de Linhai Huajie Shipbuilding Co. Ltd.-scheepswerf in China. De TAVION heet echter wel degelijk TIA, en TAVIAN is nu de dertiende naam van het schip. De TAVIAN trok de aandacht van de autoriteiten tijdens haar reis over de Oostzee, niet in de laatste plaats vanwege haar thuishaven Kribi in Kameroen. Dit West-Afrikaanse land heeft pas in december 2024 een online register ingesteld voor de flexibele en onbureaucratische registratie van alle soorten zeeschepen. Als gevolg hiervan behoort Kameroen nu tot de vlaggen die de voorkeur genieten van tankers van de schaduwvloot en wordt het schip steeds vaker als illegaal aangemerkt door Europese havenautoriteiten.

De TAVIAN heeft tot nu toe echter havenstaatsinspecties weten te ontwijken door op zee te blijven. Hoewel de Duitse federale politie en een vliegtuig van het Centraal Commando Maritieme Noodgevallen aanwezig waren, nam de kapitein van de TAVIAN correct contact op met de scheepvaartverkeersdienst via de radio en gaf hij details over de scheepsverzekering door. Deze details konden echter niet worden geverifieerd.

Mocht de tanker ooit onder de jurisdictie van BG Verkehr of een andere EU-autoriteit voor inspectie komen, dan zouden haveninspecteurs eerst proberen bewijs te verzamelen van de frauduleuze heruitgifte van een IMO-nummer. Indien het vermoeden gegrond blijkt, zou dit een duidelijk veiligheidsgebrek vormen dat tot inbeslagname van het schip zou kunnen leiden. De enige manier om dit te bewijzen zou waarschijnlijk een onderzoek zijn van de MAN B&W-hoofdmotor, waarvan alle onderdelen, van de krukas tot de cilinders, hun eigen serienummers hebben. Het bewijs zou ook internationale gevolgen hebben, aangezien de relevante veiligheidsautoriteiten zouden worden geïnformeerd, omdat het misbruik van een nieuw uitgegeven IMO-nummer voor een bestaand schip waarschijnlijk een strafbaar feit is. Het IMO-nummer van de TAVIAN werd in China vervalst. In mei verliet het schip de haven van Zoushan en zette koers naar de Oostzee. Het schip omzeilde EU-wateren. De TAVIAN voer door de Oostzee zonder te stoppen. Als een schip als staatloos wordt beschouwd vanwege het voeren van een valse vlag, mogen de mariniers aan boord de nationaliteit van het schip vaststellen. (Timsen, 27-12-2025).

Russische zombietanker gespot onder valse naam

De Russische schaduwtanker 'TAVIAN is op 8 januari 2026 gespot terwijl hij onder een valse naam door het Engelse Kanaal voer, in wat een nieuwe poging lijkt te zijn om sancties te omzeilen. Het schip werd in augustus 2024 gesanctioneerd als TIA, later hernoemd tot TAVIAN, en vaart nu onder de naam Arcusat, met een Kameroense vlag. Het vertrok op 30 december 2025 vanaf de STAR Rafineri bij Izmir en is vermoedelijk op weg naar Rusland. De opgegeven bestemming was de Golf van Finland met een verwachte aankomsttijd van 13 januari.

Het schip zond het IMO-nummer uit van een schip dat gesloopt of uitgeschreven was, in een poging zich te vermommen als een ander, niet-geregistreerd schip. Het had zijn naam en vlag veranderd en claimde een andere identiteit om detectie te voorkomen. De Britse regering hield de TAVIAN in de gaten, omdat het afschrikken, ontwrichten en verzwakken van de Russische schaduwvloot een prioriteit voor de regering was.

De TAVIAN passeerde op 10 december het eiland Fehmarn, geëscorteerd door twee Russische torpedobootjagers. Aan boord bevond zich 100.000 ton ruwe olie, geladen in de Russische haven van Primorsk. Het schip werd in 1998 gebouwd onder de naam NORDMARK (IMO: 9147447). In augustus 2024 werd de tanker, die toen voer onder de naam TIA, gesanctioneerd. In oktober 2024 gebruikte de TIA voor het laatst haar oorspronkelijke IMO-nummer tijdens een AIS-transmissie. Na te zijn verdwenen in de Perzische Golf, dook het schip in maart 2025 weer op als de TAVIAN met het nieuwe IMO-nummer 1095337. Dit nummer identificeerde het als een nieuwbouwschip van de Chinese scheepswerf Linhai Huajie Shipbuilding Co. Ltd.

De TAVIAN zou de dertiende naam zijn van de oorspronkelijke NORDMARK. (Timsen, 9-1-2026).

Zombietanker werd uit angst voor detentie de toegang tot Duitse wateren geweigerd.

In de vroege ochtend van 10 januari voer de TAVIAN de Duitse Noordzee binnen. De Duitse federale politie stuurde een helikopter en seinde de kapitein van de schaduwtanker via de radio in, met het verzoek alle benodigde scheepsdocumenten te tonen. De TAVIAN, die zich op dat moment ten westen van de kust van Sleeswijk-Holstein bevond, was op weg naar de Oostzee, waarschijnlijk naar een van de Russische oliehavens bij Sint-Petersburg. Nadat het schip Denemarken was gepasseerd en de Duitse wateren weer naderde, ditmaal ter hoogte van Flensburg, verbood de federale politie het schip de Duitse territoriale wateren binnen te varen. Het onderzoek van de documenten bevestigde de vermoedens van de autoriteiten: het schip voer onder een valse vlag en het identificatienummer was vervalst. Het schip staat sinds 2021 op een Amerikaanse sanctielijst. 's Avonds keerde de TAVIAN om bij het eiland Langeland en verliet de Oostzee, nadat het was benaderd door de patrouilleboot BAYREUTH. Kennelijk vreesde de kapitein dat zijn schip in beslag zou worden genomen. De autoriteiten brachten het ministerie van Binnenlandse Zaken vervolgens op de hoogte van het incident. Op 15 januari had de tanker de wateren van de Noorse Zee bereikt en zijn AIS-transponder uitgeschakeld.

Op 16 januari voer de tanker het Noorse deel van de Barentszee binnen, op weg naar Moermansk. Het schip is in feite de 28 jaar oude ARCUSAT. Het officiële IMO-nummer van het schip is 9147447 en de huidige vlagstaat is Kameroen. Het schip heeft sinds 2013 elf keer van naam veranderd. (Timsen, 16-1-2026)

TUNDRALAND, IMO 9343273 (NB-321), Ro-Ro Cargo Ship, 5-1-2005 contract, 28-12-2005 kiel gelegd, 10-9-2006 te water gelaten, 16-4-2007 opgeleverd door Aker Finnyards Oy (450) als TRANSTIMBER aan

Viking Supply Ships AB, Zweden (SKHZ), in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Rederi AB Transatlantic, Sharhamn.

23.128 GT, 6.938 NT, 15.960 DWT. 190,70 (178,86) x 30,60 x 15,30 x 7.816 meter. 9.000 kW, 2 x 9L48/60B, M.A.N. Energy Solutions SE.

11-2007 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Viking Supply Ships AB. 8-2014 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Transatlantic Ship Management. 12-2015 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Gota Ship Management AB. 12-2016 en-blok met TRANSPULP en TRANSPAPER verkocht aan Classic Shipping Ltd., Zweden (SKHZ), in beheer bij Admare Ship Management AB en Gota Ship Management AB. 8-2017 herdoopt TUNDRALAND. 10-2017 verkocht aan SOL RoRo AB, Zweden (SKHZ) (Svenska Orient Linien AB), in beheer bij Gota Ship Management AB. 17-5-2022 verkocht aan Wallenius SOL AB, Zweden (SKHZ), in beheer bij Gota Ship Management AB. 27-1-2023 in beheer bij Wallenius Marine AB, Stockholm. (Foto: TRANSTIMBER en TRANSPULP: Pieter Inpijn, 5-6-2012, Gothenborg).



Veerboot botst tegen oever van het Kieler Kanaal

De 'TUNDRALAND', onderweg van Travemünde naar Zeebrugge, liep op de ochtend van 7 januari 2026 tegen de zuidelijke oever van het Kielkanaal aan, op slechts enkele meters van de veerhaven Breiholz.

Na een wisseling van loods in Schulp naderde de veerboot rond 03:00 uur 's nachts de aanlegsteiger van Breiholz. Het schip week toen plotseling uit naar de zuidkant van het kanaal en botste tegen de kanaaldijk. Er was geen waterlekage en het schip liep verder geen schade op.

Uit eerste onderzoek van de waterpolitie van Kiel blijkt dat een technisch defect mogelijk de oorzaak was van de plotselinge koerswijziging. Het onderzoek naar de oorzaak was die avond echter nog niet afgerond.

Na het incident kon de TUNDRALAND zich met behulp van haar twee MAN-motoren losmaken van de dijk en terugkeren naar de vaargeul. Na een controle op mogelijke lekkages vervolgde het schip rond 3:30 uur 's ochtends, in overleg met de verkeersleiding, op eigen kracht haar reis naar Brunsbüttel.

De TUNDRALAND meerde vervolgens aan in Brunsbüttel voor onderzoek. De Duitse Sociale Ongevallenverzekering voor de Transportsector (BG Verkehr) vaardigde een vaarverbod uit totdat de oorzaak van het ongeval was vastgesteld. Duikers onderzochten ook het onderwaterschip op schade en sporen van de aanvaring. Het schip vertrok op 8 januari weer uit Brunsbüttel en arriveerde op 9 januari te Zeebrugge. (Timsen, 9-1-2026).

UNITED S, IMO 7359149, General Cargo Ship, 1.920 GT, 2.845 DWT, 1975 opgeleverd door Orskovs, Frederikshavn (75) als INDIAN COAST aan Thership A/S, Denemarken, 1.978 BRT, 1.400 DWT. 1980 verkocht aan Hans J. Thorkildsen, Denemarken. 1980 verkocht aan P/R Tina, Zweden, herdoopt TINA. 1980 verlengd: 1.599 BRT, 3,220 DWT. 1993 verkocht aan Farley Trading Ltd., Noorwegen, herdoopt INDIAN. 6-2012 vlag: Belize. 9-2013 vlag: Sierra Leone, 9-2013 herdoopt MOON LIGHT. 12-2015 herdoopt MONI K. 3-2018 herdoopt JOUD S. 6-2021 verkocht aan Sea Dream Shipping Ltd., Togo, herdoopt ALKAREEM. 8-2023 herdoopt AMNA STAR. 2-2024 herdoopt UNITED S. 12-6-2024 verkocht aan Kamer Shipping & Trading Co., Togo. 9-2025 vlag: onbekend.

Smokkelschip naar Santa Cruz werd gesleept.

De Spaanse autoriteiten hebben bijna 10 ton cocaïne onderschept, die verstopt zat aan boord van de UNITED S, op 535 kilometer voor de kust van de Canarische Eilanden. Het is de grootste drugsvangst op zee ooit in Spanje. De vangst, met een waarde van meer dan €100 miljoen (\$116,5 miljoen), volgde op een inspectie op ongeveer 534 kilometer ten westen van de Canarische Eilanden op 11 januari 2026. Op basis van inlichtingen over een multinational crimineel netwerk dat enorme hoeveelheden cocaïne vanuit Zuid-Amerika naar Europa exporteerde, bestormden agenten van de Spaanse elite-eenheid GEO het schip toen het de Atlantische Oceaan overstak vanuit Brazilië. Het schip werd op 12 januari onder begeleiding naar Santa Cruz de Tenerife gebracht en vervolgens aangehouden. Het AIS-systeem van het schip was al meer dan een maand buiten werking. Tijdens de daaropvolgende zoekactie ontdekte de politie 9.994 kg cocaïne,

verpakt in 294 balen, verborgen onder tonnen zout. Ook werd een vuurwapen gevonden dat gebruikt was om de lading te beschermen, en 13 bemanningsleden werden gearresteerd. De operatie, genaamd White Tide, werd uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Braziliaanse federale politie, de Amerikaanse Drug Enforcement Administration (DEA), de Britse National Crime Agency (NCA) en de Franse en Portugese autoriteiten. Na de inval raakte het schip zonder brandstof en dreef het zo'n twaalf uur doelloos rond voordat SASEMA het naar Santa Cruz de Tenerife sleepte. De inbeslagname betekende een beslissende klap voor internationale criminele netwerken die betrokken zijn bij de maritieme cocaïnesmokkel. De vangst overtrof het vorige Spaanse maritieme record van 7,5 ton, in beslag genomen van de trawler 'Tammsaare' in 1999. Het operationele model combineerde ontraceerbare schepen, juridische mazen in het internationale zeerecht en Atlantische routes waar de Canarische Eilanden een cruciaal doorvoerpunt vormen. De UNITED S voer al maanden zonder erkende vlag en had in het verleden registraties in landen als Togo, Belize en Sierra Leone. Dergelijke verouderde koopvaardijschepen worden vaak misbruikt door drugskartels. De rechter van het Nationaal Hof, José Luis Calama, heeft zes van de dertien bemanningsleden naar de gevangenis gestuurd; de overigen werden aan boord aangehouden. (Timsen, 13-1-2026).

VERONICA III, IMO 9326055, Crude Oil Tanker (VLCC), 156.933 GT, 32.479 NT, 298.522 DWT, 24-3-2006 opgeleverd als SYMPHONIC aan Pontos Ene, 2-2006 vlag: Griekenland, in beheer bij Nereus Shipping S.A. 22-8-2018 verkocht aan Tinato Maritime Inc., 8-2018 vlag: Liberia, in beheer bij Zodiac Maritime Ltd., 3-2018 herdoopt WHITE NOVA. 3-1-2021 in beheer bij Shanghai Future Ship Management Co., 1-2021 herdoopt VERONICA. 2-2022 verkocht aan Themis Ltd., Liberia, in beheer bij Shanghai Future Ship Management Co. 28-2-2023 verkocht aan Volans Delta Ltd., 2-2023 vlag: Panama, in beheer bij Shanghai Future Ship Management Co., 2-2023 herdoopt VERONICA III. 12-2024 vlag: onbekend.

Tankers die risico lopen op inbeslagname geïdentificeerd

Nadat de VERONICA (IMO: 9256860) op 15 januari uiteindelijk in beslag werd genomen, omdat het gedrag ervan sterk leek op dat van eerder in beslag genomen tankers met Venezolaanse connecties, behoorde de LYDYA N tot een groep andere tankers die als risicovol werden beschouwd. Het schip heeft een zeer grote maximale AIS-gap (274 dagen), verhoogde STS-waarden en een donkere STS-waarde. Andere schepen waren de

* BERTHA (IMO :9292163), met spoofing 5, hoogrisico STS 10, donkere STS 15;

* VERONICA III (IMO: 7338595) met matige spoofing, verhoogde STS en donkere STS;

* VESNA (IMO: 9233349) met spoofing 6, dark STS 10.

Deze schepen vertoonden de meest statistische overeenkomsten met het vastgestelde handhavings-patroon en zouden het meest waarschijnlijk worden aangepakt zodra er risicovolle havenbezoeken of STS-activiteiten plaatsvonden. Ze hadden gemeen dat ze zich bezighielden met misleidend of ondoor-zichtig AIS-gedrag, het stilleggen/rondhangen op zee, het hervatten van de beweging en verstoring van de handhaving. AIS-spoofing werd geïdentificeerd als de sterkste voorlopende indicator, terwijl langdurige AIS-onderbrekingen en ondoorzichtige/STS-activiteiten een parallelle trigger vormden voor handhaving. Van de 19 gesanctioneerde, aan Venezuela gelinkte schepen die onder de bestaande Amerikaanse marineblokkade de zee of niet-ankergebieden verlieten, vertoonden alle in beslag genomen tankers in de afgelopen vijf maanden hetzelfde gedragspatroon:

De recente inbeslagname vond plaats toen meerdere risicofactoren samenkwamen, en niet toen één enkele regel werd overtreden: de in beslag genomen schepen hadden bijna twee keer zoveel misbruik gemaakt van hun vaarroutes als vergelijkbare schepen die niet in beslag waren genomen (4,2 versus 2,21). Vier van de in beslag genomen schepen vertoonden een hoge mate van misbruik (3 van de 5 zijn extreme uitschieters). De parallelle escalatiepatronen waren een escalatie waarbij misbruik de boventoon voerde en een escalatie waarbij AIS-gaten/onduidelijke signalen of STS-signalen de boventoon voerden. De in beslag genomen schepen bleken ook vaker risicovolle havenbezoeken te hebben afgelegd, wat wijst op duidelijke operationele knelpunten waar het handhavingsrisico toeneemt. Daarentegen bleek onduidelijkheid over de vlag geen significant onderscheidend kenmerk te zijn. (Timsen, 16-1-2026).

BERTHA, IMO 9292163, Crude Oil Tanker VLCC, 157.537 GT, 305.442 DWT, 8-7-2004 opgeleverd als MT. PERTAMINA 1. 7-2004 vlag: Panama, 14-7-2004 in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., 7-2004 herdoopt SEA FORCE. 1-2005 vlag: Cyprus. 7-2005 herdoopt FRONT FORCE. 4-2009 vlag: Marshall Islands, 9-4-2009 in beheer bij STASCO (Shell), 4-2009 herdoopt ONOBA. 19-5-2012 in beheer bij Frontline Management AS en Thome Ship Management Pte. Ltd. 20-5-2012 te Singapore herdoopt FRONT FORCE. 21-7-2014 verkocht aan SFL Force Inc., Marshall Islands, in beheer bij Frontline Management AS en Thome Ship Management Pte. Ltd. 2022 verkocht aan Gabrielle Ltd., 4-2022 vlag: Panama, 6-4-2022 in beheer bij Derecttor Co. Ltd., 4-2022 herdoopt MONICA S. 3-2024 verkocht aan Centaurus Min Ltd., 3-2024 vlag: Cook Islands (E5U5084), in beheer bij Shanghai Legendary Ship Management, 3-2024 herdoopt BERTHA. 11-2024 vlag: Curaçao (False) (mogelijk nog onder de vlag van Cook Islands).

VESNA, IMO 9233349, Crude Oil Tanker, 56.291 GT, 32.479 NT, 106.129 DWT, 27-9-2000 opgeleverd door Namura Shipbuilding Co. Ltd. (988) als GLORY CRYSTAL aan Central Tanker S.A., Panama (H3NO), in beheer bij Iino Marine Service Co. Ltd. 8-2011 vlag: Marshall Islands, 8-2011 in beheer bij Prime Marine Management Inc., 8-2011 herdoopt DRAKES MOON. 9-2013 herdoopt MOON SAFARI. 8-2019 vlag: Panama, 22-8-2019 in beheer bij Shanghai Legendary Ship Management, Dalian, Liaoning, China, 8-2019

herdoopt OCEAN SAFARI. 1-2020 vlag: onbekend. 3-2020 vlag: Djibouti, 3-2020 herdoopt VESNA. 4-2020 in beheer bij Advance Agility Ltd. 28-10-2020 in beheer bij Shanghai Legendary Ship Management, Dalian. 11-2022 vlag: onbekend. 27-1-2023 verkocht aan Danika Robert Ltd., 1-2023 vlag: Belize, in beheer bij Shanghai Legendary Ship Management, Dalian, Liaoning, China. 12-2024 vlag: onbekend. 1-2026 herdoopt PRIYA.



Boek: Twintig jaar cruisevaart op Rotterdam

Bij maritieme uitgever Lanasta verscheen "Twintig jaar cruisevaart op Rotterdam: Van historisch klein tot megagroot", geschreven door Cor van Gent.

Tot 2004 bezochten cruiseschepen Rotterdam nauwelijks. Dit veranderde na de gemeenteraad-verkiezingen in 2002. Het beleid werd radicaal omgegooid en passagiersschepen waren weer welkom. Er werd campagne gevoerd om deze schepen terug te halen en de voormalige passagiersterminal van de vroegere Holland-Amerika Line werd in ere hersteld. Rotterdam was klaar om grote passagiersschepen te ontvangen. Cor van Gent heeft sindsdien deze cruiseschepen op de voet gevolgd en deze samengebracht in het boek Twintig jaar cruisevaart op Rotterdam.

Met dit boek is een mooi overzicht ontstaan van twee decennia aan cruiseschepen die de haven van Rotterdam hebben aangedaan. Elk schip dat hier aanmeerde, bracht niet alleen passagiers en bemanning, maar tevens een schat aan ervaringen, verhalen en herinneringen met zich mee.

Niet alleen de schepen, maar ook de mensen langs de kade hebben elk hun eigen verhaal bij deze aankomsten. Ik behoorde, net als Cor van Gent, tot velen die in de jaren 2000 tijdens de lunchpauze bewonderend toekeken en 's middags afscheid namen van deze imposante cruiseschepen. Gelukkig genoot ik destijds het voorrecht dat mijn kantoor om de hoek lag bij de Erasmusbrug, waardoor ik wandelend kon genieten van het schouwspel van voorbijvarende resorts met hun prachtige klassieke lijnen.

Dit boek geeft per rederij een overzicht welke schepen de stad Rotterdam hebben bezocht. Met daarbij informatie over de rederij en hoe het schip in het varende leven verder is vergaan. Twintig jaar cruisevaart op Rotterdam weerspiegelt de kleurrijke diversiteit van de schepen die Rotterdam hebben aangedaan. Van majestueuze trans-Atlantische giganten tot intiemere, klassiekere cruiseschepen; elk schip draagt een uniek verhaal met zich mee.

Cor van Gent: Twintig jaar cruisevaart op Rotterdam: van historisch klein tot megagroot. Uitgeverij Lanasta. 164 pagina's. (Cruisereiziger, 6 januari 2026).



DISNEY ADVENTURE, IMO 9808986 (NB-334), 201.000 GT, 15.000 DWT. 5.000 passagiers, 11-9-2018 kiel gelegd onder bouwnummer MV WERFTEN WISMAR 125, 6-2020 geplande oplevering als GLOBAL DREAM, Genting Cruise Lines, Kuala Lumpur, vlag: Duitsland, 2022 de geplande oplevering niet gehaald, 2022 de werf MV Werften te Wismar onder toezicht van de Meyer Werft, 2022 verkocht aan Disney Cruise Line, afgebouwd als HERO, 15-3-2025 geplande oplevering niet gehaald, 19-4-2025 te water gelaten, 10-9-2025 te Bremerhaven als DISNEY ADVENTURE, 23-11-2025 op proefvaart, 24-11-2025 te Skagen, 30-11-2025 terug te Bremerhaven, 13-12-2025 opgeleverd als DISNEY ADVENTURE aan Magical Cruise Co. Ltd., Bahamas (C6EM2), in beheer bij Magical Cruise Co. Ltd. (Disney Cruise Line) Lake Buena Vista FL. 129.000 PK, 96.000 kW, 6 x MAN 48/60CR, 3 x Azipod XO thrusters. 20-12-2025 van Bremerhaven naar Freeport, Bahamas 14-1-2026 te Freeport. 25-1-2026 te Cap Canaveral,

EMERALD KAIA voltooit succesvolle proefvaarten

Emerald Cruises heeft een belangrijke stap gezet in de bouw van het nieuwe luxe jacht Emerald Kaia. Het schip heeft in Halong Bay, Vietnam, met succes zijn eerste zeetests afgerond. Deze testen zijn een belangrijke fase in de oplevering en bevestigen de prestaties, manoeuvreerbaarheid en algehele zeewaardigheid van het jacht.

De proefvaarten vonden plaats vanuit de scheepswerf van Scenic Group in Halong Bay en zijn uitgevoerd ter voorbereiding op de eerste officiële afvaart: een 11-daagse route van Cyprus naar de Akropolis, die op 4 april 2026 vanuit Limassol vertrekt.



Luxe jacht voor maximaal 128 passagiers

Emerald Kaia is ontworpen voor een luxebeleving en biedt plaats aan maximaal 128 passagiers. Het interieur is voorzien van Missoni-decor en -meubilair. Daarnaast komen er nieuwe interconnecterende suites voor gezelschappen en ruime hutten en suites die zijn ingericht met een moderne uitstraling.

Nieuwe faciliteiten aan boord

Aan boord introduceert Emerald Kaia onder meer:

- * Een Observation Sun Deck met extra spa pool, ligbedden en schaduwrijke zones.
- * Een indoor/outdoor gym met moderne wellnessapparatuur, direct naast het marina platform.
- * Een vernieuwd ontwerp voor het specialiteitenrestaurant La Cucina, inclusief een open keuken.
- * Het nieuwe Night Market Grill, een intieme privé diner-ervaring voor maximaal acht passagiers (tegen meerprijs).

Laatste stappen voor ingebruikname

Volgens James Griffiths, General Manager Ocean Operations bij Scenic Group, bevestigen de resultaten van de zeetesten dat het project op koers ligt voor de finale afbouwfase. Na de oplevering in 2026 zal Emerald Kaia toetreden tot de Emerald Yacht Cruises-vloot, die op dit moment bestaat uit Emerald Azzurra en Emerald Sakara. Toekomstige zusterschepen Emerald Raiya (2027) en Emerald Xara (2028) staan eveneens gepland. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger.nl, 16 januari 2026).

Explora Journeys presenteert EXPLORA III

Explora Journeys heeft nieuwe details bekendgemaakt over de Explora III, het derde schip in de vloot. Het schip zal eerder dan gepland in de vaart komen en start al in juli van dit jaar, met een exclusieve previewcruise in de Middellandse Zee. De officiële doop vindt plaats op 1 augustus 2026 in Barcelona, bij de nieuwe cruiseterminal van de MSC Cruise Division.

De Explora III wordt gepositioneerd als een volgende stap in de ontwikkeling van ultra-luxe oceaandreizen. Het schip is 19,2 meter langer dan haar voorgangers en biedt daarmee meer ruimte per passagier, terwijl het totale aantal passagiers vergelijkbaar blijft met dat van Explora I en II. In totaal beschikt het schip over 463 suites, wat resulteert in een van de hoogste ratio's van openbare ruimte per passagier binnen het luxesegment.

Vaarschema en inzetgebied

Na de previewcruise van 24 tot 29 juli 2026 (van Genua naar Civitavecchia) vertrekt de EXPLORA III op 3 augustus 2026 vanuit Barcelona voor haar officiële maiden voyage naar Lissabon. In de tweede helft van 2026 volgen routes naar Noord-Europa, IJsland en Groenland.

Ontwerp en accommodaties

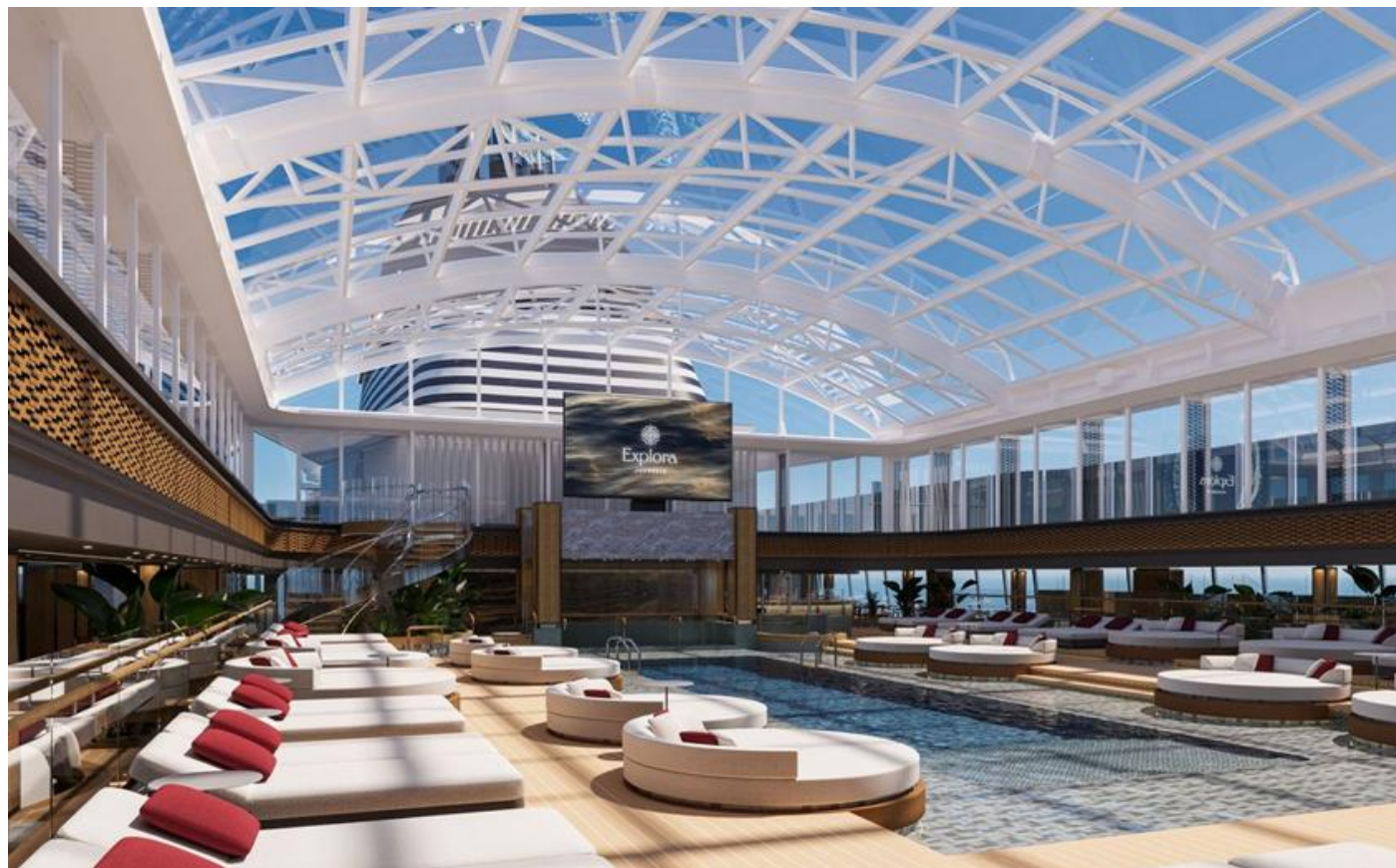
De EXPLORA III is ontworpen met een sterke focus op ruimte, privacy en een "yacht-achtig" gevoel. Nieuw is onder meer een groter aandeel Ocean Penthouses en Ocean Residences, waaronder twee Owner's Residences van elk circa 280 m², gelegen aan de achterzijde van het schip. Eén van deze residences is ontworpen door de internationaal gerenommeerde architect en designer Patricia Urquiola.

De openbare ruimtes zijn heringericht en uitgebreid, met onder meer een vernieuwd dubbelhoog atrium, een vergrote lobbybar en een ruime, overdekte Conservatory Pool & Bar met een 14,7 meter lang zwembad. Daarnaast beschikt het schip over drie buitenzwembaden, vijf whirlpools en 60 privé-cabanas.

Culinaire vernieuwingen

Het bestaande culinaire aanbod van Explora Journeys wordt op de EXPLORA III uitgebreid met drie nieuwe restaurantconcepten, naast bekende eetgelegenheden zoals Anthology, Sakura en Marble & Co. Grill. Nieuw zijn onder andere:

Shore Club, een all-day eetconcept bij het zwembad



The Chef's Table by Explora Journeys, gericht op een intieme, culinaire beleving

The Cellar, een wijnbar met focus op bijzondere jaargangen

In totaal telt het schip 12 bars en lounges, waaronder een uitgebreide whiskybar en een nieuwe openlucht cigar lounge.

Ocean Wellness en sport

Ook het wellnessconcept is verder doorontwikkeld. De spa- en fitnessfaciliteiten zijn gecentraliseerd op één dek en uitgebreid met nieuwe behandelruimtes, relaxzones en innovatieve wellnessconcepten zoals de Sava Sound Pod. De fitnessruimte is uitgerust met de nieuwste Technogym-apparatuur en wordt aangevuld met outdoor sportfaciliteiten, waaronder een uitgebreide sportcourt en een langere hardlooptrack rondom het schip.

Retail, kunst en families

Op retailgebied keren luxe merken als Cartier terug en maakt Chopard zijn debuut aan boord. Daarnaast biedt het schip een selectie van artisanale merken en kunstgaleries in samenwerking met Clarendon Fine Art.

Voor gezinnen zijn er vernieuwde kinder- en tienerclubs, met een beperkt aantal jonge passagiers per afvaart om de rustige sfeer aan boord te behouden.

Duurzaamheid

De EXPLORA III wordt het eerste LNG-aangedreven schip van Explora Journeys en is uitgerust met dual-fuel motoren die ook geschikt zijn voor toekomstige koolstofarme brandstoffen. Daarmee onderstreept de rederij haar duurzaamheidsambities binnen het luxesegment.

Met de komst van de EXPLORA III zet Explora Journeys een volgende stap richting de geplande vloot van zes schepen en breidt het aanbod van luxe oceaaneizen verder uit. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger.nl, 29 januari 2026).

EXPLORA III, IMO 9869899 (NB-332), Passenger (Cruise) Ship (NB-308), 72.810 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6321, 6-9-2023 in aanbouw/eerste staal gesneden, 12-11-2026 geplande oplevering, 14-7-2025 te water gelaten, 23-7-2026 geplande oplevering aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.



EXPLORIS ONE, IMO 8806747 (NB-297), Passenger (Cruise) Ship, 3-2-1989 te water, 6-1989 opgeleverd door Rauma-Repola, Rauma (304) als DELFIN CLIPPER aan Delfin Cruises Ltd., Finland. 5.709 BRT. 1990 herdoopt SALLY CLIPPER. 1992 herdoopt BALTIC CLIPPER. 1992 verkocht aan Rauma-Repola Marine Oy, Finland, herdoopt DELFIN STAR. 1993 verkocht aan Delfin Star Shipping Ltd., Finland. 1997 verkocht aan Phoenix Maritime Shipping Inc., Panama, herdoopt DREAM 21. 2002 verkocht aan Delta Steamship Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Discoverer Reederei, herdoopt WORLD DISCOVERER. 2003 verkocht aan Patrician Cruises Ltd., U.K. 7-2003 vlag: Bahamas (C6TA8). 2004 verkocht aan Delta Steamship Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd., herdoopt WORLD ADVENTURER. 1-2004 in beheer bij V Ships Leisure SAM. 26-8-2004 verkocht aan Pegasus Marine & Offshore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij Sembcorp Marine Repairs. 2005 herdoopt WORLD DISCOVERER. 27-9-2007 verkocht aan Silversea Discoverer Shipping Co., Bahamas, in beheer bij V Ships Leisure SAM. 2008 herdoopt PRINCE ALBERT II. 5-2011 herdoopt SILVER EXPLORER. 13-5-2014 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. 25-11-2015 in beheer bij V Ships Leisure SAM. 6-10-2017 in beheer bij Silversea SAM. 5-2019: 6.158 GT. 11-2023 herdoopt EXPLORIS. ONE. 12-2023 in beheer bij Exploris SAS. Nantes. 23-12-2023 eerste (geplande) cruise)van Valparaíso, Chili naar Patagonië en Antarctica. 14-5-2024 verkocht aan in beheer bij Exploris SAS. Nantes. (Foto SILVER EXPLORER: Konstantinos Papadakis, de 12-jarige zoon van Nektarios. 17-4-2021, Heraklion).

Kiel gelegd voor nieuwe OCEANIA SONATA bij Fincantieri

Maandag is op de Marghera-scheepswerf van Fincantieri nabij Venetië de kiel gelegd voor de Oceania Sonata, het nieuwe cruiseschip van Oceania Cruises dat in de zomer van 2027 in de vaart moet komen. Deze belangrijke mijlpaal in de bouw van het eerste schip uit de Sonata-klasse werd gevierd met een traditionele ceremonie waarbij onder anderen Harry Sommer, CEO van Norwegian Cruise Line Holdings, en Jason Montague, Chief Luxury Officer van Oceania Cruises aanwezig waren.

De Oceania Sonata maakt deel uit van een serie van vier nieuwe schepen voor de rederij. Na de Sonata volgt de Oceania Arietta in 2029, waarna twee nog naamloze nieuwbouwworders gepland staan voor 2032 en 2035. Alle schepen krijgen een capaciteit van 1.390 passagiers. (Cruisereiziger.nl, 27 januari 2026).

OCEANIA SONATA, IMO 1036276, Passenger (Cruise) Ship, 85.900 GT, 4-6-2025 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6359, 26-1-2026 kiel gelegd, 29-7-2027 geplande oplevering als OCEANIA SONATA aan Oceania Cruises Ltd., Miami FL, vlag: Marshall Islands.

Windstar Cruises doopt nieuwe STAR SEEKER in Miami

Windstar Cruises heeft in Miami haar nieuwste all-suite jacht Star Seeker officieel gedoopt. Tijdens een ceremonie donderdag trad Libby Anschutz, dochter van eigenaar Phil Anschutz, op als doopmoeder. Zij sprak de officiële woorden en sloeg de champagnefles tegen de romp. Ook Windstar-president Christopher Prelog en kapitein Tom Schofield, die het eerste nieuwbouwschip in de Star klasse zal leiden, hielden toespraken.

Na de ceremonie vertrok Star Seeker op een achtdaagse doopcruise van Miami naar San Juan, met tussenstops in de Dominicaanse Republiek en de Britse Maagdeneilanden. Het 224-passagiersschip zal daarna blijven varen in het Caribisch gebied, later gevolgd door seizoenen in Alaska, Japan en Zuidoost-Azië. In 2026 zal de focus onder meer liggen op reizen met meer bestemmingservaring in Thailand en Vietnam.



Met Star Seeker zet Windstar Cruises een langere familietraditie voort. De moeder van Libby, Nancy Anschutz, doopte eerder Star Pride, terwijl haar zus Sarah in juni 2027 het zusterschip Star Explorer zal dopen in Londen. Star Explorer komt in december 2026 in de vaart en gaat onder meer varen naar bestemmingen als Londen via de Theems, Bordeaux, Rouen, Caen, de Britse Eilanden, de Baltische regio, de Noorse fjorden, Noord-Spanje en Portugal. De routes worden gekenmerkt door langere verblijven, overnachtingen en enkele Windstar-primeurs zoals Puerto Banús.

Volgens Prelog weerspiegelt Star Seeker de kenmerkende Windstar-cultuur: kleinschalig, persoonlijk en met een focus op gastvrijheid. “Het gaat om de manier waarop je je voelt aan boord: de glimlach van de crew, het persoonlijke contact en de oprechte aandacht,” aldus de president. (Bron ern foto: Cruise-reiziger.nl, 16 januari 2026).

STAR SEEKER, IMO 9904819 (NB-333), Passenger (Cruise) Ship, 9.934 GT, 22-11-2024 te water gelaten onder bouwnummer WEST SEA C020, 23-10-2025 van Viana do Castelo op de proefvaart, 26-10-2025 te Viana do Castelo. 28-11-2025 geplande oplevering aan Mystic Cruises S.A., Funchal-Portugal (Madeira) (CQAL9), 15-12-2025 opgeleverd door West Sea Shipyard, Viana do Castelo, Portugal aan Windstar Cruises Mai LLC, Miami FL, vlag: Bahamas (C6IS6). 15-1-2026 gedoopt STAR SEEKER.



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Pakistan	Improving	420 / LDT	440 / LDT	450 / LDT
2	Bangladesh	Steady	410 / LDT	430 / LDT	440 / LDT
3	India	Steady	400 / LDT	420 / LDT	430 / LDT
4	Turkey	Steady	270 / LDT	280 / LDT	290 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 6-2-2026

ABINSK, IMO 8105741, Bulk Carrier, 22.091 GT, 38.110 DWT. 3-1983 opgeleverd door Ishikawajima-Harima, Aioi (2795) als LEADER aan Wah Kwong Shipping Inc., Lanama. 22,112 BRT, 38.110 DWT. 2006 herdoopt BULK LEADER. 2007 verkocht aan K.G. m.s. 'Hamburg Goal' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co., Liberia, herdoopt HAMBURG GOAL. 2012 verkocht aan Velas Escarlata Ltd., Dominica, herdoopt HAMBURG. 11-2015 herdoopt SVYATTOY PYOTR. 1-2022 herdoopt BREMEN. 11-2024

verkocht aan Strategic Grain Management LLC, Rusland (UBYZ9), 11-2024 herdoopt ABINSK. 13-11-2025 in beheer bij Kuban Marine Company LLC, Krasnodar, Rusland. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 24-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

AISHA SARWAR, IMO 9200433, Bulk Carrier, 26.612 GT, 48.265 DWT. 2000 opgeleverd als SALVIA aan Laurel Shipping Corp., Bangladesh (S2CP). 12-2001 verkocht aan Siboney Maritime S.A., Bangladesh. 4-2012 herdoopt AISHA SARWAR. 5-2012 verkocht aan SR Shipping Ltd., Bangladesh, in beheer bij Brave Royal Ship Management. 21-1-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

AL MAHAAR, IMO 8500850, Cutter Suction Dredger, 3.996 GT, 1.086 DWT, 1986 opgeleverd als AMAZONE. 2005 verkocht aan Middle East Dredging Co QSC (MEDCO), Qatar (A7D6472), herdoopt AL MAHAAR. 22-4-2025 op Aliğa Anchorage, 23-4-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

AN SHUN, IMO 9149029, Bulk Carrier, 38.846 GT, 74.761 DWT. 1998 opgeleverd als SAMJOHN LIBERTY. 26-7-2016 verkocht aan Golden Hero Shipping Ltd., Panama (3EYM4), in beheer bij Hongkong Zhongya Ship Management Ltd., Hong Kong en Mentor Pacific Ltd., Fujian, China, 7-2016 herdoopt JIMEI FUHAO. 3-2020 herdoopt AN SHUN. 21-1-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (412 USD/TO). 6-2-2026 op Gadani Anchorage.

ANKA, IMO 9365415 (NB-331), General Cargo Ship, 3.043 GT, 5.104 DWT, 2005 opgeleverd als XIN LONG ZHOU 155, 2005 herdoopt VERA 777, 9-2008 herdoopt VICTORIA. 11-5-2015 op een reis van Marmara Ereglisi naar Nikolayev motorstoring in de Bosporus, door de sleepboot KURTARMA 3 gesleept tot voor de kust van Zeytinburnu, Istanbul. 2022 verkocht van Islington Estates AG, Kameroen aan Fab Petrol doo, Palau, in beheer bij JK Ltd., 3-2022 herdoopt ANKA. 1-2023 vlag: Mongolië. 11-6-2023 in beheer bij Sima Shipping Ltd., Istanbul. 4-2025 vlag: Tanzania (5IM919).

Oekraïne gaat Russische schaduwvloot verkopen die gestolen Oekraïens graan vervoerde van de bezette Krim.

29-7-2025 Het Nationaal Agentschap voor de Terugvordering en het Beheer van Vermogensbestanddelen (ARMA) heeft de controle overgenomen van de ANKA, die in strijd met de Oekraïense wetgeving de haven van de tijdelijk bezette Krim binnenvoer. Het schip werd door een besluit van de onderzoeksrechter overgedragen aan de ARMA voor verdere verkoop op basis van een verzoekschrift ingediend door het SBU-hoofddirectoraat in de ARMA in het kader van een strafprocedure wegens illegale binnenkomst in het tijdelijk bezette gebied. Het schip behoorde tot de Russische schaduwvloot. Eind 2024 vervoerde het 5.000 ton tarwe vanuit de haven van Sebastopol, die was gestolen in het tijdelijk bezette gebied van Zuid-Oekraïne. De ANKA is eigendom van Fab Petrol Doo, een bedrijf geregistreerd in Montenegro. Het schip heeft een waarde van \$ 420.000.

Specialisten van de zuidelijke MTU van ARMA voerden een technische inspectie van het schip uit, waaruit bleek dat het vaartuig in goede technische staat verkeerde en klaar was voor verder gebruik. Momenteel verzamelt de Interregionale Dienst alle benodigde informatie over het vaartuig om een hoogwaardig bod uit te brengen. (Timsen).

29-7-2025 verkocht voor sloop.

ZK-21 ANNA, MMSI 245436000, PDEW, 46 GT, 1962 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Ton Bodewes, Franeker (F18) als WR-123 JITSKE, 17-10-1962 geregistreerd voor J. Hegeman, Den Oever. 41 BRT, 190 PK, 140 kW. Kromhout. 3-11-1980 verkocht aan P. & G. v.d. Slikke, Oosterend, herdoopt TX-31 CORNELIA MARIA. 17-9-1981 verkocht aan E. Rotgans, Den Oever (PHMP), herdoopt WR-213 SIMONE. 7-5-1984 verlengd, 46 BRT. 24-11-1986 nieuwe motor: 230 PK, 169 kW, Scania NE-1986. 19-4-1990 Motor: 300 PK, 221 kW. 30-6-1992 in de vaart als WR-218 SIMONE. 1-9-1992 verkocht aan T.S. Post, Den Oever. 26-1-1993 verkocht aan J. Toxopeus & Söhne, Zoutkamp, herdoopt ZK-43 BORNRIFF. 9-10-1998 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW Cummins NE-1998. 10-1-2002 verkocht aan ZK 21 Groefsema, Zoutkamp, herdoopt ZK-21 ANNA. 12-2012 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Daewoo NE-2012. 19-1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de, Henk Perdok).

ARMU, IMO 9114529, Ro-Ro Cargo Ship, 8.011 GT, 8.634 DWT, 1995 opgeleverd door Kanasashi Heavy Industries, Shizuoka als CHRIS T. 10-2004 herdoopt SPRING HUMMER. 23-6-2022 verkocht aan Ocean Glory Shipping Co. Ltd., Togo (5VHW9), in beheer bij Acrex Corp., Vladivostok, 6-2022 herdoopt ARMU. 1-2026 verkocht voor sloop.

ARNICA, IMO 9187643, Crude Oil Tanker, 56.068 GT, 99.148 DWT, 6-9-2000 opgeleverd als IRAN ASTANEH aan N.I.T.C., Iran. 2-2008 vlag: Malta en herdoopt ASTANEH. 6-2012 vlag: Tuvalu en herdoopt NEPTUNE. 11-2012 herdoopt SEAPRIDE. 8-2013 herdoopt ALERT. 8-2014 herdoopt ARBOR. 3-2016 vlag: Tanzania. 6-2016 vlag: Iran (EPCT4) en herdoopt ARNICA. 1-2019 verkocht aan Azarpad Qeshm Co., Iran. 1-2026 verkocht voor sloop.

AYA 3, IMO 8114209, General Cargo Ship, 2.587 GT, 3.920 DWT, 17-12-1981 opgeleverd door Kinoura Zosen, Hakata (76) als CHIKUBU aan Kawameto Kazuko, Japan. 1.568 BRT, 3.920 DWT. 1985 verkocht aan Azalea Shipping. Lines S.A., Panama. 1990 verkocht aan Muldoon Services Inc., Panama. 1997 verkocht aan Paulownia Lines Inc., Panama. 1997 verkocht aan Dinar Venture P/L, Honduras, herdoopt DAYA 3. 2002 verkocht aan Daya Kaltim Bahagia P.T., 10-2002 vlag: Indonesië (YGUQ), 10-2002 herdoopt AYA 3. 1-2003 verkocht aan Kencana Gloria Marine, Indonesië. 1-2021 gesloopt te Madura.

BANANG JAYA, IMO 7025657, General Cargo Ship, 3.325 GT, 5.941 DWT, 1970 opgeleverd door Hashihama, Imabari (281) als SHINYO MARU aan Shinyo Shosen K.K., Japan. 2.999 BRT, 5.941 DWT. 1973 verkocht aan Quasar Int. S.A., Panama, herdoopt YAETT I. 1981 verkocht aan P.T.Satya Djaya Raya Trading Co., Indonesië (YCXO), herdoopt SDR VICTORY. 1988 verkocht aan P.T.Mahakam Maskapai, Indonesië, herdoopt MAHASRA. 1990 herdoopt MAHALIM. 1997 herdoopt BANANG JAYA. 2008 verkocht aan Tawada Maritimedo, Jakarta-Indonesië. 2017 gesloopt te Madura.

BAROASAA 102, IMO 8210936, Reefer, 1.876 GT, 2.178 DWT. 31-10-1982 opgeleverd door Tokushima, Komatsujima (1552) als CAMBRIDGE REEFER aan Shinko Kaiun K.K., Japan. 1999 verkocht aan Seven Seas Transport Co. Ltd., Thailand, 1999 herdoopt SEVEN SEAS. 19-11-2015 verkocht aan IOF Corporation Pvt. Ltd., Maldive Islands (8QJI), in beheer bij Maldives Industrial Fisheries. 11-2025 herdoopt BAROASAA 102. 1-2026 verkocht voor sloop te Bangkok.

BHAITA PERKASA, IMO 8604319, General Cargo Ship, 1.160 GT, 1.593 DWT, 1986 opgeleverd als KONPIRA MARU NO. 21. 11-2006 vlag: Indonesië (YEHR), herdoopt BHAITA PERKASA. 28-11-2007 verkocht aan P.T. Cakra Bahana, Indonesië. 2022 verkocht voor sloop aan P.T. Samudra Marine Indonesia, Indonesië. 24-10-2022 gearriveerd te Bojonegara, 2023 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

BLUE BEAD, IMO 9171113, General Cargo Ship, 18.459 GT, 29.478 DWT, 9-1998 opgeleverd als SOUTHERN FIGHTER. 12-2013 herdoopt SUN PRIME. 29-4-2021 verkocht aan Blue Bead Shipping Ltd., Palau, in beheer bij Apollo Shipmanagement Ltd., 4-2021 herdoopt BLUE BEAD. 3-2025 vlag: San Marino (T7CA9). 1-2026 na vertrek van Chornomorsk, geladen met maïs, getroffen door minstens één Russische ballistische raket, 12-1-2026 in reparatie. 16-1-2026 verkocht voor sloop. 17-1-2026 op Istanbul Anchorage. 3-2-2026 te Oristano, Italië. 10-2-2026 vertrokken.



BODHI, IMO 9144782 (NB-335), Crude Oil Tanker, 56.127 GT, 106.547 DWT, te water als NISSOS MILOS, 26-11-1997 opgeleverd als OKEANIS. 17-12-2001 in beheer bij Kyklades Maritime Corp. 26-3-2011 verkocht aan MJL Bangladesh Ltd., 3-2011 vlag: Panama, in beheer bij Thome Shipping Pte Ltd., 3-2011 herdoopt OMERA QUEEN. 9-2011 vlag: Bangladesh. 10-2020 vlag: Kameroen. 10-2020 herdoopt MERA Q. 12-2020 verkocht van Arabella Ventures Co., Bangladesh aan Shadow Shiptrade S.A., Marshall Islands, vlag: Kameroen, 12-2020 herdoopt PELICAN. 7-2022 verkocht aan Scoot Chartering Corp., Seychelles, vlag: Kameroen, 7-2022 herdoopt TURBA. 2022 gezien te St. Petersburg, Primorsk en Ust-Luga, ook in de Chinese havens van Zoushan and Tianjin. 3-2023 vlag: Kameroen (TJM0106). 13-3-2023 van Ust-Luga, 5-2023 laten gezien op Singapore Anchorage. 19-5-2023 geïnspecteerd te Yantai (Tokyo MoU), 1 gebrek. 21-6-2023 in Chinese wateren. 12-12-2023 verkocht aan Crystal Crest Corp., Kameroen (TJM0106), in beheer bij Technav Shipmanagement Corp., 12-2023 herdoopt ROBON. 12-12-2023 verkocht aan Erst Group Ltd., Mahe Island, Seychelles, vlag: Kameroen (TJM0106), in beheer bij Virtue Navis Shipmanagement, Almaty, Kazakhstan, herdoopt BODHI. 7-2024 in beheer bij Technav Shipmanagement Corp. en Virtue Navis Shipmanagement, Almaty, Kazakhstan. 10-1-2025 geïnspecteerd te Tuapse, Rusland (Black Sea MoU), 4 gebreken. 14-7-2025 geïnspecteerd te Dongjiakou, China (Tokyo MoU), 5 gebreken. 21-7-2025 geïnspecteerd te Dongjiakou, China (Tokyo MoU), alles goed. 12-2025 verkocht aan Alang Breakers, India. (Foto: Teun van der Zee, 22-6-2008).

BULGARIE, IMO 9142435, 2.979 GT, 4.900 DWT, 23-4-1997 opgeleverd als JIN MAN HAI. 12-1999 herdoopt CMA CGM JAPAN. 6-2001 herdoopt JIN MAN HAI. 9-5-2012 verkocht aan Alkan Abadi P.T., Indonesië (PORN), 7-2012 herdoopt BULGARIE. 2018 gesloopt te Madura.

CHANG MING YANG, IMO 9062544 (NB-335), Bulk Carrier, 64.283 GT, 99.761 DWT, 28-8-1992 te water, 3-1993 opgeleverd door Mitsui Eng. & SB Co. Ltd., Tamano (1386) als GRAN ESPERANZA aan T. & M. Maritime S.A., Panama. Tankschip, 62.390 GT, 106.684 DWT. 2003 verkocht aan Oceantitle Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt ESPERANZA. 2007 verkocht aan Chang Yang Shipping Ltd., Majuro-Marshall Islands, herdoopt HAI MING YANG. 10-2008 in de vaart als Bulk Carrier. 3-2009 nieuwe meting: 64.283 GT, 99.761 DWT. 3-2009 verkocht aan Tianjin Changming Shipping Group, China (BFDF), herdoopt CHANG MING YANG. 12-2025 verkocht voor sloop naar China (380 USD/TO). 9-1-

2026 verkocht aan Hong Kong Jianye Shipping, Hong Kong, vlag: Gabon (TRCH3). 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 31-1-2026 op Chittagong Anchorage, 5-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHUNG, IMO 8410782, Cement Carrier, 64.43 GT, 10.177 DWT, 1984 opgeleverd door Shimoda D.Y., Shimoda (342) als KENRYU MARU aan Taiheiyo Kisen Kaisha, Japan. 3-2002 herdoopt CHUNG YANG. 1-2026 herdoopt CHUNG. 16-1-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4312), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt Ltd., Navi Mumbai. 16-1-2026 verkocht voor sloop (as in Korea, 280 USD/TO). 7-2-2026 op Chittagong Anchorage.

DIMPLE, IMO 8901585, Bulk Carrier, 9.815 GT, 13.770 DWT. 27-6-1991 te water, 4-1991 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B567/01) als WISLANES aan Wisla Shipping Ltd., Port Vila. 1999 herdoopt WISLA. 8-3-2018 verkocht aan Cristobal Marine Corp., Vanuatu, 3-2018 herdoopt SOFIYA. 6-2022 vlag: Panama en herdoopt LYUDA. 29-4-2025 verkocht aan Dimple Shipping CO LLC, Comoros (D6A3975), in beheer bij Leena Shipping Co. S.A., Tripoli, 4-2025 herdoopt DIMPLE. 21-10-2025 geïnspecteerd te Gaeta, Italië (Paris MoU), 7 gebreken. 13-12-2025 geïnspecteerd te Tripoli (Mediterranean MoU), 25 gebreken, 39 dagen in detentie.

19-12-2025 te Canakkale aangehouden vanwege 17 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie:

- 1) Certificaat & Documenten- SOPEP. Vermist
- 2) Certificaat & Documenten - Goedkeuring door flagstate. Vermist
- 3) Brandveiligheid - Brandbestrijdingsmateriaal en -uitrusting. Niet zoals vereist
- 4) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende constructie. Niet zoals vereist
- 5) Veiligheid van de navigatie – Radar. Onvoldoende
- 6) Voortstuwing en hulpmachines – Hulpmachines. Niet zoals vereist

Het schip werd op 23 december weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Suez, met een verwachte aankomsttijd van 29 december. 1-2026 verkocht voor sloop (387 USD/TO).

EMANO 11, IMO 9114048, General Cargo Ship. 6.275 GT, 8.706 DWT. 1995 opgeleverd als ORIENTAL SUNRISE. 7-2003 herdoopt MANDALAY PRINCESS. 7-2010 herdoopt EASTERN GALAXY. 3-2028 verkocht aan Junhai (HK) Shipping Co. Ltd., Panama, 3-2028 herdoopt MING XIANG DA 1. 6-2-2023 verkocht aan Friends Shipping Co. S.A., Palau, 2-2023 herdoopt EMANO 11. 19-8-2024 verkocht aan Sky Eagle Shipping Co., (St. Kitts and Nevis (V4HD6). 1-2026 verkocht voor sloop. 12-1-2026 op Alang Anchorage, 13-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FUJI, IMO 8303628 (NB-335), Oil Products Tanker, 1.290 GT, 2.327 DWT, 11-1983 opgeleverd als WAKO MARU. 1999 herdoopt V.L. 3. 8-2017 verkocht van VL Enterprise Co. Ltd., Thailand aan ESM Maritime S.A., Mongolië. 6-2018 herdoopt FUJI. 8-2023 vlag: vlag Tanzania (5IM536). 29-12-2025 verkocht voor sloop. 29-1-2026 op gearriveerd op Chittagong Anchorage, 4-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GAMBLER, IMO 6926622, Fishing Vessel, LELC, 1969 opgeleverd als GULLFINNUR. 1977 herdoopt SJOBRIS. 2006 herdoopt SJOBRIS 2. 2007 herdoopt LEIKVIN W319. 2010 herdoopt TORBAS. 2011 herdoopt GAMBLER. 27-1-2026 met de Deense sleepboot NH SERVER vanaf Raudeberg gearriveerd bij Smedegaarden te Esbjerg om gesloopt te worden.



GLOBAL STAR, IMO 9164500, Oil Products Tanker, 8.594 GT, 13.864 DWT, 1999 opgeleverd door Jiangnan Shipyard Group, Shanghai als STEN TOR. 4-2009 herdoopt LIQUID SILVER. 12-2014 herdoopt WELBECK. 12-2016 herdoopt DANNI. 15-1-2020 verkocht aan Global Star Shipping Lines Inc., Panama, in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, 1-2020 herdoopt GLOBAL STAR. 22-1-2026 vanaf Khor Fakkan op Alang Anchorage, 26-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 21-7-2006).

GOLDEN PRINCESS, IMO 7506077, General Cargo Ship, 4.016 GT, 6.204 DWT, 20-12-1975 opgeleverd als SARUNTA II door Asakawa, Imabari (253) als SARUNTA II aan Feliz Nav S.A., Panama. 3.792 BRT, 6.177 DWT. 1977 verkocht aan Noble Shipping S.A., Panama. 1981 verkocht aan Raso (Panama) S.A., Panama. 1984 verkocht aan Clivia Shipholding S.A., Panama. 1984 verkocht aan P.T.Sarunta Waya Rasa, Indonesië. 1987 verkocht aan Buena Estacion Inc., Panama, herdoopt ESTACION. 1988 verkocht aan Amerenta Navigation S.A., Panama, herdoopt AMERENTA No.1. 1991 verkocht aan P.T. Budhi Segora Lines, Indonesië, herdoopt SANTINI I. 1-2004 herdoopt TAMBOLI. 4-2005 vlag: Dominica. 8-2005 herdoopt GOLDEN PREMIUM. 10-2009 vlag: Thailand. 10-2009 herdoopt GOLDEN PRINCESS. 3-8-2023 verkocht aan Semoga Sukses, 8-2013 vlag: onbekend. 2018 als SEMOGA JAYA 7 gesloopt te Madura.

HAKATA, IMO 6921634 (NB-335), Oil Products Tanker, 494 GT, 723 DWT, 12-6-1969 opgeleverd Hanasaki Shipbuilding & Engineering, Yokosuka als COREX I. 19-- herdoopt EISHO MARU NO.25. 1991 herdoopt LION I. 1996 herdoopt SUPREME LION. 12-2003 herdoopt SINGA UTAMA. 6-2010 vlag: St. Kitts and Nevis (V4AY2). 3-2011 verkocht aan ESW Maritime S.A., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Shipmate Pte. Ltd., 2011 herdoopt HAKATA. 29-12-2025 verkocht voor sloop. 29-1-2026 op gearriveerd op Chittagong Anchorage, 3-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

HANSUNG, IMO 8513390, Vehicles Carrier, 7.442 GT, 1985 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (2455) als JUPITER ACE aan Jupiter Ace Shipping, Panama. 7.442 BRT. 1988 verkocht aan Argo Nav. Panama S.A., Panama, herdoopt EMERALD 2. 1997 herdoopt NIKKO No.1. 1997 verkocht aan Bantayog Ocean Shipping Inc., Filipijnen, herdoopt CEBU ROSA. 2008 herdoopt ASIAN JUPITER. 2012 herdoopt IMAN. 2016 vlag: Togo (5VEI9). 4-2018 verkocht van Inderton Ltd. S.A., Togo aan Azelia Ocean Ltd, Togo (Acrex Corp.), herdoopt HANSUNG. 2026 verkocht voor sloop. 5-2-2026 op Chittagong Anchorage.

HAN YI 8, IMO 8775998, Fishing Vessel, 616 GT, 2001 opgeleverd als HAN YI 8 aan Houshan Hanyi Deep-Sea, China. 2-2025 gesloopt te Zhoushan



HK-81 HANNAH, IMO 8432106, PDNF, 1985 casco gebouwd bij Scheefswerf "De Plaete". Ooltgensplaat, opgeleverd door Boom, Oudeschild, Texel als TX-50 DENEBO aan J.A.M. Boom, Texel. 62 BRT. Motor: 256 PK, 188 kW, Scania. 1991 nieuwe motor: 256 PK, 188 kW Scania. 1997 verkocht aan Rein v.d. Burg, Wieringen, herdoopt WR-212 RIK JELLE. 2001 nieuwe motor: 283 PK, 208 kW, Scania. 2008 nieuwe motor: 283 PK, 208 kW, Scania. 2015 nieuwe motor: 283 PK, 208 kW, Scania. 2017 verkocht aan Jan Foppen, Harderwijk (PDNF), herdoopt HK-81 HANNAH. 1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de). (Foto: Marcel Coster, 10-10-2018).

HAO YANG 77, IMO 9038153, Fishing Vessel, 1.095 GT, 10-1991 opgeleverd door Niigata Eng. Co., Niigata (2223) als HAKKO MARU No. 57 aan Hakko Kaigai Gyogyo K.K., Japan. 2014 vlag: China (BAWB). 4-2015 herdoopt JIN LIAO YU 57. 20-6-2020 verkocht aan Liaoning Pelagic Fisheries Co. Ltd., China (BAWB). 10-1-/2022 verkocht aan Qingdao Haoyang Ocean Fishery Co. Ltd., China, 1-2022 herdoopt HAO YANG 77. 24-10-2023 verkocht aan Weihai Hanyang Ocean Fisheries, China. 2-2025 gesloopt te Dalian.

HAO YANG 88, IMO 8608690, Fishing Vessel, 1.091 GT, 1986 opgeleverd als HAYABUSA MARU NO. 7. 14-7-2014 verkocht aan Liaoning Pelagic Fisheries Co., China (BAWC), 2-2014 herdoopt JIN LIAO YU 77.

10-1-2022 verkocht aan Qingdao Haoyang Ocean Fishery, China, 1-2022 herdoopt HAO YANG 88. 24-10-2023 verkocht aan Weihai Hanyang Ocean Fisheries, China. 20-2-2025 te Dalian om gesloopt te worden.

HONG LI, IMO 9074705, Bulk Carrier, 15.932 GT, 26.435 DWT, 22-8-1995 opgeleverd als RUBIN KOBÉ. 2003 MOLAVE. 2004 LAKE ARU. 12-5-2009 verkocht aan Glen Shipping Ltd., Panama (3FIR5), herdoopt MIRA R. 17-1-2017 verkocht aan Hongkong Xinrong Shipping Ltd., Panama (3FIR5), herdoopt HONG LI. 6-4-2018 in beheer bij Haistar Maritime Co. Ltd. 2025 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 24-1-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 3-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

IBRAHIM SIMSEK, IMO 7504653 (NB-270), 1983 opgeleverd door Taiwan Machinery, Kaohsiung (662) als RIO COLORADO aan Campeche S.S. Co. Ltd., Cayman Islands. 3.686 BRT, 5.564 DWT. 1986 herdoopt TEOCALI. 1986 verkocht aan Walrus Shipping Co., Joegoslavië, herdoopt BLATO. 1992 vlag: St. Vincent & the Grenadines. 1993 verkocht aan Vassilis X Shipping Ltd., Cyprus, herdoopt VASSILIS X. 1998 herdoopt SEA SUN. 2004 herdoopt NAFTOBULK V. 3-2007 herdoopt A MERT. 9-3-2020 (VT) verkocht voor sloop naar Turkije. 10-3-2020 op Yalova Town Anchorage, Turkije, 22-6-2020 naar Eregli, 22-6-2020 ETA te Eregli. 13-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

HK-82 JAN, 1979 casco gebouwd door Venema in Hoogezand, 1979 opgeleverd door Scheepswerf Welgelegen, Zoutkamp als LO-2 WADDENZEE aan I.J. Nienhuis, Lauwersoog. 131 PK, 96 KW, Scania. 1981 in de vaart als ZK-2 WADDENZEE. 1981 verkocht aan A. Steegstra, Oostdongeradeel, in de vaart als OL-2 WADDENZEE. 1985 verkocht aan Benny Wolters in Zoutkamp, herdoopt ZK-4 BORNRIJF. 1992 verkocht aan M. Post, Lauwersoog, herdoopt LO-15 JOHANNES POST. 1998 verlengd van 15,20 naar 18,20 meter. 25 BRT. 2000 nieuwe motor: 238 PK, 175 KW Volvo. 2010 nieuwe motor: Mitsubishi. 2011 nieuwe motor: Mitsubishi. 2017 verkocht aan Jan Foppen in Harderwijk, herdoopt HK-82 JAN. 1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. Info: eo-ems.de).

JATIWANGI PB 400, IMO 9153460, Container Ship, 4.675 GT, 5.762 DWT, 2000 opgeleverd als JATIWANGI PB 400 aan Indonesia Government Ministry Sea Commerce, Indonesië (YCTK), in beheer bij Djakarta Lloyd. 19-12-2010 opgelegd. 2018 gesloopt te Indonesië.

KABANJAHE, IMO 7026845, General Cargo Ship, 1.733 GT, 3.025 DWT, 1970 opgeleverd door Scheepswerf J. Pattje, Waterhuizen (292) als IRMGARD BOS aan Condor Reederei, B.R.D. 1.599 BRT, 2.920 DWT. 1972 verkocht aan Bauer & Hauschildt K.G., B.R.D. 1972 vlag: ATG. 1976 verkocht aan Oldenburg-Portugiesische D.G., B.R.D., herdoopt SAFI. 1980 verkocht aan Pyga Cia. Mar. S.A., Griekenland, herdoopt TIBESTI. 1986 verkocht aan Pelagos Marine Ltd., Cyprus, herdoopt ALOE. 1990 verkocht aan P.T.P.P.Nusantara Deli Madju, Indonesië (YEIM), herdoopt ANGELINA. 1990 herdoopt KABANJAHE. 7-2010 verkocht aan Mandiri Sejahtera Abadi Line, Indonesië. 2016 gesloopt te Madura.



KAREEM R, IMO 7741251, General Cargo Ship, 5.370 GT, 6.070 DWT. 4-1979 opgeleverd door Vyborgskiy SZ, Vyborg (525) als PIONER KAZAKHSTANA aan Lithuanian Shipping Co., U.S.S.R. 4.814 BRT, 6.780 DWT. 1992 verkocht aan Northern Shipping Co., Rusland. 3-2010 verkocht aan Verde Shipping Ltd., Cambodja, 3-2010 in beheer bij Romalex Marine SAE, 3-2010 herdoopt KAREEM R. 3-2016 vlag: Congo (FALSE). 4-2017 vlag: Tanzania (5IM828). 2025 verkocht voor sloop. 15-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto PIONER KAZAKHSTANA: Marcel Coster, 6-7-2009).

KENON, IMO 8943492, General Cargo, 2.592 GT, 1981 opgeleverd als TYUMEN. 7-2005 verkocht aan Zale International Inc., Rusland, 2024 verkocht aan JSC 'Argun' (AO 'Argun'), Rusland (UEPE), 5-2024 herdoopt KENON. 8-5-2025 te Busan om gesloopt te worden.

UK-71 KOBUS POST, MMSI:245228000. PHYT, trawler, 1982 opgeleverd door Scheepswerf v.d. Beldt als HD-9 HENK, 26-7-1982 geregistreerd voor A.H. Dekker, Den Helder. 58 BRT, 300 PK, 221 kW, Mercedes. 15-8-1983 verkocht aan A.H. Dekker, Stellendam, in de vaart als SL-9 HENK. 1983/4 verlengd, 75 BRT. 16-7-1984 verkocht aan Gebr. Messemaker, Katwijk, herdoopt KW-72 TINA ADRIANA. 1989 motor: 325 PK, 239 kW. 1990 motor: 300 PK, 221 kW. 24-4-1992 verkocht aan H. v.d. Berg, Urk herdoopt UK-344 MARIA. 30-6-1990 verkocht aan Gebr. Bout, Vlissingen, in de vaart als VLI-14 MARIA. 4-8-1992 verkocht aan Gebr. W. & A. Messemaker, Katwijk, herdoopt KW-72 TINA ADRIANA. 1996 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Mercedes NE-1996. 8-2-1999 verkocht aan Bergemeer Intershipping, Wieringen, herdoopt WR-147 ZEVEN GEBROEDERS. 16-9-1999 verkocht aan V.o.F. Visserij en Bergingsbedrijf Nienhuis, Zoutkamp, herdoopt ZK-3 DE GOEDE HOOP. 6-1-2000 verkocht aan H.J. Talma in Westdongeradeel, herdoopt WL-28 JAN HARMEN. 14-5-2009 verkocht aan V.o.F. Visserijbedrijf Post UK 71, Urk, in beheer bij Gebr. Juri & Jan Post, Urk, herdoopt UK-71 KOBUS POST. 19-1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de, Henk Perdok).

KOHZAN MARU, IMO 9209283, Chemical/Oil Products Tanker, 27.955 GT, 45.299 DWT, 5-12-2000 opgeleverd als LAS CUEVAS. 9-10-2008 in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 31-3-2011 verkocht aan Greenlight Transport S.A., Isle of Man (2EIF7). 4-2020 in beheer bij MOL Tankship Management Pte. Ltd. 5-2021 herdoopt KOHZAN MARU. 2025 verkocht voor sloop. 15-1-2026 op Chittagong Anchorage, 22-1-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

UK-166 LIMANDA, IMO 8431619, kotter, 78 GT, PGAQ, 1957 opgeleverd door Scheepswerf "Hem", Zaandam als UK-22 DIRKJE, 9-5-1957 geregistreerd voor Fa. R. Brands & Zn., Urk. 69,73 BRT. 240 PK, B&W Alpha. 11-2-1959 verkocht aan J. Brands, Urk. 1-12-1966 nieuwe motor: 480 PK, General Motors NE-1966. 19-2-1969 verkocht aan Gebr. de Vries, Oudeschild, herdoopt TX-40 GEESKE. 24-11-1978 verkocht aan M. van der Veen, Harlingen, herdoopt HA-74 TREASIE. 25-6-1980 opgelegd. 10-1980 verkocht aan C. Zijlstra, Dokkum, herdoopt LO-7 ZWERVER. 22-5-1981 verbouwd, meting 71,86 BRT, motor: 300 PK, 221 kW. 19-2-1982 verkocht aan L.W. Blaas & Co., Arnhem, herdoopt ARM-27 FORRA MARIA. 16-7-1984 verkocht aan Zeevisserij Mij. Ichthus B.V., Urk, herdoopt UK-4 LUMMY. 1985 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1984. 2-9-1985 verkocht aan M. Lont, Den Oever, herdoopt WR-40 SIEMETJE JACOBA. 4-9-1990 verkocht aan Noordzeevisserijbedrijf Wilma B.V., Urk. 4-9-1990 verkocht aan Noordzeevisserijbedrijf Wilma B.V., Urk, 1990 herdoopt ZK-40 MORGENSTER. 16-2-1994 verkocht aan De Rousant B.V.. Lauwerszijl. 2-1995 meting 78 GT. 2-1995 verkocht aan Visserijbedrijf de Rousant B.V. 1-1997 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1996. 9-2011 in charter bij J. Korf, Urk. 2013 verkocht aan Zeevisserijbedrijf Hoop op Zegen B.V., Urk, in beheer bij Jan Korf & Zn., Urk, herdoopt UK-166 LIMANDA. 15-2-2017 om 11:30 uur werd de Nederlandse Maritieme Politie door de Kustwacht gealarmeerd dat een vissersschip, ondanks het mooie weer en het goede zicht, bijna tegen een gasplatform van AWG bij Ameland was gevaren. De trawler UK-166 LIMANDA, 78 GT (MMSI-nr: 245262000), was de 500 meter veiligheidszone rond het platform binnengevaren. Toen de gevaarlijke koers aan boord van het platform werd opgemerkt, riep de bemanning het platform bijeen om het in geval van nood te verlaten en sloeg alarm. Dit werd ook aan boord van de trawler opgemerkt, die vervolgens terugtrok toen het schip zich nog maar 30 meter van een aanvaring bevond. 5-1-2026 te Kampen. 9-1-2026 bij Hoebe Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: Henk Perdok, eo-ems.de).

LUMOSO PERMAI, IMO 9106728, Bulk Carrier, 26.040 GT, 45.216 DWT, 9-9-1994 opgeleverd als GLORY SANYE. 5-2013 herdoopt GLORY SUN. 19-6-2013 verkocht aan Lumoso Pratama Line, Jakarta-Indonesië ((JZJV), 6-2013 herdoopt LUMOSO PERMAI. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Pasir Gudang).

MAERSK SAN JUAN, IMO 9020352, 3-9-1993 te water, 12-1993 opgeleverd door Orskov Christensens Staalskibs, Frederikshavn (176) als INGER C aan K/S Bog Invest 6, Aarhus-Denemarken. 10,546 GT, 12.200 DWT. 1997 verkocht aan Elite-Shipping A/S, Kopenhagen-Denemarken, herdoopt ARKTIS STAR. 2001 verkocht aan Cari Shipping Co. Ltd., Saint John's-Antigua & Barbuda (V2LA7), in beheer bij Rohden Bereederung GmbH, 6-2001 herdoopt MAERSK SAN JUAN. 2004 herdoopt ALIANCA PACIFICO. 2006 verkocht aan Rohden Schiffahrts GmbH & Co. K.G., Saint John's-Antigua & Barbuda, 10-2006 herdoopt PEGASUS. 12-2006 verkocht aan Pegasus, Antigua & Barbuda, in beheer bij Rohden Schiffahrts GmbH & Co. K.G. 5-2008 herdoopt AKRAFELL. 8-2008 vlag Malta. 22-4-2010 verkocht aan Golden Bay Shipping Co. Ltd., Malta, in beheer bij Spianada Shipmanagement Co., 4-2010 herdoopt NATALIA A. 25-4-2010 na het vertrek van Rotterdam bij de Eemhaven motorproblemen opgelopen, door de sleepboten VS HAMBURG en FAIRPLAY XVI vastgemaakt en terug gebracht naar de Waalhaven. 6-2010 in beheer bij Arkas Denizcilik ve Nakliyat AS. 11-2010 verkocht aan Arkas Konteyner Tasimacilik AS, 11-2010 vlag: Turkije, in beheer bij Arkas Denizcilik ve Nakliyat AS. 9-2016 herdoopt VENTO DI LEVANTE. 4-2017 herdoopt NATALIA A. 7-2020 herdoopt INGA A. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 1-1-2026 op Aliğa Anchorage, 9-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

MEI LAN HU, IMO 9216391, Bulk Carrier, 39.893 GT, 73.931 DWT, 29-3-2001 opgeleverd als TRAVE RIVER. 2001 herdoopt ZELLA OLDENDORFF. 2007 herdoopt ECOLA. 29-12-2017 verkocht aan Hainan An Li International Shipping, 1-2018 vlag: China, in beheer bij Qinhuangdao Hezhong Ship Management, Hainan, China, 1-2018 herdoopt MEI LAN HU. 27-11-2025 gearriveerd bij Xinhui Scrapyard om gesloopt te worden.

MERBAU/PERTAMINA 37, IMO 8211227, Oil Products Tanker, 2.660 GT, 3.500 DWT, 31-5-1985 opgeleverd door P.T. Pelita Bahari, Jakarta (33) als MERBAU/PERTAMINA 37 aan P.T. Pertamina, Indonesië (YDMU). 2023 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

MIA, IMO 9018464 (NB-335). 7-1993 opgeleverd door Mitsui Eng & SB Co. Ltd., Chiba (1383) als LONDON PRIDE aan London & Overseas Freighters Ltd., Londen, U.K. 79.978 GT, 149.686 DWT. 1998 verkocht aan Front Pride Shipping Inc., Monrovia-Liberia, herdoopt FRONT PRIDE. 9-2000 vlag: NIS. 8-2010 vlag: Marshall Islands. 2-2013 herdoopt PRIDE. 6-2014 vlag: Liberia. 5-2015 herdoopt GVENOUR. 11-2015 vlag: Panama, 11-2015 herdoopt GVENOUR. 3-2017 herdoopt MAGUS. 9-2020 vlag: Kameroen. 9-2020 herdoopt FREEDOM. 5-2021 vlag: Tanzania. 5-2021 herdoopt DOLPHIN. 5-2022 tot 4-2023 vlag: ongekend, daarna weer Tanzania. 17-4-2023 verkocht aan Veline Shiptrade Inc., Seychellen, vlag: Tanzania. 4-2023 herdoopt ZULU. 4-2024 vlag: Guyana (FALSE). 8-2024 herdoopt MIA. Amerikaanse functionarissen hadden het vermoeden dat de MIA tot de schaduwvloot behoorde en ten onrechte onder Guyaanse vlag was geregistreerd. 9-2025 vlag: Gambia (C5J810), 9-2025 herdoopt WOODCHIP. 2025 verkocht voor sloop naar India. 3-2-2026 (mogelijk eerder) op Alang Anchorage, 7-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MILANGAZ 4, IMO 8916322, LPG Tanker, 2.856 GT, 3.594 DWT, 15-6-1990 te water, 9-1990 opgeleverd door Teraoka SY Co., Nandan (290) als SILVER PRIDE aan Silver Pride Shipping Ltd., Bahamas. 1999 verkocht aan Bumi Armada Nav. S.B., Maleisië, herdoopt ARMADA PUTERI. 5-2005 herdoopt GAS ORACLE. 1-2008 herdoopt DP ORION. 11-2012 vlag: Turkije (TCVS4). 11-2012 herdoopt MILANGAZ 4. 21-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

MONICA P, IMO 9179218 (NB-332), Bulk Carrier, 27.828 GT, 46.657 DWT, 1998 opgeleverd als SOLAR BAY, 2-2002 herdoopt SOLAR EUROPE. 1-2009 herdoopt MONICA P. 8-6-2018 verkocht aan Asia Mulia Transpasifik P.T., Indonesië (YCIC2). 10-2025 verkocht voor sloop (380 USD/TO as is Belawan). 9-11-2025 verkocht aan Sea Line Inc., St. Kitts and Nevis (V4DZ7), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 11-2025 herdoopt NICA. 24-11-2025 op Chittagong Anchorage, 3-12-2025 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEER 1, IMO 9224283 (NB-333), Crude Oil Tanker, 81.310 GT, 149.993 DWT, 26-8-2002 opgeleverd als EURO SKY. 11-2003 herdoopt SUMMER SKY. 11-2016 herdoopt NORDIC MOON. 7-2022 herdoopt SOL PRIDE. 8-2023 herdoopt KAPAL CANTIK. 11-4-2024 verkocht aan Worthalliance Ltd., Cook Islands. 1-2025 vlag: Gambia (C5J478), 1-2025 herdoopt NEER 1. 10-2025 verkocht voor sloop. 19-10-2025 op Bhavnagar Anchorage. De NEER 1, die eigendom is was anonieme spelers en de laatste tijd uitsluitend van Rusland naar India voer, zal worden gesloopt. 6-11-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



OCEAN FORCE, IMO 8215613 (NB-290), Heavy Load Carrier, 6,705 GT, 4,393 DWT. 1983 opgeleverd door Husumer Schiffswerft, Husum (1482) als CONDOCK III aan Condock Transport Bauer K.G., B.R.D. 1.599 BRT, 4.555 DWT. 12-1998 herdoopt CONDOCK. 19-1-1999 herdoopt PENHIR. 15-12-1999 herdoopt CONDOCK. 5-2000 herdoopt CONDOCK. 11-4-2007 verkocht aan Redbrick Ventures Ltd., Belize (V3WI7), in beheer bij Primeshipping International Ltd., Odessa, 26-4-2007 herdoopt OCEAN FORCE. 2022 verkocht voor sloop (as is Delaware, USA – auction sale 197 USD/TO). 3-2022 verkocht aan Alexander Shipping Ltd., St. Kitts and Nevis (V4SB4), in beheer bij Blue Bay Investments Ltd., Constanta, Roemenië, herdoopt MINISTAR. 20-12-2025 te Marina di Carrara aangehouden, 17 gebreken, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding. 8-1-2026 weer vrijgegeven en mocht naar Tartous varen voor definitieve reparaties. (Foto: Willem Koper).

ODIN FINDER, IMO 7031761, Research Vessel, 604 GT, 549 DWT, 1970 opgeleverd door Storviks Mekaniske Verksted, Kristiansund als VADSOGUTT. 1981 herdoopt ODIN FINDER. 8-6-2023 verkocht aan Helios Shipping Ltd., Panama (HOA5567), in beheer bij Amancio Shipping Corp. 4-2-2027 gearriveerd te Aliğa, Turkije met de sleepboot CHRISTOS XL (IMO: 8012011, ex SMIT FRANKRIJK) en op het strand gezet om gesloopt te worden.

OLGA L, IMO 8320834, Refrigerated Cargo Ship, 5.292 GT, 6.023 DWT, 11-12-1983 kiel gelegd, 8-6-1984 opgeleverd door Miho Shipyard, Shimizu (1232) als TAISEI MARU NO.3 aan Taiseimaru Suisan K.K., Japan. 5-2008 herdoopt WIN MAX NO.3. 3-2012 herdoopt ISIDA. 7-2012 vlag: Rusland (UBRI2), 7-2012 herdoopt ODIN. 23-9-2025 verkocht aan Lutskeya OS, Rusland. 14-11-2025 verkocht aan Trade Bridge Inc. Ltd., 11-2025 vlag: Mongolië (JVXQ8), 11-2025 herdoopt OLGA L. 1-2026 verkocht voor sloop naar India. 3-1-2026 van Vladivostok. 24-1-2026 op Bhavnagar Anchorage, 30-1-2026 op Alang Anchorage, 5-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

OMAN PRIDE, IMO 9153525 (NB-292), Crude Oil Tanker, VLCC, 159.423 GT, 299.986 DWT. 14-9-1998 opgeleverd door Hotachi Zosen, Ariaka Works, Nagasu (5228) als NEW VISTA aan Golden Sound Corp., Hong Kong (VRVR7), in beheer bij Associated Maritime Co. (Hong Kong) Ltd. 159.423 GT, 95.710 NT, 300.149 DWT. 3-9-2004 (e) verkocht aan Golden Sound Corp., Marshall Islands, in beheer bij Thome Ship Management Pte. Ltd., 3-9-2004 herdoopt FRONT VISTA. 4-2-2010 (e) verkocht aan Vista International Finance. 5-2-2010 (e) verkocht aan Mahameru Kencana Abadi, Indonesië, 5-2-2010 herdoopt DEWI MAESWARA. 20-5-2010 in beheer bij Mahameru Kencana Abadi en Equinox. 3-4-2020 verkocht aan Front Vision Inc., Marshall Islands, in beheer bij Frontline Management AS. 18-6-2020 verkocht aan Bravery Maritime Corp., Liberia (D5XE5), in beheer bij Valorous Shipping Co., Dubai, United Arab Emirates, 6-2020 herdoopt OMAN PRIDE. 9-11-2021 verkocht voor sloop. 24-3-2022 verkocht aan Axiom Ltd., Hong Kong, China. vlag: St. Kitts and Nevis ((V4QQ4), 2-2022 in beheer bij RV International DMCC, 2-2022 herdoopt PRIDE. 23-3-2022 van Oman Anchorage met een sleepboot naar Chittagong. 3-2022 in de Arabische Zee los gebroken van de sleepboot en vermist. 1-6-2022 in beslag genomen door het Hooggerechtshof van Chittagong. 7-2022 vlag: Gabon. 10-2022 vlag: onbekend. 9-11-2022 verkocht aan Super Shining Shipping Corp., 11-2022 vlag: Palau, 11-2022 herdoopt RIDER 1. 2-2023 vlag: Kameroen. 2-2023 herdoopt LYDYA N. 8-2023 verkocht aan Turquoise Sea Marine Ltd., 8-2023 vlag: Palau, in beheer bij Hati Shipmanagement SRL, 8-2023 herdoopt LEMUR. 4-2024 vlag: onbekend. 4-2025 herdoopt LILIAN. 2-1-2025 verkocht aan Pro Ocean Management LLC, Palau. 25-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, Ryazanskaya, vlag: onbekend. 9-2026 beheer: onbekend. 1-2026 vlag: Rusland (UAZE6), 1-2026 herdoopt SOKOLO.

OVIN SAMUDERA, IMO 7626621, Chemical/Oil Products Tanker. 1.289 GT, 2.135 DWT. 20-3-1977 opgeleverd door Sasaki Zosen, Kinoe (312) als KEIZAN MARU aan Matsuyama Maiun K.K., Japan. 997 BRT, 2.135 DWT. 1986 verkocht aan Toei Kaiun K.K., Japan. 1989 verkocht aan Western Progress S.A., Panama, herdoopt NORTHERN NAVIGATOR. 1991 verkocht aan P.T. Humpuss Divisi LNG, Indonesië (YEPE), herdoopt TRI SAMUDRA. 1996 verkocht aan P.T. Humpuss Intermoda Transportasi Tbk., Indonesië (YEPE) (1289 GT). 9-2008 verkocht aan Adovelin Raharja P.T., Indonesië, herdoopt OVIN SAMUDERA. 2019 gesloopt te Madura.

PALUH TABUAN/PERTAMINA 1019, IMO 7900168, Oil Products Tanker, 11.586(GT, 15.521 DWT, 28-7-1979 te water, 29-11-1979 opgeleverd door Kanasashi Zosensho, Toyohashi (1291) als PERTAMINA 1019 aan Graciela Shipping Inc., Panama. 1994 verkocht aan P.T. Pertamina, Indonesië (YDXV), herdoopt PALUH TABUAN/PERTAMINA 1019. 1-2025 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

PARIDI II, IMO 7731000, Oil Products Tanker, 360 GT, 605 DWT. 1969 opgeleverd door Fiji Marine Shipyard & Slipways, Suva, Fiji als CHIYODA MARU NO. 5. 1978 vlag: Indonesië (PLYO), 2-1978 herdoopt BINTANG SAMUDRA XII. 8-2005 verkocht aan Paridi Asyudewi, vlag: Indonesië (PLYO). 8-2005 herdoopt PARIDI II. 24-7-2006 verkocht aan Alida Putera Samudera, Tangerang, vlag: Indonesië (PLYO). 12-2025 uitgeschreven LRF. 1-2018 gesloopt te Bangka.

PEGASUS NUSANTARA, IMO 9036428, General Cargo Ship, 1.920 GT, 3.424 DWT, 19-7-1990 opgeleverd door Daesun SB & Eng., Pusan (367) als CHUN WOO aan Chun Kyung Shipping Co. Ltd., Zuid Korea. 2002 verkocht aan CK Line Co. Ltd., Zuid Korea. 9-2011 verkocht aan Fresco Line Samudera P.T., Indonesië (PODC), herdoopt PEGASUS NUSANTARA. 11-2024 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

UK-368 PETRONELLA, MMSI 244157000, PBBC, 1985 opgeleverd door Industries des Pêcheriesin, Oostende als Z-207 ADAMTJE, 1985 geregistreerd voor BVBA Rederij Adams & Amandels, Brugge. 300 PK, 221 kW, Mitsubishi. 7-3-1991 verkocht aan BVBA Rederij Permeke, Zeebrugge. 1991 nieuw motor: 300 PK, 221 kW, Mitsubishi NE-1991. 1992 verkocht aan BVBA Rederij Verwachting, Knokke Heist, herdoopt Z-207 VERWACHTING. 1998 opgelegd te IJmuiden. 5-2000 verkocht aan Rousant, Zoutkamp, herdoopt ZK-65 HERCULES. 3-2007 nieuw motor: 300 PK, 221 kW, Mitsubishi NE-2007. 9-2011 in charter bij Jan Korf & Zonen, Urk. 2013 verkocht aan Hoop op Zegen B.V., Urk, in beheer bij Jan Korf & Zn., Urk, herdoopt UK-368 PETRONELLA. 5-1-2026 te Kampen, 9-1-2026 bij Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. (Info: eo-ems.de).

UK-156 POOLSTER, IMO 8431920, PFCW, 1955 opgeleverd door Scheepswerf Peters. Dedemsvaart als UK-52 PIETERTJE JOHANNES, 20-7-1955 geregistreerd voor W. Pasterkamp, Urk. 28-5-1960 verkocht aan H. Pasterkamp, Urk, herdoopt UK-6 WILLEM. 5-1-1963 nieuwe motor: 270 PK, Kromhout NE-1963. 28-10-1965 nieuwe motor: 357 PK, Kromhout NE-1965. 30-1-1968 nieuwe meting na verlenging: 58,29 BRT. 20-2-1968 nieuwe motor: 365 PK, 269 kW, Stork-Ricardo NE-1968. 28-2-1974 verkocht aan G. Smid, Den Oever, herdoopt WR-21 ALIE. 1974 nieuwe motor: 314 PK, 231 kW, Scania NE-1974. 27-9-1985 verkocht aan C.J. Kroon, Den Oever, herdoopt WR-21 JENTE. 18-2-1987 motor afgesteld op 310

PK, 228 kW. 29-4-1988 nieuwe motor: 250 PK, 184 kW, Guascor NE-1987. 28-8-1990 verkocht aan J.C. Kroon, Den Oever. 28-9-1990 motor afgesteld op 300 PK, 221 kW. 1-4-1993 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Scania NE-1993. 1-1994 nieuwe meting: 57 BRT. 30-6-1995 nieuwe meting: 56 BRT. 19-2-1996 verkocht aan D. van der Meer, Oosterend, Texel, herdoopt TX-7 DE POOLSTER. 5-8-1999 verkocht aan Harm Visser B.V., Harlingen, in de vaart als HA-76 DE POOLSTER. 20-7-2000 verkocht aan F.J. Poepjes, Marknesse (makelaar), herdoopt UK-26 FLORIAN. 17-10-2000 weer in de vaart als HA-76 DE POOLSTER voor H. Visser. 11-2000 nieuwe motor: 299 PK, 220 KW, Deutz NE-2000. 5-2003 brug geplaatst, ex E-672 PORZANA. 2012 verkocht aan UK 155, Urk, in beheer bij Jan de Boer, herdoopt HA-76 DE POOLSTER. 2015 verkocht aan Jan de Boer, Urk, herdoopt UK-156 POOLSTER. 20-1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. Info: eo-ems.de).

QUARTZ, IMO 9112117, Chemical/Oil Products Tanker, 26.218 GT, 46.166 DWT, 5-12-1996 opgeleverd als TIKHVIN. 11-2010 herdoopt CHAMPION TIDE. 8-6-2023 verkocht aan Luckin Maritime Co. Ltd., Shanghai, China, vlag: Panama (3E4607), herdoopt QUARTZ. 1-2026 verkocht voor sloop (is Singapore 435 USD/TO).

RISING HARRIER, IMO 9122291 (NB-332), Bulk Carrier, 27.681 GT, 47.195 DWT, 29-7-1997 opgeleverd als NAVAL PRINCESS. 1998 herdoopt GLORIOUS MARINE. 2003 herdoopt SEA VELVET. 2005 herdoopt KITE. 5-2015 herdoopt RISING HARRIER. 6-5-2015 verkocht aan Fleet Shipmanagement Inc., St. Vincent & The Grenadines, in beheer bij Swedish Management Co. S.A., herdoopt RISING HARRIER. 3-2021 vlag: Togo. 3-2022 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5280). 9-2025 verkocht voor sloop (445 USD/TO). 25-1-2026 op Alang Anchorage, 3-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ROVER, IMO 8721337, General Cargo Ship, 3,086 GT, 3.340 DWT, 1985 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (2307) als VOLGO-BALT 255 aan U.S.S.R. 1986 herdoopt AMUR-2507, 1991 over aan North-Western Fleet, Rusland. 4-2025 vlag Comoros (D6A3920), 4-2025 herdoopt ROVER. 21-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

S.A. AGULHAS, IMO 7628136, Research Vessel, 6.122 GT, 3.246 DWT, 31-1-1978 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries, Shimonoseki (789) als S.A. AGULHAS aan Government of South Africa (ZSAF). 5.353 BRT, 3.246 DWT. 2000 (of eerder) in beheer bij Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 7-11-2005 in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 22-6-2012 verkocht aan South Africa Maritime Safety, R.S.A. 7-6-2017 Samsa Maritime Special Project. 29-1-2024 verkocht aan S.A. Agulhas Schifffahrts. 6-6-2025 verkocht aan VB10K DMCC, R.S.A., in beheer bij HF Offshore Mexico. 22-1-2026 via MS Teams online geveild in het kader van een gerechtelijk bevel. Een restitueerbare registratieborg van \$50.000 is vereist om deel te nemen aan de veiling. Het schip lag afgemeerd aan ligplaats 205 van de Durban International Container Terminal. Het schip diende meer dan dertig jaar lang het Zuid-Afrikaanse onderzoeksprogramma naar Antarctica en de Zuidelijke Oceaan. Het maakte regelmatig bevoorradingsvaarten naar afgelegen bases op Marion Island, Gough Island en het SANAE-station in Antarctica, en vervoerde wetenschappers en bemanning naar enkele van de meest uitdagende wateren ter wereld. De S.A. AGULHAS werd in 2012 buiten dienst gesteld en vervangen door de modernere S.A. AGULHAS II, een groter, speciaal gebouwd ijsbrekend onderzoeks- en bevoorradingsschip, eveneens eigendom van het Ministerie van Bosbouw, Visserij en Milieu en opererend vanuit Kaapstad. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Durban 240 USD/TO).



SALT LAKE, IMO 8603121, Refrigerated Cargo Ship, 3.437 GT, 4.269 DWT. 1986 opgeleverd door Kochi Jyuko (Eiho Zosen), Kochi (1885) als KATAH aan Tatsushima Shosen K.K., Japan. 1990 herdoopt SALT LAKE. 1992 verkocht aan Whitebay Shipping S.A., Panama. 2000 verkocht aan Shinhan Capital

Co. Ltd., Zuid-Korea (D7MG). 1-2026 verkocht aan sloop naar India. (390 USD/TO). 10-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto SALT LAKE: Chris Howell, 12-2-1997, Bluff NZ).

SAMC EDDIE, IMO 9220201 (NB-311), Bulk Carrier, 91,051 GT, 175.775 DWT. 4-2-2002 opgeleverd door China Shipbuilding Corp. (CSBC) (769) als CHINA STEEL EXCELLENCE aan China Steel Corp., Taiwan. 5-6-2020 verkocht aan SAMC Eddie Marine Corp., Panama (H9MU), in beheer bij Eddie Steamship Co. Ltd. en V Ships Shanghai Ltd., herdoopt SAMC EDDIE. 21-7-2022 verkocht aan Huixing Tianjin Shipping Leasing, Panama (H9MU), in beheer bij SAMC Shipping Asset Management (Hong Kong) Co. Ltd., Hong Kong en V Ships Shanghai Ltd. 17-11-2023 verkocht voor sloop. 5-1-2024 verkocht aan Lexi Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Lila Global Ltd. en Kyra Global Marine Services, 1-2024 herdoopt LILA BEIHAI. 4-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4UW6), 29-4-2025 in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Plot D-222/15, Navi Mumbai, 4-2025 herdoopt BEIHAI. 2-2026 verkocht voor sloop.

WR-9 SHRIMPER, MMSI 245878000, Fishing vessel, PG6514, 1989 gebouwd door Scheepswerf Zijlstra, Enumazijl, 1989 geregistreerd als LO-8 ZEESTER voor Visserijbedrijf D. Visser B.V., Lauwersoog. 300 PK, 221 KW, Guascor. 27-7-1990 verkocht aan A. Hutjes, Texel, herdoopt TX-27 LIDA MARCO. 78 GT. 25-10-1991 verkocht aan D. Meijer, Usquert, herdoopt UQ-18 MARLENA. 2000 nieuwe meting 55 GT. 2001 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Scania NE-2001. 2016 verkocht aan Jan Jurie van Eekelen, Wieringen, herdoopt WR-9 SHRIMPER. 2019 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Scania NE-2019. 1-2026 bij Hoebe RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. Info: eo-ems.de).

SEDCO 253, IMO 8755053 (Z-88-8), Drilling Jack-Up, type Baker Marine Services BMC-250-MS, 1981 opgeleverd door Nippon Kokan K.K., Tsu (SP-006) als SEDCO 253 aan SEDCO Inc., Liberia. 3.273 BRT, 2.636 NRT. 15-7-1981 de sleepboot ZWARTE ZEE van Tsu met de ponton GENMAR 104, IMO 7622170, Seaspan Int. Ltd., Vancouver, 1976, 7.642 BRT, 14.894 DWT) met daarop het booreiland SEDCO 253) naar Luanda, Angola. 1-8-1981 te Singapore. 15-8-1981 van Singapore na enkele reparaties. 22-9-1981 te Port Elizabeth maar mocht niet de haven aanlopen om de opgelopen schade te herstellen. 29-9-1981 te Durban om te repareren. 28-10-1981 van Durban. 10-11-1981 te Luanda, Angola, daar het booreiland op locatie gezet. 1989 herdoopt HERCURIUS ALFA. 1989 verkocht aan K/S Deep Sea Matdrill, Liberia, in beheer bij Odfjell Drilling & Consulting Co. A/S, 1989 herdoopt DEEP SEA MATDRILL. 2003 (AB) vlag: Gibraltar en herdoopt DEEPSEA MATDRILL. 2011 vlag: Liberia, eigenaar: Jagson International Ltd., New Delhi, India. 2012 verkocht voor sloop. 2012 vertrokken naar Alang, 12-4-2012 ETA te Alang. 5-2-2025 het boorplatform DEEP SEA MATDRILL (IMO: 8755053) is aan de grond gelopen nabij Daman aan de zuidwestkust van India, het platform kwam vast te zitten in positie 20.12.18 NB en 072.01.83 OL.

SELE/PERTAMINA 3006, IMO 8117158, Oil Products Tanker, 21.338 GT, 29.900 DWT, 28-9-1982 opgeleverd door Sasebo H.I. als SELE/PERTAMINA 3006 aan P.T. Pertamina International Shipping, Jakarta-Indonesië (YDXR). 12-2024 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

SHENG LE C, IMO 9124146, Bulk Carrier, 18.108 GT, 27.940 DWT, 18-9-1995 kiel gelegd, 7-11-1995 te water, 25-1-1996 opgeleverd door Naikai Zosen Corporation Setoda Shipyard (604) als ADMIRE. 2-2003 herdoopt SHINYO CHALLENGE. 8-2006 herdoopt MOUNT COOK. 2-2008 herdoopt CARIBBEAN ID. 5-2023 vlag: Panama (H9GJ). 1-2017 herdoopt POAVOSA CHAMPION. 27-2-2017 in beheer bij Guangzhou Seaway International Ship Management Co. Ltd., Guangdong, China. 2-2017 herdoopt SHENG LE C. 11-2019 verkocht aan Aohua Trading Co., Panama, in beheer bij Guangzhou Seaway International Ship Management Co. Ltd., Guangdong. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Oman, 398 USD/TO). 26-1-2026 verkocht aan Shore Shipping Inc., Comoros (D6A4330), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore en Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 1-2026 herdoopt ENGEL. 3-2-2026 op Gadani Anchorage.

SHENG LU, IMO 9078335, Bulk Carrier, 17.428 GT, 28.510 DWT, 18-3-1994 opgeleverd door Kanda Zosensho KK, Kawajiri (356) als SCARLET SUCCESS aan General Charterer Inc., Manilla. 2002 verkocht aan Lance Maritime Co, Majuro-Marshall Island, herdoopt DION. 7-2010 herdoopt THEOMITOR. 10-2014 herdoopt UNIVERSE ALLIANCE. 4-2022 herdoopt CL RUBY. 25-7-2024 verkocht aan Sheng Lu Navigation Co. Ltd., Panama, 7-2024 herdoopt SHENG LU. 10-2025 vlag: Comoros (D6A4185). 2025 verkocht voor sloop. 11-1-2026 gearriveerd op Bhavnagar Anchorage, 14-1-2026 op Alang Anchorage, 17-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHENG TAI, IMO 9169304 (), General Cargo Ship, 4.048 GT, 5,210 DWT, 1997 opgeleverd door Zhejiang Shipbuilding, Ningbo, ChinNB-327a als SHENG TAI. 2025 door China Yangtze River Shipping Co., Shanghai-China (BUNV) (China Shipping CL, Shanghai, China) 28-3-2025 verkocht voor sloop (as is Shanghai). 4-2025 gesloopt te Xinhui.

SIRRAH, IMO 9200342, Bulk Carrier, 25.955 GT, 47263 DWT, 1999 opgeleverd als NORD ACE. 2009 herdoopt ARINAGA. 2017 herdoopt FORTIS AMALTHEA. 27-11-2018 verkocht van SK Star Inc., Panama aan Blue Waves Shipping and Trading Inc., Liberia, in beheer bij Al Shumookh Construction Materials Trading FZE, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt SIRRAH. 7-2019 vlag: Panama. 10-2022 vlag: St. Kitts and Nevis (V4VB4). 12-10-2023 in beheer bij Al Shumookh Construction Materials Trading FZE, Dubai en Ontime Shipping Co. Ltd. De SIRRAH, oorspronkelijk vanuit Chennai vertrokken met 26 bemanningsleden aan boord, kreeg te maken met technische problemen en moest voor anker gaan op ongeveer zeven mijl van de haven van Vizhinjam. Na noodreparaties slaagde het schip erin om slechts enkele uren voor de deadline van de kustwacht op 12 mei 2025 weer uit te varen en vertrok om 2.30 uur 's nachts naar Khorfakkan, met een verwachte aankomsttijd van 21 mei. Het vertrek werd mogelijk gemaakt nadat een cruciale motorcompressor van 900 kg vanuit Mumbai was geleverd met de

steun van Waterline Shipping & Logistics Pvt. Ltd., een scheepvaartagentschap uit Thiruvananthapuram, in samenwerking met de Kerala Maritime Board. De eigenaren van het schip handelden snel om de benodigde reserveonderdelen te verkrijgen, maar vanwege de heersende oorlogssituatie liep het transportvoertuig met de apparatuur vertraging op bij meerdere controleposten voor veiligheidsinspecties. Nadat de reserveonderdelen door de douane waren vrijgegeven, werden ze aan boord van de sleepboot DHWANI, die wordt geëxploiteerd door de Kerala Maritime Board, naar het schip vervoerd. Eerder had de Indiase kustwacht het schip geïnspecteerd en geen verdachte voorwerpen of gevaarlijke lading aan boord aangetroffen. Ze gaven de kapitein opdracht het schip binnen twee dagen te verplaatsen in het kader van Operatie Sindoor. (Timsen, 15-5-2025). 14-5-2025 in de vaart. 1-2026 verkocht voor sloop (405 USD/TO).

SOFIA, IMO 7237511, Fishing Vessel, ex Tug Supply Vessel, 904 GT, 591 DWT, 1972 opgeleverd door American Marine, New Orleans (1093) als ADRI TIDE aan Tidewater Colon Inc., Panama. Tug Supply, 360 BRT. 1984 verkocht aan Tidewater Mediterranean Inc., Italië, herdoopt RIGEL TIDE. 1994 verkocht aan Karla Faye Co-Ownership, U.S.A., herdoopt KARLA FAYE. 843 GT. 1996 verkocht aan Okean Joint Stock Co. (Yelizovo), Rusland. 2008 verbouwd tot vissersschip. 6-8-2024 verkocht aan Return Shipping Ltd., Sao Tome and Principe (S9Z14), 8-2024 herdoopt SOFIA. 1-2025 gesloopt te Nigeria.

STENA GRECIA, IMO 7528611 (NB-334), Ro-Ro Cargo Ship, 5.363 GT, 8.661 DWT, 1978 opgeleverd door Hyundai H.I., Ulsan (647) als TOR FELICIA aan Stena Line Ltd., U.K. 5.466 BRT, 8.661 DWT. 1978 herdoopt MERZARIO GRECIA. 1983 herdoopt STENA GRECIA. 1986 verkocht aan CN Marine Inc., Bahamas, herdoopt ATLANTIC FREIGHTER. 1987 verkocht aan Marine Atlantic Inc., Bahamas. 3-2010 vlag: Panama, 3-2010 herdoopt PELAGITIS. 11-6-2010 verkocht aan Ainaftis Shipping Co., 6-2010 vlag: Griekenland. 21-9-2022 tijdens een reis van Piraeus naar Chios in Straat Kafirea in aanvaring met de bulkcarrier PARADISE ISLAND (IMO 9623764, reis: Providence naar Aliğa), ten anker gegaan in de baai van Karystos. 11-11-2024 in de haven van Keratsini brak brand uit in de hutten in het voorschip, een matroos is naar een ziekenhuis gebracht, de brandweer kwam met vier voertuigen ter plaatse en bluste de brand. 20-11-2024 weer in de vaart. 4-4-2025 verkocht aan Novara Ventures Ltd., 4-2025 vlag: Togo (5VJG9), 4-2025 herdoopt STORNO. 2025 verkocht voor sloop naar Turkije. 19-11-2025 op Aliğa Anchorage. 13-1-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

TAN, IMO 8625961, Fish Factory Ship, 6,392 GT, 2,621 DWT, 30-9-1985 opgeleverd door Nikolaev Shipyard Okean als KAPITAN OLEYNICHUK (КАПИТАН ОЛЕЙНИЧУК). 24-10-2025 verkocht aan Wantong International Group, Mongolië (JVXK8). 3-12-2025 verkocht voor sloop naar India. 3-12-2025 verkocht aan GSPL DMCC, Mongolië, 12-2025 herdoopt TAN. 24-1-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Alang, 24-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

TANTO HANDAL, IMO 8419506, General Cargo Ship, 3,814 GT, 5,063 DWT, 26-8-1985 opgeleverd door Kochi Jyuko (Eiho Zosen), Kochi (1795) als VEGA aan Melanesia Lines S.A., Bahamas. 1995 verkocht aan Ko-Yo Mar. [Panama] S.A., Panama, herdoopt VEGA V. 1996 verkocht aan Finoseanic Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ULTRAFLEX ORIENT. 1999 herdoopt ULTRA ORIENT. 2000 verkocht aan Volga Shipping Corp., Panama, herdoopt BALTRA EXPRESS. 12-12-2001 verkocht aan Tanto Intim Line P.T., 2002 vlag Indonesië (YHDL). 2004 herdoopt TANTO HANDAL. 2023 gesloopt te Bojonegara, Indonesië.

THAILAEMTHONG 8, IMO 9058581, Oil Products Tanker, 1,893 GT, 2,999 DWT, 10-10-1992 te water, 12-1992 opgeleverd door Imamura Zosen, Kure (363) als TAKASHIO MARU aan Nagahoko Kisen, Kasaoka-Japan. 1,494 GT, 2,999 DWT. 2007 verkocht aan Young Sung Global Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt DONG HYUN. 16-3-2020 verkocht aan Thailaemthong Supply, Thailand (HSB7462), 3-2020 herdoopt THAILAEMTHONG 8.

17-9-2024 om circa 6 uur 's ochtends, liep de THAI LAEMTHONG 8, met twaalf bemanningsleden aan boord, aan de grond bij Koh Mai Si, voor de kust van Koh Kood, nabij het Soneva Kiri Resort in de provincie Trat. Sterke golven hadden een motorstoring veroorzaakt, waardoor het schip onbestuurbaar werd en aan land dreef. De districtschef van Koh Kood en het Thaise Maritieme Handhavingscommando-centrum (Sor Chor Ror) van Trat werkten samen om de schade te beoordelen en hulp te bieden, nadat het Maritiem Beveiligingscentrum van Trat (Sor Chor Ror Trat) een noodoproep van de kapitein had ontvangen. Het schip had een lek opgelopen, waardoor water de machinekamer binnenstroomde. De stormachtige wind en golven wekten bezorgdheid over het mogelijke zinken van de tanker en de milieugevolgen van een olielek in het gebied rond Koh Kood. De zware zee rond Koh Kood verhinderde aanvankelijk dat reddingsboten het gestrande schip konden bereiken. Uiteindelijk werd er een boot van het nabijgelegen Soneva Kiri Resort geregeld om de 'Thai Laemthong 8' te benaderen. Twee vissersboten en een marineschip probeerden de tanker terug naar open water te slepen. De operaties verliepen echter moeizaam vanwege het slechte weer en de hoge golven. Alle bemanningsleden werden vervolgens van boord gehaald. Eerder hadden ze al water uit het schip gepompt om te voorkomen dat het zou zinken. Het schip had 's avonds op 16 september een tussenstop gemaakt tussen de eilanden Koh Mai Si en Koh Kut om te schuilen voor een storm, voordat de motor de volgende ochtend uitviel. Er waren geen meldingen van oliekkage, omdat de tanker, die brandstof vervoerde vanuit de provincie Rayong, deze had afgeleverd aan vissersboten die actief waren in de grensgebieden van Trat en op weg was terug naar Rayong.

31-3-2025 verkocht aan CMP Onshore Offshore Services, Thailand (HSB7462). 20—gesloopt te Bangkok.

TANABATA, IMO 9080297, Vehicles Carrier, 49,443 GT, 20,053 DWT, 17-8-1994 te water, 11-1994 opgeleverd Sumitomo H.I. Ltd., Oppama (1198) als NOSAC TANABATA aan Taurus Carriers Ltd., Monrovia-Liberia. 1996 verkocht aan Wilhelmsen Lines A/S, Tønsberg-Noorwegen, herdoopt

TANABATA. 2003 verkocht aan Fidelio L.P. Inc., Wilmington, Delaware-USA, herdoopt RESOLVE. 4-11-2022 in beheer bij Wilhelmsen Ship Management AS en Wallenius Wilhelmsen Ocean AS. 7-2023 herdoopt TANABATA. 22-1-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

VALDA, IMO 9143623, General Cargo Ship, 4.995 GT, 1996 opgeleverd als PANNON SEA. 2000 herdoopt IRASA. 2005 herdoopt MIDLAND 5. 2007 herdoopt DANADI 1. 10-2016 verkocht van Don River Shipping JSC (OAO 'Donrechflot', Rusland aan Marina Asia Corp., Togo (5VIP3), herdoopt VALDA. 1-2026 verkocht voor sloop.

VIGO, IMO 9208136 (NB-334), Crude Oil Tanker, 60.100 GT, 105.177 DWT, 20-7-2000 opgeleverd als PRIMORYE aan Primorsk Shipping Corp., Cyprus. 20-1-2009 verkocht aan PV Trans Pacific JSC, Vietnam (XVSS), 1-2009 herdoopt PVT ATHENA. 3-2021 herdoopt MERCY. 13-10-2022 verkocht aan Golden Lotus Oil Gas & Real, Vietnam, 10-2022 herdoopt MERCY 08. 30-6-2023 verkocht aan Ha Trang Petrol Transportation, Vietnam, 6-2023 herdoopt VIGO. 22-4-2025 geïnspecteerd te Skagen door Paris MoU, 27 gebreken vastgesteld, 105 dagen vast. 22-4-2025 als onderdeel van de Russische schaduwvloot door de Deense Maritieme Autoriteit voor de kust van Skagen aangehouden. Er waren gebreken in de brand- en veiligheidsuitrusting, kaarten waren niet up-to-date, er waren technische gebreken in de apparatuur en toiletten, en er waren tal van andere ernstige gebreken aan boord. De bemanning van de VIGO was vier maanden aan boord voordat het schip op 5 augustus weer mocht uitvaren. Het lag op 22 augustus nog steeds stil op de ankerplaats in positie 57.46 NB en 009.38 OL (Timsen, 23-8-2025). 1-12-2025 passage Suez naar de Rode Zee. 12-2025 verkocht voor sloop. 7-1-2026 op Chittagong Anchorage, 9-1-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

YUN DA YOU 6, IMO 1067299, Oil Products Tanker, 1.644 GT, 2.384 DWT, 23-10-2005 opgeleverd als YUN DA YOU 6 aan Shenzhen Yunda Marine Shipping, China. 12-6-2024 verkocht aan Vitality Winner Ltd., Palau (T8A4852). 2025 verkocht voor sloopnaar India. 20-1-2026 op Alang Anchorage, 31-1-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

WR-112 ZWAANTJE, IMO 8432209, Fishing Vessel, PIZE, 1964 gebouwd door Laan & Kooy, Den Oever, 29-1-1965 geregistreerd als VD-53 REGINA MARIS voor Gebr. Schilder, Volendam (PGZF). 280 PK, Lister. 1971 verkocht aan S. Schilder, Volendam. 10-9-1980 verlengd. 14-4-1989 verkocht aan für Fa. Jonk & van der Hogen. Volendam, herdoopt VD-32 REGINA MARIS. 24-9-1992 verkocht aan Orion B.V., Urk (PGZN), in de vaart als UK-353 REGINA MARIS. 6-11-1992 verkocht aan F.J. Poepjes. Harlingen, in de vaart als HA-107 REGINA MARIS. 26-11-1992 verkocht aan Fa. J.J. de Leeuw & Zn., Wieringen (PIZE), herdoopt WR-112 ZWAANTJE. 6-1996 nieuwe motor 298 PK, 220 KW, Scania NE-1996. 18-7-2000 nieuwe meting 71 GT. 2019 nieuwe motor: 300 PK, 221KW, Volvo. 1-2026 bij Hoeben RDM B.V. te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden. Info: eo-ems.de). (Foto: Frits Olinga, 18-5-2016, Lauwersoog).

© Scheepsfotoruilbeurs

