



NIEUWSBRIEF 344

10 OKTOBER 2026

A2B COMFORT, IMO 9183415 (NB-237), 9-12-1997 kiel gelegd, 8-5-1998 te water gelaten, 20-6-1998 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1169) als COMET aan m.s. "Comet" Gebr. Winter Reedereigesellschaft m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Schiffahrtskontor Reederei Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G., roepsein DPGI, 3.999 BRT, 2.176 NRT, 5.300 DWT, 508 TEU, 5.200 EPK, 3.825 kW, Deutz M.W.M. TBD645L9, Deutz MWM Motoren-Werke, Mannheim A.G., 15,5 kn. 15-3-2008 (m) herdoopt CIMBRIA. 2012 verkocht aan Alma B.V., Heerenveen, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 15-11-2012 vanaf Tilbury gearriveerd in de Europahaven, Europoort, 21-11-2012 gearriveerd op het Calandkanaal, roepsein PCRK, 21-11-2012 (m) in de Europoort herdoopt ALMA. 2017 verkocht aan A2B-Online 1 B.V., Moerdijk, in beheer bij Holwerda Shipmanagement B.V., Heerenveen, 4-1-2017 te Immingham herdoopt A2B COMFORT. 27-6-2017 door de sleepboot SD SEAL met assistentie van de BUIZERD naar Moerdijk gesleept. 15-7-2017 andermaal te kampen met motorproblemen en door de sleepboten TEXELBANK en UNION 11 (stuurboot) naar Moerdijk gesleept. 16-7-2017 naar Grimsby. 7-9-2026 te Rotterdam. 10-9-2026 verkocht aan Bahia Shipping Antigua Ltd., 9-2026 vlag: Antigua (V2RL3), in beheer bij Hyde Shipping Corp., Hialeah FL, 9-2026 herdoopt CARIBE EXPLORER. (Foto: Jan van Oost, 2-8-2018, Maasmond).

A2B LEADER, IMO 9113733 (NB-338), 2-2-1994 kiel gelegd, 21-2-1995 te water gelaten, 3-1995 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H & Co., Hamburg (1105) als JANRA aan Reederei Jürgen Ohle K.G. m.s. "Janra", Hamburg-Duitsland, in beheer bij Jürgen Ohle. 3.999 GT, 508 TEU, 5.200 EPK, 3.825 kW, MW.M. TBD645L9, 15,5 kn. 23-12-2000 op 20 mijl ten zuiden van Åland aan de grond gelopen bij de vuurtoren van Troskeln Vastra en gekapseisd, bemanning gered, in positie 59.59.53 NB. en 20.02.9 OL. op sleeptouw genomen door de sleepboot NEPTUN, 17-2-2001 recht gezet met de hulp van een drijvende kraan en naar Turku gebracht, naar Hamburg gesleept voor reparatie. 2005 verkocht aan Oost Atlantic Lijn B.V., Pernis, 13-4-2005 in dienst, ingebracht bij Uniplus Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein C4BP2, herdoopt ATLANTIC COMET. 17-7-2020 A2B-Online 7 B.V. ingeschreven bij KvK, bestuurder: A2B-Online Shipping B.V. 27-7-2020 verkocht aan A2B-Online 7 B.V., thuishaven Moerdijk, 5-8-2020 vlag: Nederland, roepsein PDVC, in beheer bij A2B-online Ship Management B.V., Moerdijk, 5-8-2020 in de Waalhaven, Rotterdam herdoopt A2B LEADER. 11-11-2025 te koop aangeboden voor \$ 3,35 miljoen dollar. 3-2026 verkocht aan Rosewint Incorporated, 26-3-2026 vlag: Panama (3E707), 26-3-2026 in de Waalhaven herdoopt U STORK. 22-3-2026 vertrokken naar met bestemming Istanbul, 13-4-2026 ETA te Istanbul.

Schade door droneaanval

De U STORK raakte beschadigd in geladen toestand tijdens een droneaanval in de Zwarte Zee, waarbij het schip aanzienlijke structurele schade opliep. De stuurhut brandde volledig uit. Het schip bereikte de baai van Varna op 22 juni op sleeptouw voor technische inspecties, laad- en loswerkzaamheden en voorbereidingen op mogelijke reparaties. (Timsen, 23-9-2026).

A2B VISION, IMO 1024003 (NB-335), containerschip, 6.890 GT, 6.750 DWT, 650 TEU, 6-2023 besteld onder bouwnummer SEDEF TUZLA 226, 21-8-2024 eerste staal gesneden, 11-12-2024 kiel gelegd, 23-12-

2025 te water gelaten, 30-4-2026 geplande oplevering, 3-7-2026 geplande oplevering, 5-12-2026 geplande oplevering als A2B VISION aan A2B-Online 4 B.V., Hazerswoude-Dorp, vlag: Nederland, in beheer bij A2B Online B.V., Moerdijk en A2B Online Ship Management B.V., Moerdijk.

ALTAPPEN, IMO 7637668 (NB-340), 9-1977 kiel gelegd als ILMENSEE, 26-1-1978 te water gelaten bij B.V. Scheepswerf "Waterhuizen" J. Pattje, Waterhuizen (335), 16-3-1978 proefvaart, 17-3-1978 opgeleverd (GL) als ALTAPPEN aan B.V. Equator, Rotterdam (PCNA) (Befrachtungskontor Schöning G.m.b.H. & Co. K.G.) (Hermann Schöning). 1.599 BRT, 1.013 NRT, 3.050 DWT. 1983 in beheer bij Intersee Schiffahrtsges. m.b.H. & Co. K.G. (Hermann Schöning). 10-6-1985 verkocht aan Noordlijn Holding B.V., Delfzijl, in beheer bij Befrachtungskontor Schöning G.m.b.H. & Co. K.G. (Hermann Schöning). 1986 verkocht aan Ilmensee Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus (C4FY), 8-1986 in beheer bij NORA Reederei und Verwaltungsges., Haren/Ems, 4-8-1986 herdoopt CINDY. 12-1989 verkocht aan Caroline Shipping Co., St. John's-Antigua & Barbuda (V2QD), in beheer bij Oskar Wehr K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, herdoopt CAROLINE. 10-1993 verkocht aan Fjord Star Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda (V2QD), in beheer bij Star Aries Shipmanagement, herdoopt FJORD STAR. 9-1995 verkocht aan Cymoon Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus (P3TR6), in beheer bij Medstar Shipmanagement Ltd., herdoopt OLIVIA. 2002 in beheer bij Reider Shipping B.V., Winschoten. 6-2005 verkocht aan Bluegate Shipping Co., Tirana, vlag: Panama (3EBX5), herdoopt OLIVIA I. 3-2007 verkocht aan Kalista Shipping S.A., Panama (3EBX5), in beheer bij Albartin Shipping Co., Durres. 12-2007 verkocht aan Calypso 10 Shipping Co., Piraeus-Griekenland (SWUV), herdoopt CALYPSO I. 5-2026 verkocht aan onbekende Griekse eigenaar, 5-2026 herdoopt EVAGELIA S.10.

AQUILA, IMO 9173197 (NB-208), casco gebouwd door Ceskoslovenska Plavba Labska A.S. (CSPL), Decin, 11-9-1999 als HANSA BREMEN opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (460) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Hansa Bremen", Delfzijl, in beheer bij Amasus Chartering B.V., Delfzijl. 2-9-2003 in beheer bij Q-Shipping B.V. 8-9-2003 in beheer bij Vertom Scheepvaart & Handelmaatschappij B.V., Rotterdam. 2-3-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Aquila", Urk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor H. Hakvoort, Urk, 31-3-2004 overgedragen, herdoopt AQUILA. 11-2006 te Den Helder met motorproblemen en opgelegd, 17-11-2006 vertrokken achter de sleepboot WATERMAN van Den Helder naar Delfzijl, nieuwe machine ingebouwd, 1-2007 gerepareerd bij Scheepswerf Niestern Sander. 23-1-2007 vertrokken. 2008 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marinda", Veldhoven, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Lume P. Tuininga, Veldhoven, 20-10-2008 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 30-10-2008 te Delfzijl herdoopt MARINDA. 19-2-2009 technische proefvaart, 4-3-2009 technische proefvaart (koppelingproblemen), 25-3-2009 overgedragen aan de nieuwe eigenaar. 19-2-2009 vertrokken van de werf Kon. Niestern Sanders B.V. naar Handelskade Oost in Delfzijl, 19-2-2009 technische proefvaart op de Eems na reparatie van de koppeling en testen van de hoofdmotor, 19-2-2009 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marinda", Veldhoven, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Lume P. Tuininga, 4-3-2009 vertrokken van Delfzijl voor een technische proefvaart op de Eems. 2014 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., Saint Vincent and the Grenadines, roepsein J8B5151, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda en Baltnautic Shipmanagement Ltd., Klaipeda, 15-9-2014 overdragen en herdoopt TRUFFALDINO. 9-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2RK7).



ARKLOW DALE, IMO 1115773 (NB-341), General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 479, 10-9-2026 te water gelaten met assistentie van sleepboten GRUNO III en WATERPOORT, 6-11-2026 geplande oplevering als ARKLOW DALE aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam, thuishaven Arklow-Ierland. 470,000 Cft. 2.400 kW, A.B.C. (Foto: Jeroen Houtman).

ARKLOW D---, IMO 1115838, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 480, 9-7-2027 geplande oplevering aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ARKLOW D---, IMO 1115826, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 481, 28-4-2028 geplande oplevering aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ARKLOW D---, IMO 1115814, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 482, 21-7-2028 geplande oplevering aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ARKLOW D---, IMO 1115802, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 483, 10-11-2028 geplande oplevering aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ARKLOW D---, IMO 1115785, General Cargo Ship, 6.650 GT, 2-11-2024 in aanbouw onder bouwnummer FERUS SMIT 484, 9-2-2029 geplande oplevering aan Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam.

ASP LUCY, IMO 1069338 (NB-343), Crude Oil Tanker. 63.787 GT, 114.800 DWT, 15-9-2025 in aanbouw onder bouwnummer DALIAN NO 2 P110K-68, 18-6-2026 te water gelaten, 23-9-2026 opgeleverd als ASP LUCY aan Fortune CSASP II Shipping Ltd., Panama (3E7992), in beheer bij Asia Pacific Shipping Co. Ltd., Hanoi City, Vietnam, ASP Shipping Co. Ltd., Hanoi City en Vitol B.V.



ATLANTIC SEA, IMO 9003548 (NB-243), 19-5-1989 kiel gelegd, 12-3-1990 te water gelaten bij J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1054), 5-1990 opgeleverd als HERA aan Uwe von Allwörden K.G. m.s. "Hera", Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Uwe von Allwörden K.G. 2003 verkocht aan Atlantic Horizon Shipping Corp., Monrovia, thuishaven: Nassau-Bahamas, roepsein C6SX4, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., Pernis. 9-3-2003 (LR) herdoopt ATLANTIC SEA. 2008 verkocht aan Charles M Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff-U.K., 31-1-2008 overgedragen en 1-2-2008 (GL) herdoopt CELTIC NAVIGATOR. 10-10-2016 (e) verkocht aan Gozlem Denizcilik ve Tic Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 10-2016 (e) vlag: Turkije, roepsein TCA4304, in beheer bij Zeybe Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul, 10-2016 herdoopt KAPTAN DEDE. 14-9-2017 (e) verkocht aan Zeybe Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi, Istanbul-Turkije, 9-2017 herdoopt TUĞBERK İMAMOĞLU. 2-9-2026 op de Zee van Marmara op ongeveer 18 mijl ten zuiden van Silivri, in aanvaring gekomen met de Turkse tanker ALSU, omdat de TUĞBERK İMAMOĞLU niet reageerde op oproepen werd onmiddellijk een zoek- en reddingsoperatie gestart, het schip gezonken, tien opvarenden vermist.

De kapitein en stuurman van de ALSU hebben hun verklaringen afgelegd

In het kader van het onderzoek van het Openbaar Ministerie van Silivri werden kapitein Ahmet Erarslan en tweede officier Murat Evciman van de ALSU gearresteerd. Beiden verklaarden dat de TUĞBERK İMAMOĞLU op hen af was gevaren en tegen hun schip was gebotst.

"De lichten waren niet zichtbaar; het schip verscheen niet op het AIS-systeem", verklaarde Murat Evciman, die ten tijde van het ongeluk aan het roer stond. "Toen de TUĞBERK İMAMOĞLU ons via de radio instrueerde 'naar bakboord te sturen', zag ik het schip op de radar. Ik had de navigatielichten van het schip echter niet met het blote oog gezien. Toen ik het ECDIS-scherm op mijn schip controleerde, was het AIS-signaal niet zichtbaar. Ik zag echter wel het radarsignaal van de 'Tuğberk İmamoğlu' op het radarscherm. Er was een afstand van 700-800 meter tussen ons." Evciman verklaarde dat hij zijn schip aanvankelijk ongeveer vijf graden naar bakboord had gestuurd, maar twee of drie minuten later een nieuwe instructie kreeg om naar bakboord te sturen. "Daarop draaide ik mijn schip scherp ongeveer negen graden naar bakboord. Hierdoor kwam mijn schip aan stuurboordzijde van de TUĞBERK İMAMOĞLU te liggen. Op dat moment was er een afstand van ongeveer 700-800 meter tussen ons en de TUĞBERK İMAMOĞLU. Ongeveer een minuut of twee later was de afstand geslonken tot 500 meter; aangezien beide schepen echter hun eigen koers volgden, was er op dat moment geen probleem. "Toen de afstand 500 meter was, veranderde de 'Tuğberk İmamoğlu' plotseling van koers richting mijn schip. "Ik verwachtte dat het andere schip op het punt stond te manoeuvreren, dus riep ik over de radio: 'Tuğberk İmamoğlu, u vaart recht op mij af – stop.' Naarmate de afstand na mijn waarschuwing kleiner werd, stuurde ik mijn schip verder naar bakboord. Ondertussen bleef de TUĞBERK İMAMOĞLU naar stuurboord draaien en kwam steeds dichterbij mij. Ik had de lichten van de TUĞBERK İMAMOĞLU kunnen zien vanaf het moment dat het schip naar mijn schip toe begon te draaien. De TUĞBERK İMAMOĞLU raakte mijn schip,

waarbij de impact plaatsvond aan stuurboordzijde vanuit de richting van zijn eigen bakboordboeg. Het schip verdween binnen 1 à 2 minuten van de radar.” Kapitein Ahmet Erarslan, die opmerkte dat hij op het moment van het incident niet aan het werk was, zei: “Ik hoorde geschreeuw: 'We zijn gebotst!’” en ging onmiddellijk naar het dek. Toen ik aankwam, was de TUĞBERK İMAMOĞLU ongeveer 300 meter verderop. Ik kon de lichten van het schip ongeveer 2-3 minuten zien. Daarna zag ik de lichten van de TUĞBERK İMAMOĞLU volledig verdwijnen. Binnen ongeveer 1-2 minuten verdween het ook van de radar. Ik denk dat het ongeluk is gebeurd omdat de 'Tuğberk İmamoğlu' ons, nadat ze ons had gewaarschuwd om naar bakboord te sturen – en hoewel we dat ook deden – naar stuurboord stuurde in plaats van naar bakboord, met een aanvaring met ons schip tot gevolg. Ik draag geen schuld aan dit incident. Als ons schip de 'Tuğberk İmamoğlu' met grote kracht had geraakt, zou ons eigen schip veel zwaardere schade hebben opgelopen; in plaats daarvan hebben we de impact slechts als een schampende aanvaring ervaren. Het AIS-systeem op ons schip was volledig operationeel. Omdat het AIS-apparaat aan boord van de TUĞBERK İMAMOĞLU was uitgeschakeld, konden we de TUĞBERK İMAMOĞLU niet via AIS detecteren en konden we het schip alleen op de radar volgen. Het ongeluk gebeurde doordat de 'Tuğberk İmamoğlu' ons schip raakte. Ik ben diep bedroefd dat dit incident heeft plaatsgevonden en verzoek om te worden vrijgelaten. Ondertussen identificeerde het Turkse marineschip TCG AKIN, dat sinds de eerste dag van het ongeluk in het gebied actief was, de locatie van het gezonken schip. Reddingsteams bleven actief in het gebied. De kustwacht, de algemene directie voor kustveiligheid, de marine, het directoraat voor rampenbestrijding en noodbeheer en de Turkse Rode Halve Maan behoorden tot de instanties die bij de operatie betrokken waren. Deze operatie omvatte 18 schepen, vijf helikopters, twee drones en een vliegtuig, evenals een marineschip dat onderwaterzoekacties uitvoerde. Een crisiscentrum, opgezet door de provinciale directie voor rampenbestrijding van Silivri, volgde de operatie in realtime. (Timsen-4-9-2026).

De zoekactie werd de zesde dag voortgezet

De zoektocht naar de tien bemanningsleden van de TUĞBERK İMAMOĞLU, die nog steeds vermist zijn nadat het schip zonk na een aanvaring met de ALSU op 2 september, ongeveer 18 zeemijl ten zuiden van het district Silivri in Istanbul, werd voor de zesde dag voortgezet. De tanker was onderweg van Kocaeli naar Aliğa, terwijl de TUĞBERK İMAMOĞLU van Iskenderun naar Karadeniz Ereğli voer. Het wrak van de TUĞBERK İMAMOĞLU werd op de vierde dag na het ongeluk gevonden dankzij operaties van het Turkse marineschip TCG AKIN, dat gebruikmaakte van geavanceerde sonarsystemen en een op afstand bestuurbare onderwaterrobot (ROV). Na de ontdekking van het wrak werden de zoekpogingen geïntensiveerd om de vermiste bemanningsleden te lokaliseren en te bereiken. Familieleden van de vermisten wachtten nog steeds op een speciaal voor hen ingericht coördinatiepunt langs de kust van Silivri. Zij worden regelmatig door reddingsteams op de hoogte gehouden van de voortgang van de operatie. (Timsen-4-9-2026).

Wrak van gezonken schip gevonden

Op 5 september werd het wrak van de TUĞBERK İMAMOĞLU gelokaliseerd in de Zee van Marmara op een diepte van 720 meter door Turkse zoek- en reddingsteams aan boord van de TCG AKIN, ongeveer 18 zeemijl voor de kust van Silivri, aan de westkant van de provincie Istanbul. Na uitgebreide zoekacties vonden de reddingsteams het schip met behulp van een op afstand bestuurbare onderwaterrobot (ROV), waarmee ze beelden van het schip op de zeebodem konden maken en de locatie konden bevestigen. De inspanningen zouden worden voortgezet om de vermiste bemanningsleden die vastzaten in het schip te bereiken en hun lot te achterhalen. De gouverneur van Istanbul, Davut Gül, bezocht de TCG AKIN op 5 augustus en bekeek de beelden die door een onderwaterrobot waren verzonden. De robot had vier foto's gemaakt nabij de boeg en video-opnamen gemaakt van het middenschip, waar een groot gat in de romp zichtbaar was. De autoriteiten hebben niet gezegd of het gat is veroorzaakt door een aanvaring of door het zinken. (Timsen-6-9-2026).

Kapitein van TUĞBERK İMAMOĞLU dood aangetroffen aan de kust

Op 15 september werd tijdens de zoektocht naar de tien vermiste bemanningsleden van de TUĞBERK İMAMOĞLU het lichaam van een man gevonden. Het is geïdentificeerd als de eerste kapitein van het schip, Yaşar Kayhan. De identificatie vond plaats terwijl de zoek- en reddingsoperaties in de Zee van Marmara werden voortgezet.

Eenheden van het Turkse kustwachtcommando, de algemene directie voor kustveiligheid en de Turkse marine voeren sinds het ongeluk zoekacties uit naar de vermiste bemanningsleden.

Het lichaam werd gevonden op ongeveer vijf kilometer van de plek van de aanvaring met de ALSU, zo'n 18 zeemijl voor de kust van Silivri, en werd aanvankelijk naar de Raad voor Forensische Geneeskunde gestuurd voor identificatie en onderzoek. Na de ontdekking van het wrak werden de duik- en onderwaterzoekacties in het gebied geïntensiveerd, terwijl de autoriteiten hun inspanningen voortzetten om de vermiste bemanningsleden te lokaliseren. Het Openbaar Ministerie van Silivri verrichtte een onderzoek naar het ongeval. Het Openbaar Ministerie verklaarde dat alle noodzakelijke procedures nauwgezet werden uitgevoerd om de feiten van het incident in alle opzichten vast te stellen. Met de identificatie van Kayhan komt het aantal nog te lokaliseren vermiste bemanningsleden op negen.

In het kader van het onderzoek van het Openbaar Ministerie van Silivri werden kapitein Ahmet Erarslan en tweede officier Murat Evciman van de ALSU gearresteerd. Beiden verklaarden dat de TUĞBERK İMAMOĞLU op hen af was gevaren en tegen hun schip was gebotst. (Timsen-15-9-2026).

15-9-2026 de ALSU lag nog steeds ten anker bij Silivri, in positie 41.03 NB en 028.14 OL. 17-9-2026 op de ankerplaats bij Tuzla.

BALTIC, IMO 9763784 (NB-329), aanvankelijk in aanbouw voor Hartman als BALTIC (PBGK), casco gebouwd te Polen onder bouwnummer 9, 28-3-2017 vertrokken als BALTIC van Swinoujcie, Polen met de sleepboot ISA (IMO 9787950) naar IJmuiden, 30-3-2017 passage Kieler Kanaal, 1-4-2017 gearriveerd te IJmuiden, 3-4-2017 van IJmuiden naar Urk met de WATERPOORT en WATERLELIE van Wagenborg, 2017 afgebouwd bij Hartman Marine, Urk (9), 5-2017 geplande oplevering, 14-7-2017 gearriveerd te IJmuiden vanaf Urk, 17-7-2017 proefvaart op de Noordzee en terug naar IJmuiden, 17-7-2017 opgeleverd aan Baltic Beheer B.V., Urk (PBGK), in beheer bij Hartman Seatrade C.V., Tollebeek. 2.957 GT, 887 NT, 3.264 DWT. 92,20 (84,98) x 14,00 x 10,00 x 5,000 meter. 1 ruim, 6.663,96 m³. 13 kn. 1.630 EPK, 1.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 200 x 280, 1.000 omw./min., vertraagd naar 151 omw./min., Wärtsilä, Wärtsilä Finland Oy, Vaasa NE-16. 18-7-2017 vertrokken van IJmuiden naar Harwich. 21-7-2017 vertrokken van Harwich naar Mersin, Turkije, 2-8-2017 ETA te Mersin. 2-2020 verkocht aan Eidsvaag AS, Dyrvik, Noorwegen. 5-5-2020 vanaf Esbjerg te Harlingen. 7-5-2020 overgedragen aan Noorse eigenaar en in het dok bij Damen Shiprepair Harlingen B.V. om verbouwd te worden voor het transport van visvoer t.b.v. de Noorse viskwekerijen, herdoopt EIDSVAAG OMEGA. 11-5-2020 vlag: Noorwegen (NIS), roepsein LAKM8. 2-6-2020 bij Damen Shiprepair Harlingen B.V. uit dok en verhaald naar de kade, vertrokken van Harlingen naar Urk. 3-6-2020 te Urk om verder verbouwd te worden door Hartman Marine Shipbuilding B.V. 15-7-2020 vertrokken naar Florø, Noorwegen, 17-7-2020 te Florø. 7-2020 vlag: Noorwegen (LGHF). 5-2022 vlag: Marshall Islands (V7A5472), 11-5-2022 in beheer bij Southern Ocean Solutions Pty. Ltd., Hobart, Australië. 2-5-2025 verkocht aan Eidsvaag AS, Dyrvik, 5-2025 vlag: Noorwegen (LGHF).



BATAVIA, MMSI 244180556, (PB3726), VOC-replica. Het V.O.C. schip BATAVIA begon op de ochtend van 19 september 2026 aan haar laatste reis en werd vanuit Lelystad over het Markermeer naar Amsterdam gesleept door de sleepboot BROEDERTROUW XIV, (ex MABI 15) en de duwboot PIETER VAN DER WEES. Het pronkstuk van het Batavialand Museum had te lijden onder ernstige houtrot en zou na een grote onderhoudsbeurt een permanente ligplaats op het droge krijgen. Het vertrek van het schip bleef tot het allerlaatste moment onzeker vanwege aanhoudende windvlagen op het Markermeer. Alle betrokken partijen – inclusief de sleepbootbemanningen – namen om 06:45 uur de definitieve beslissing, slechts 15 minuten voor het geplande vertrek, nadat de wind voldoende was gaan liggen. Kort na 7 uur trokken twee sleepboten de BATAVIA langzaam van de kade weg, op weg naar een droogdok bij Damen Shiprepair, waar het schip in een 87 ton zware stalen steiger wordt geplaatst. (Timsen, 20-9-2026. Foto: Damen). 1-10-2026 op de ponton LASTDRAGER 27 te water gelaten en naar Lelystad gesleept met de BROEDERTROUW XIV en PIETER VAN DER WEES, 2-10-2026 de BATAVIA te Lelystad op de wal gezet en naar de locatie gereden.

BATAVIA, 1628 opgeleverd door Peperwerf, Amsterdam als BATAVIA aan V.O.C., Amsterdam, 600 ton. 29-10-1628 kapitein Adriaan Jakobsz., vertrokken van Texel naar Batavia met 341 opvarenden; 303 bemanningsleden en 38 passagiers. 14-4-1629 te Kaap de Goede Hoop, 22-4-1629 vertrokken naar Ned. Indië, 4-6-1629 op Morning Reef, een eiland van de Wallabi Group, gelopen. Een deel van de opvarenden bleef achter op enkele eilandjes, terwijl een andere groep met een sloep naar Batavia zeilde om hulp te halen. Voordat de redding arriveerde, is onder de achtergeblevenen muiterij

uitgebroken waarbij 120 mensen werden vermoord. Het wrak is in 1963 terug gevonden en veel daarvan is tentoongesteld in musea te Fremantle, Australië.



BEATRIX, IMO 9507087 (NB-274), 24-5-2008 in aanbouw, 3-6-2010 naam gewijzigd in BEATRIX, 4-6-2010 (RI) opgeleverd door Sefine Shipyard Co. Inc., Istanbul, Turkije (002) als BEATRIX aan South Seas Shipping N.V., Willemstad-N.A., roepsein PJNI, in beheer bij Derin Denizcilik Gemi Taşımacılığı Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 9.514 GT, 13.005 DWT, 4.440 kW. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 23-2-2011 (e) verkocht aan Zealand Shipping B.V., Amsterdam, roepsein PCKH, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 2-2011 herdoopt ZEALAND BEATRIX. 28-10-2020 (F) herdoopt BULKER BEE 10. 24-9-2026 verkocht aan Terramarine Shipping Ltd., Marshall Islands (V7B3666), in beheer bij Heidmar Marine Services B.V., Rotterdam (1-7-2026 Q-Shipping B.V., Rotterdam overgenomen door Heidmar Marine Services B.V.). 9-2026 herdoopt TRADER A. (Foto: Nico Kemps, 19-10-2010).

BERGFJORD, IMO 9166455 (NB-287), casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1002), 28-2-2000 te water, 6-7-2000 vertrokken van Mangalia, 7-7-2000 opgeleverd als ROBBENGAT aan Arini Shipping B.V., Harlingen, roepsein PEBS, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl voor Wessel L. Feenstra. 2.451 GT, 1.294 NT, 3.697 DWT, 144 TEU. 24-4-2004 (e) verkocht aan Scheepvaartonderneming Dijpo C.V., Harlingen, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 18-2-2005 verkocht aan Kustvaart Harlingen B.V., Harlingen, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., 24-2-2005 te Harlingen herdoopt STORM. 6-4-2006 verkocht aan Fonnes Shipping AS, Noorwegen, 31-3-2006 te Harlingen herdoopt BERGFJORD. 2006 verkocht aan C.V. m.s. Bergfjord II, Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Fonnes Rederi AS, 6-4-2006 overgedragen aan Fonnes Rederi AS, Willemstad-N.A. 6-10-2006 in beheer bij Fonnes Shipping AS. 11-2009 vlag: Nederland (PEBS).

Drievoudige aanvaring in Valderhaug Fjord

Op 4 oktober 2026 om 01:37 uur kwamen de XANTHIA (IMO: 9246152), onderweg van Elnesvågen naar Førby met een lading vloeibare steen, voornamelijk bestemd voor de papierproductie, met de HAVFRAKT (IMO: 9280706), onderweg van Husoy naar Myre, en de BERGFJORD, onderweg van Fredrikstad naar Mo i Rana, met elkaar in aanvaring in de Valderhaugfjord nabij Ålesund, in een relatief smalle zeestraat aan de oostzijde van Valderøya, richting Hamnøya. Eén van de schepen maakte water na de botsing. De twee vrachtschepen lagen afgemeerd in Ålesund, terwijl de tanker voor anker lag in de Valderhaugfjord. Het ongeluk gebeurde bij slecht zicht, toen twee schepen vanuit het zuiden en één vanuit het noorden naderden. Er waren in totaal 30 bemanningsleden aan boord. Een van de schepen had een bemanning van 16, de andere twee hadden bemanningen van zeven. Er werden lenspompen aan boord gebracht, omdat het schip water maakte. Een reddingshelikopter en de KNM FRIDTJOF NANSEN werden aanvankelijk ingezet door het Joint Rescue Coordination Centre (JRCC), maar werden later teruggetrokken. De politie wist de oorzaak van de aanvaring nog niet, maar nam contact op met de bemanningen. Bij enkele

personen aan boord werden alcoholtests afgenomen, maar er werden geen tekenen van intoxicatie geconstateerd. De politie zette het onderzoek ter plaatse voort. (Timsen, 4-10-2026).

BITLAND, IMO 9133599 (NB-316), 30-10-1995 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch-Dordrecht" B.V., Dordrecht (867) als TASC0 II aan Tipco Asphalt Public Co. Ltd., Panama (HP8350), in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd. 4.025 GT, 4.450 DWT, 4.277 m³, 4.187 EPK, 3.080 kW, M.A.N. 7L32/40, 14 kn. 1997 de naam gewijzigd in TASC0 2. 1997 verkocht aan Delta Shipping Co. Ltd., Bangkok-Thailand (HSBL2), in beheer bij Tipco Maritime Co. Ltd. 1998 verkocht aan Tarbit Shipping AB, Skärhamn-Zweden (SIVX), herdoopt BITLAND. 2007 verkocht aan Theodora Tankers Services B.V., Dordrecht, 24-5-2007 onder Nederlandse vlag gebracht, ingebracht bij Carnisse B.V., thuishaven: Dordrecht, roepsein PBHJ. 12-9-2018 (e) verkocht aan Global Princess Shipping Lines LLC, Dubai, United Arab Emirates, 17-9-2018 vlag: Panama (HPFA), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., te Rönning herdoopt GLOBAL PRINCESS. 2-2024 verkocht aan Elite Ship Management Inc., Panama (HPFA), 2-2024 herdoopt PRINCE IX. 24-8-2026 verkocht aan Oceanus Pioneer Maritime Inc., Monrovia, vlag: Palau (T8A5601), 8-2026 herdoopt OCEANUS PIONEER.



BOERAN, IMO 9117973 (NB-304), 4-7-1995 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (671) als BOERAN aan Boeran Shipping Co. N.V., Willemstad, N.A. (PJUE), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 16-12-1995 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming Tuininga, Nes, Ameland (PGFX), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor J. Tuininga, herdoopt NES. 2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming van der Velde, Oldenzijl, thuishaven: Delfzijl, 30-5-2006 als NES gearriveerd bij Scheepswerf Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl. 2-6-2006 herdoopt KELT. 9-9-2008 verkocht aan BWK Schiffinvest G.m.b.H., Duisburg, vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2DT9, in beheer bij Rhein-, Maas- und See- Schifffahrtsskontor G.m.b.H., Duisburg, 9-2008 bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl herdoopt RMS RAHM. 24-9-2008 vertrokken van Delfzijl naar zee. 6-2012 in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., Duisburg. 8-2016 verkocht aan Caribbean Shipping Ltd., vlag: Antigua and Barbuda, roepsein V2DT9, in beheer bij Baltnautic Shipmanagement Ltd. 25-7-2019 (FM) verkocht aan BWK Schiffinvest G.m.b.H., Duisburg, vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., Duisburg, Duitsland, 25-7-2019 te Rotterdam herdoopt ARLECCHINO. 26-7-2019 vertrokken van Rotterdam. 31-3-2023 (F) vlag Belize, roepsein V3NU2, 31-3-2023 (F) herdoopt NS ARLECCHINO. (Foto: Ruud en Marcel Coster, 28-09-2019 IJmuiden).

Detentie te Termini Imerese

De NS ARLECCHINO werd op 21 september 2026 in Termini Imerese aangehouden vanwege 21 tekortkomingen, waarvan er acht als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie: 1) Certificaat & Document - Tonnagecertificaat: Niet correct ingevuld 2) Certificaat & Document - Maritiem Arbeidscertificaat: Ongeldig 3) Certificaat & Document - Certificaat Veiligheidsbeheer: Ongeldig 4) Navigatieveiligheid - Brugbediening: Gebrek aan training 5) Reddingsmiddelen - Reddingsboten: Niet

gebruiksklaar 6) Noodsysteem - Oefeningen voor het betreden van besloten ruimtes en redding: Gebrek aan training 7) Structurele staat - Markering van IMO-nummer: Niet zoals vereist 8) Voortstuwning en hulpmachines - Hulpmotor: Niet zoals vereist. Het schip werd op 29 september weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Valletta met een ETA van 1 oktober. (Timsen, 29-9-2026).

CORAL RUBRUM, IMO 9185346 (NB-334), 16-11-1998 kiel gelegd, 18-3-1999 te water gelaten, 17-7-1999 gedoopt CORAL RUBRUM, 4-10-1999 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (H116) aan Scheepvaart Mij. "Coral Rubrum" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V., 17-10-1999 gearriveerd te Map Ta Phut op de 1e reis, 1-11-1999 gearriveerd te Singapore. LPG/ETHYLENE gastanker, roepsein PCFM. 5.469 GT, 1.641 NT, 6.050 DWT. 107,92 (100,20) x 16,95 x 9,40 x 7,450 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 5.256 m³, 2 ladingpompen, totaal 800 ton/uur, 230 en 650 ton bunkers, verbruik 19 ton/dag, 15,5 kn. 5.712 EPK, 4.200 kW, 6 cyl, 4 tew, 350 x 1400, 170 omw/min., B&W 6S35MCE, Hudong Shipyard Diesel Engine Branch, Shanghai. 2000 verkocht aan Ocean Gas Beheer II B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 4-2007 verkocht aan Coral Rubrum B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 9-2010 in beheer bij Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 11-2014 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5HL2. 3-6-2024 verkocht aan Radha Holding Limited, Libreville-Gabon (TRBT4), 6-2024 herdoopt RADHA. 12-2024 verkocht aan BSM Marine LLP, vlag: Gabon, in beheer bij Radha Holding Limited, Libreville. 21-1-2025 verkocht aan Radha Holding Limited, 1-2025 vlag: Comoros (D6A3778), in beheer bij Radha Holdings Ltd., Majuro en Vertical Shipping Co., Navi Mumbai. 26-5-2025 verkocht aan Cu Corp. Ltd., Comoros (D6A3778), in beheer bij Vertical Shipping Co., Navi Mumbai, 6-2025 herdoopt DHA 1. 10-2025 vlag: Comoros (FALSE). 11-2025 herdoopt SIFRA. 30-11-2025 verkocht aan Sifra Shipping Co., Majuro, 11-2025 vlag: Botswana (VALS) (A2AB10). 7-2026 vlag: Anguilla (VALS) (ZGN2419).



DANIËL, IMO 9148104 (NB-242), 1996 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (201) als DANIEL aan C.V. Rederij "Daniël", Delfzijl, in beheer bij Poseidon Chartering B.V. 2005 in beheer bij VF Shipping B.V., Delfzijl. 23-3-2006 gearriveerd te Delfzijl voor een dokbeurt, daarna

overgedragen aan C.V. H.J. Steenberghe Scheepvaart, 's-Gravendeel, in beheer bij EP Shipping & Trading B.V., Rockanje, 23-3-2006 herdoopt HOLLAND. 2008 door bemiddeling van Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Ems Majestic", vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2DI5, in beheer bij Fehn Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 2-2008 bij Scheepswerf van Brink overgedragen, 11-2-2008 herdoopt EMS MAJESTIC. 4-12-2015 vertrokken van Rotterdam naar Saint Malo met een lading graan, 6-12-2015 ten zuiden Eastbourne op Het Engels Kanaal lekkage opgelopen in de machinekamer, om 19:09 uur een noodoproep gedaan, van de 7 bemanningsleden zijn er 4 van boord gehaald met twee SAR rescue helikopters, de sleepboot THOR FRIGG (IMO 9679048) vertrok van Portsmouth (UK) en de ABEILLE LANGUEDOC van Boulogne-sur-Mer. De Nederlandse tanker STELLA POLARIS, onderweg van Zelzate naar Hamilton, Canada, was gedurende de redding stand-by. 7-12-2015 om 07:15 vastgemaakt door de sleepboot WYEFORCE en naar Southampton gesleept, 7-12-2015 afgemeerd te Southampton voor reparatie. 8-6-2017 te Rotterdam. 2017 verkocht aan Mercy Shipping Ltd., St. John's-Antigua Barbuda (V2DI5), in beheer bij Trim Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti., Istanbul, 10-6-2017 (v) herdoopt MERCY. 18-6-2017 vertrokken van Rotterdam naar Antwerpen. 21-6-2017 vertrokken van Terneuzen naar Ravenna. 24-3-2020 in beheer bij Glory Denizcilik ve Gemi Isletmeciligi Ltd. Sti. 28-8-2023 in beheer Frieden Shipping G.m.b.H., Dorsten. 26-9-2025 verkocht aan Neva Shipping Corp., Palau (T8A5383), in beheer bij AGN Uluslararası Tasimacilik AS, Tuzla, Istanbul, 24-9-2025 te Tuzla herdoopt AGN RAGNAR. 25-7-2026 na vertrek van Sulina naar Galati geraakt door een Russische drone, daarna brand uit aan boord met aanzienlijke schade aan het accommodatiegedeelte en de brug, 2 opvarenden vermist. (Foto: Frits Olinga, 6-4-2006, Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl).

Een zeeman omgekomen bij Russische droneaanval

De AGN RAGNAR, met tien mensen aan boord, die in oktober 2025 was toegevoegd aan de vloot van het in Istanbul gevestigde AGN Ship Management, werd op 25 juli 2026 getroffen door drie Russische drones terwijl het schip de Bystre-rivier uitvoer na vertrek uit de haven van Sulina aan de noordelijke monding van de Donau.

Twee Indiase bemanningsleden, door de Indiase maritieme autoriteiten geïdentificeerd als Chandra Ram Dubey en Deepak Kumar Gupta, vielen tijdens de aanval overboord. Zij worden nog steeds vermist.

Zeven Turkse overlevenden en de lokale piloot werden door de Oekraïense kustwacht geëvacueerd; drie matrozen raakten gewond. Verdere zoek- en reddingsoperaties naar de twee vermiste mannen moesten worden stopgezet vanwege het aanhoudende risico op Russische aanvallen. De lokale autoriteiten zijn van plan de zoektocht te hervatten zodra de dreiging is geweken.

Na de aanval brak er brand uit aan boord van het schip, waardoor aanzienlijke schade werd toegebracht aan het accommodatiegedeelte en de brug. Naar aanleiding van een noodoproep werd de sleepboot RAMAZAN BEY (IMO: 7210824) van de PGE Tugs & Salvage-vloot naar het gebied gestuurd. Nadat de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen waren getroffen, werd het schip gesleept en veilig via de Zwarte Zee naar de haven van Zonguldak vervoerd. Daar werd de lading gelost en het schip, zodra de formaliteiten tussen de reder en de ladingeigenaar waren afgerond, naar een scheepswerf overgebracht voor reparaties.

In het verleden werd de AGN RAGNAR regelmatig bekritiseerd tijdens inspecties door de havenautoriteiten vanwege tekortkomingen, waaronder ernstige problemen zoals corrosie aan de romp en gebrekkige brandveiligheid. (Timsen, 14-9-2026).

DOGGERSBANK, IMO 9341768 (NB-146), 27-10-2006 gedoopt JAGUAR door de dames K. Klos-van der Woude en T. Gorter-van der Goot (resp. moeders van de participanten Jan Klos en Gerard Gorter van Jaguar Shipping te Delfzijl) en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 367, 3.999 GT, 110,78 (105,48) meter lengte, breedte 14,00 meter, holte 8,13 meter, 2.640 kW, MAK 8M25, 20-11-2006 gepland vertrek van de werf uitgesteld vanwege de harde wind, 21-11-2006 vertrokken van Westerbroek naar Delfzijl, 21-11-2006 proefvaart, 24-11-2006 te Harlingen opgeleverd aan Jaguar Shipping B.V., Vlieland, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor G. Gorter & J. Klos, roepsein PHHC, kort na overdracht van Harlingen vertrokken naar het Noorse Mo i Rana om staal te laden voor Cardiff. 19-5-2008 verkocht aan Doggersship B.V., Delfzijl, in beheer bij Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl, 19-5-2008 herdoopt DOGGERSBANK.

Aan de grond bij Köping

Op 11 september 2026, rond 11.30 uur, liep de DOGGERSBANK, onderweg van Köping naar Vilagarcia, aan de grond in het Mälarmeer voor de kust van Runnskär. Voordat het schip aan de grond liep, had het motorproblemen gekregen en begon het te drijven, waarna het vast kwam te zitten in de modder op positie 59.28 NB en 016.05 OL. Het schip vormde geen gevaar voor het passerende scheepvaartverkeer. Het was ongeveer twee uur voor het incident uit Köping vertrokken. Op 12 september, kort na 08:00 uur 's ochtends, kwam het weer los en meerde het om 11:00 uur aan in Västerås. (Timsen, 12-9-2026).

DRECHTBORG, IMO 9196163 (NB-268), 29-6-1998 kiel gelegd, 25-2-2000 te water gelaten, 26-4-2000 opgeleverd door B.V. Scheepswerven v/h Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1044) aan C.V. Scheepvaartonderneming Drechtborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 6.187 GT, 3.331 NT, 8.865 DWT. 27-4-2000 vertrokken van Delfzijl naar zee, 29-4-2000 gearriveerd te Vlissingen om kolen te laden voor Luleå, Zweden. 8-7-2000 herdoopt MSC SKAW. 8-2002 herdoopt DRECHTBORG. 10-5-2003 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg met bestemming Moerdijk, 11-5-2003 herdoopt NORMED

ROTTERDAM, 13-5-2003 vertrokken van Moerdijk als NORMED ROTTERDAM met bestemming Antwerpen om te laden voor Turkije, de naam te Antwerpen erop geschilderd (29-5-2003 geregistreerd). 21-4-2005 (BV) herdoopt DRECHTBORG. 6-2008 (e) verkocht aan Wagenborg Rederij B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 18-7-2014 verkocht aan Svetlana Shipping C.V., Malta, roepsein 9HA3732, in beheer bij NBZ en Ithaca Holding, in bevrachting bij Dragon Maritime Trading Ltd., in technische en personeel beheer bij Victoria Maritime Co., te Varna overgedragen, 24-7-2014 herdoopt SVETLANA. 10-2-2015 in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 2016 verkocht aan Svetlana B.V., Malta, in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 7-7-2018 verkocht aan Dragon Maritime Trading Co. Ltd., Malta, in beheer bij Victoria Maritime Trading Ltd. 27-3-2020 verkocht aan MV Alexandra LLP, Barbados, roepsein 8PAV9, in beheer bij Vertom Scheepvaart- en Handelmaatschappij B.V., Rhoon en Powdermill Navigation Inc., Athene, herdoopt ALEXANDRA. 3-9-2026 verkocht aan Eleanor Shipping S.A., Barbados, in beheer bij Vertom Scheepvaart- en Handelmaatschappij B.V., Rhoon en Powdermill Navigation Inc., Athene, herdoopt MONA ELE.



EEMSBORG, IMO 8817368 (NB-250), 3-10-1990 (BV) opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (256) als EEMSBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming "Eemsborg", Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 14-9-1999 verkocht aan m.s. Felicitas W. Waller K.G., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 3-2001 thuishaven: Willemstad-N.A. 2002 in beheer bij Esmeralda Schiffahrts- u. Verwaltungsges.m.b.H., in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 8-2009 vanwege het in de vaart brengen van de nieuwbouw EEMSBORG (IMO 9423748) herdoopt REMSBORG. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2012 verkocht aan Dennis Maritime OY Ltd., Borga-Finland, roepsein OJPF, 4-1-2012 (m) herdoopt SERAFINA. 23-4-2015 (e) verkocht aan Prima Shipping Oy Ab, Tolkkinen, Finland, thuishaven en vlag: Borga-Finland, herdoopt PRIMA FORTUNA. 13-2-2018 verkocht naar Chili, roepsein CBMM, 2-2018 herdoopt DOÑA MIMÍ. (Foto: Ruud & Marcel Coster, 8-3-2016, IJmuiden).

Brand in de machinekamer in de Straat van Magellan

Op 11 september 2026 brak er brand uit in de machinekamer van de DOÑA MIMÍ in de regio Magallanes, terwijl het schip in de buurt van het zalmkweekcentrum Córdova 1 voer. Dikke rookwolken kwamen van het schip, dat door de sleepboten BIOMASA IX en SAN MARTÍN naar een veilige ankerplaats kon worden gesleept. De marine hield de situatie constant in de gaten via haar netwerk van vuurtorens, maritieme radiostations en communicatiesystemen. De brand kon worden geblust met het eigen blussysteem van het schip. Alle tien bemanningsleden bleven ongedeerd. De maritieme autoriteit coördineerde de sleepwerkzaamheden en het transport van de bemanning naar een veilige plek. (Timsen, 12-9-2026).

ELDORADO, IMO 8913057 (NB-235), 6-4-1989 kiel gelegd, 20-2-1991 te water gelaten, 3-1991 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1035) als CORVETTE aan Reederei m.s. "Corvette" Jakob Winter K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Reederei Gebr. Winter G.m.b.H. & Co. K.G. 8-4-1991 herdoopt DANA CORVETTE. 18-7-1991 herdoopt LLOYD SCANDINAVIA. 5-8-1992 herdoopt CORVETTE. 3-6-1994 herdoopt CMBT CORVETTE. 3-8-1999 herdoopt PORTLINK CORVETTE. 11-8-1999 herdoopt CMBT CORVETTE. 12-4-2000 herdoopt PORTLINK CORVETTE. 9-5-2001 herdoopt CORVETTE. 2005 verkocht aan JR Shipping B.V., Harlingen, ingebracht bij C.V. Scheepvaartbedrijf m.s. "Eldorado",

Harlingen, 14-11-2005 gearriveerd te Schiedam, 16-11-2005 herdoopt ELDORADO en vertrokken van Schiedam naar zee, roepsein PHEI. 24-10-2006 te Harlingen herdoopt SOMERS ISLES. 2006 een meerjarig charter gekregen voor het onderhouden van een containerdienst tussen de Bermuda Eilanden en Fernandina Beach, Florida, 27-11-2006 de SOMERS ISLES, ex ECLIPS (IMO 9243930) vervangen. 2013 verkocht aan Liza Shipping Co. Ltd., Lome, 2013 vlag Togo, roepsein 5VCN2, in beheer bij Noura Management Co., Damietta, 26-10-2013 te Le Havre herdoopt NOURA M. 14-2-2017 verkocht aan Eagle Fly Shipping Co. S.A., Togo, in beheer bij Mediterranean Line Inc. 3-2017 herdoopt KING VICTOR. 6-5-2026 verkocht aan Barakat Shipping Company Co. S.A., St. Kitts and Nevis (V4MI7), in beheer bij Sidra Maritime Co. S.A., Istanbul, herdoopt BARAKAT M.



EMS TOPAAS, IMO 9953937 (NB-299), General Cargo Ship, Damen CF3850. 2.545 GT, 1.423 NT, 3.850 DWT, 29-9-2021 contract tot de bouw met Shipping Company Elbe-Ems, 1-12-2021 gelegd onder bouwnummer DAMEN YICHENG 559021, aanvankelijk vlag: Nederland, 10-2022 te water gelaten, 12-2022 geplande oplevering als JAN-LAUWRENTZ, 12-2022 geplande oplevering, 16-1-2023 opgeleverd door Damen Shipyard, Yichang als JAN-LAUWRENTZ aan 10 Ems Schifffahrts GmbH & Co. K.G., thuishaven en vlag: Riga-Letland (YLJL), in beheer bij Held Bereederungs GmbH & Co. K.G. en Uniatlantico Shipping GmbH & Co. K.G., Hamburg. 172 TEU. 89,75 (84,97) x 12,65 x 7,00 x 5,485 meter. 9.5 kn/3.5 mts (MGO). 1.104 kW, 800 rpm., Anglo Belgium Corporation. 16-4-2025 in beheer bij Ems Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Leer en Uniatlantico Shipping GmbH & Co. K.G., Hamburg, 4-2025 herdoopt EMS MIRA. 8-2026 verkocht aan DBM Beheer I B.V., Alkmaar, vlag: Nederlandse (PDHM), in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar, 9-2026 herdoopt EMS TOPAAS. (Foto: De Bock, 8-9-2016).

EXPANSA, IMO 9234422 (NB-341), 19-4-2001 bij Scheepswerf Bijlsma B.V., Lemmer te water gelaten (opgedreven) onder bouwnummer 703, 2-6-2001 opgeleverd als EXPANSA aan Scheepvaartbedrijf m.s. "Expansa" C.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen, in bevrachting bij Confeeder Shipping & Chartering B.V. 2.936 GT, 1.444 NT, 3.820 DWT. 340 TEU, 14,5 kn. 4.457 EPK, 3.280 kW, Wärtsilä 8R32LNE. 6-2007 verkocht aan Expansa Shipping II B.V., Harlingen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen. 5-6-2008 te Harlingen herdoopt VENTO DI PONENTE voor een charter bij Tarros Line (Traghetti Autotrasporti Rapidi Regioni Organizzazione Sarda S.p.A., Cagliari). 4-6-2009 herdoopt EXPANSA. 28-1-2015 verkocht aan A2B-Online 1 B.V., Waddinxveen, in beheer bij JR Shipping B.V., Harlingen voor A2B-Online Ltd., Felixstowe. 12-2015 verkocht aan Risley Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5386, 12-2015 in beheer bij Novus Shipping OU, Tallinn, 24-12-2015 verhaald van Moerdijk naar de Parkkade, Rotterdam, 26-12-2015 aan de Parkkade herdoopt SAGA. 12-1-2016 verhaald van de Parkkade naar Moerdijk. 12-1-2016 vertrokken van Moerdijk naar Blyth. 25-11-2016 bij vertrek van George Town, Cayman Islands op een koraalrif gelopen, 26-11-2016 met behulp van een sleepboot vlot gebracht en ten anker op de rede bij George Town voor onderzoek door duikers. 29-11-2016 vertrokken van George Town. 1-12-2016 te French Harbour, Coxen Hole, Honduras. 11-2017 verkocht aan Benar Consult Ltd., Tallinn, vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Logmar Shipping OU, Tallinn, herdoopt GRETA. 30-1-2018 tijdens een reis van Dublin naar Avonmouth, op 7 mijl van St. Annes Head, in positie 51.34.40.2 NB en 005.08.39 WL, om 11:18 uur problemen opgelopen met de hoofdmotor, door de sleepboten SVITZER CALDEY en SVITZER RAMSEY vastgemaakt en naar Milford Haven gesleept, 31-1-

2018 om 08:40 afgemeerd bij Milford Haven Ship Repairers North Yard. 5-2-2018 vertrokken van Pembroke met een Svitzer sleepboot, 6-2-2018 te Avonmouth voor reparatie. 12-2-2021 (F) vlag: Belize (V3YR4). 9-3-2022 van Ambarli, Turkije. 9-3-2022 bij Ambarli technische problemen opgelopen, de sleepboot DILBURNU (IMO 7704227) stand-by. 15-3-2022 vertrokken achter de DILBURNU naar een scheepswerf te Tuzla om te repareren. 15-3-2022 op Tuzla Anchorage. 2-4-2022 vertrokken naar Novorossiisk. 27-12-2023 in beheer bij Kingston Global Trade Ic ve Dis Ticaret Ltd Sti., Istanbul. 20-3-2025 tijdens een reis van Ashdod naar Istanbul bij de zuidelijke ingang van de Straat van Çanakkale een motorstoring opgelopen, op sleeptouw genomen door de sleepboot KURTARMA 18 en veilig afgemeerd op de ankerplaats Karanlık Liman (40.01 NB en 026.15 OL) onder coördinatie van het Çanakkale Ship Traffic Services Center, vergezeld van een loods. 26-3-2025 van de ankerplaats. 27-3-2025 te Gemlik aangehouden met twee tekortkomingen, waarvan één ernstig. 28-3-2025 bij een scheepswerf te Altinova om te repareren. 15-5-2026 verkocht aan Arkon Capital Ltd., Riga, vlag: Comoros (D6A4431), 5-2026 herdoopt GRACE.

Motorstoring bij de zuidelijke ingang van de Straat van Çanakkale

De GRACE, onderweg van Ashdod naar Istanbul, kreeg op 20 maart 2025 motorproblemen bij de zuidelijke ingang van de Straat van Çanakkale. Het schip werd door de sleepboot KURTARMA 18 op sleeptouw genomen en veilig afgemeerd bij de ankerplaats Karanlık Liman, mogelijk op 40° 01' N 026° 15' O, onder coördinatie van het scheepvaartverkeerscentrum van Çanakkale en met begeleiding van een loods. Op 26 maart lichtte het schip het anker met de status 'beperkte beweging' en op 28 maart arriveerde het in de scheepswerf in Altinova voor permanente reparaties. (Timsen, 2-10-2026).

De Amerikaanse kustwacht heeft twee schepen in beslag genomen die op weg waren naar Cuba

De Amerikaanse kustwacht kondigde op 2 oktober 2026 de inbeslagname aan van twee schepen op weg naar Cuba, die illegaal duizenden liters diesel vervoerden te midden van de aanhoudende brandstoffblokkade van het land. De GRACE werd op 5 september in de Caribische Zee tussen Cuba en Mexico in beslag genomen door de Amerikaanse kustwacht en de Mexicaanse autoriteiten, nadat het schip ervan verdacht werd heimelijke operaties te hebben uitgevoerd om de open zee te bevaren. Agenten van de kustwacht, uitgerust met tactische uitrusting, enterden het containerschip met getrokken wapens, terwijl een aparte kustwachtboot ernaast voer.

De kustwacht zette diverse middelen en gespecialiseerde capaciteiten in om een veilige en vlekkeloze operatie te garanderen in overeenstemming met de Amerikaanse en internationale wetgeving. De volgende middelen en bemanningen waren betrokken bij de onderscheppingsoperatie: - Kustwachtschip ALERT (WMEC-630); - Kustwachtschip 'CHARLES SEXTON (WPC-1108)'; - HC-144 vliegtuig van de Amerikaanse kustwacht; - Tactisch team Zuid van de Amerikaanse kustwacht; - Wachtdienst van het Zuidoostelijke district van de Amerikaanse kustwacht. De GRACE werd naar Progreso gebracht, waar een inspectieteam van de Mexicaanse marine (MARINA) de aanwezigheid van grote hoeveelheden brandstof in de ballasttanks van het schip bevestigde. Het schip lag tot 2 oktober stil. De kustwacht kondigde ook de inbeslagname aan van een ander schip op weg naar Cuba, de JAIRA PROVIDER (ex ABEILLE PROVENCE), dat naar verluidt meer dan 200.000 gallons brandstof vervoerde toen het op 28 juni in beslag werd genomen. De brandstof aan boord van de JAIRA PROVIDER was eveneens opgeslagen in ballasttanks. (Timsen, 2-10-2026).



FRI VESTLAND, IMO 9626194, aanvankelijk i.a. als LONGBEACH 24-1-2012 kiel gelegd als Veka 759, foto: Mark Prummel, 25-9-2026, Lemmer. Op de achtergrond IMO 9626182, in aanbouw als Veka 758.

FRIO HELLENIC, IMO 9081679 (NB-343), 20-4-1995 kiel gelegd, 21-2-1998 te water gelaten, 1-1999 opgeleverd (GL) door Ship Building Plant named after 61 Communard, Nikolayev (1147) als FRIO HELLENIC aan Explorer Marine S.A., Panama, in beheer bij Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 9.997 GT, 5.567 DWT, 10.500 DWT, 234 TEU, 15.600 EPK, B&W 6L60MC, Brynsk Eng. Works, 19 kn. 1999 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 17-5-2002 (e) in beheer bij Lavinia Corp., Athene en Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene. 2012 uit de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 12-2016 in beheer bij Lavinia Corp., Athene, Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athene en Baltmed Reefer Services Ltd., Athene. 9-2025 vlag: Bahamas (C6IQ6). 8-2026 verkocht voor sloop naar India. 13-8-2026 van Tsuneishi Zhoushan, China naar Singapore, 27-8-2026 te Singapore. 28-8-2026 van Singapore naar Alang, 10-9-2026 ETA te Bhavnagar, 12-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 15-9-2026 op de ankerplaats bij Alang, 10-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

FRISIAN FAMKE, IMO 1036850 (NB-328), General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-314, 30-6-2026 geplande oplevering als FRISIAN FAMKE aan Boomsma Shipping B.V., Sneek, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam.

HANSA BREMEN, IMO 9173197 (NB-208), casco gebouwd door Ceskoslovenska Plavba Labska A.S. (CSPL), Decin, 11-9-1999 als HANSA BREMEN opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (460) aan C.V. Scheepvaartonderneming "Hansa Bremen", Delfzijl, in beheer bij Amasus Chartering B.V., Delfzijl. 2-9-2003 in beheer bij Q-Shipping B.V. 8-9-2003 in beheer bij Vertom Scheepvaart & Handelmaatschappij B.V., Rotterdam. 2-3-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Aquila", Urk, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor H. Hakvoort, Urk, 31-3-2004 overgedragen, herdoopt AQUILA. 11-2006 te Den Helder met motorproblemen en opgelegd, 17-11-2006 vertrokken achter de sleepboot WATERMAN van Den Helder naar Delfzijl, nieuwe machine ingebouwd, 1-2007 gerepareerd bij Scheepswerf Niestern Sander. 23-1-2007 vertrokken. 2008 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marinda", Veldhoven, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Lume P. Tuininga, Veldhoven, 20-10-2008 gearriveerd bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl, 30-10-2008 te Delfzijl herdoopt MARINDA. 19-2-2009 technische proefvaart, 4-3-2009 technische proefvaart (na koppelingproblemen), 25-3-2009 overgedragen aan de nieuwe eigenaar. 19-2-2009 vertrokken van de werf Kon. Niestern Sanders B.V. naar Handelskade Oost in Delfzijl, 19-2-2009 technische proefvaart op de Eems na reparatie van de koppeling en testen van de hoofdmotor, 19-2-2009 overgedragen aan C.V. Scheepvaartonderneming "Marinda", Veldhoven, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. voor Lume P. Tuininga, 4-3-2009 vertrokken van Delfzijl voor een technische proefvaart op de Eems. 2014 verkocht aan Waterway Shipping Ltd., Saint Vincent and the Grenadines, roepsein J8B5151, in beheer bij Baltnautic Shipping, Klaipeda, 15-9-2014 overdragen en herdoopt TRUFFALDINO. 17-8-2026 in de binnenhaven van Brugge aangehouden vanwege 25 tekortkomingen, zeven werden als ernstig beschouwd en reden gaven tot aanhouding. 16-9-2026 vrijgegeven en voer naar de ankerplaats Wandelaar voor de kust van Oostende "in afwachting van orders". 9-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2RK7). 24-9-2026 van St. Malo naar Dordrecht, 26-9-2026 te Dordrecht.



HANSA BORNHOLM, IMO 1036848 (NB-328), General Cargo Ship, 7.327 GT, 8.500 DWT, 9-2023 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-313, 29-8-2026 te water gelaten, 31-10-2026 geplande oplevering als HANSA BORNHOLM aan Boomsma Shipping B.V., Sneek/Leonhardt & Blumberg

Shipmanagement GmbH & Co. K.G., Hamburg, in beheer bij NewTide Chartering B.V., Rotterdam. (Foto Mahi/FB).

IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-342), 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. 4-2025 door het Amerikaanse ministerie van Financiën op de sanctielijst geplaatst. 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 ten zuiden van India. 2-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZB5). 6-2-2026 voor de kust van Mumbai in beslag genomen de Indiase kustwacht, verdacht van aan Iran gelinkte oliesmokkel. 6-5-2026 door de rechtbank bevolen van Mumbai naar Alang te varen. 5-7-2026 voor de kust van Manori, op ongeveer een kilometer van het strand van Manori ten noorden van Mumbai, in slecht weer aan de grond verdaagd. 9-2026 vlag: Aruba (FALSE), 9-2026 herdoopt AL JAFZIA.

Vier mannen kwamen om het leven bij het stelen

Een poging om koperen leidingen te stelen van de gestrande tanker AL JAFZIA op de avond van 26 september liep fataal af toen een explosie aan boord vier mannen het leven kostte en drie anderen dwong te vluchten. De zeven mannen waren bij Manori Island de tanker op gegaan om koperen leidingen door te zagen en te stelen toen het incident plaatsvond in de buurt van de machinekamer. Een leiding die verbonden was met het airconditioningsysteem van het schip is mogelijk gebarsten terwijl de mannen deze aan het doorzagen waren, waardoor gas vrijkwam. Vier van hen stikten vervolgens na het inademen van het gas. Een van de overlevenden, de 40-jarige Vijaya Premnath Sanjiva, liep gezichtsverwondingen op en raakte ook bewusteloos na het inademen van het gas. Zijn twee kompanen, die hem naar verluidt hielpen ontsnappen van het schip, zijn voortvluchtig. Vier van de zeven mannen woonden in Colaba, de andere drie in Vasai. Het incident kwam aan het licht op de late avond van 28 september, toen Sanjiva in Colaba navraag deed en vernam dat de mannen die hem naar de tanker hadden vergezeld, niet waren teruggekeerd. Vervolgens ging hij naar het politiebureau van Gorai en vertelde de agenten over hun vermeende plan om koperen leidingen te stelen. De politie vond vier lichamen in de buurt van de machinekamer. (Timsen, 1-10-2026).

LADY MENNA, IMO 9126352 (NB-342), 28-4-1995 kiel gelegd, 9-12-1995 te water gelaten bij Niestern Sander B.V. te Delfzijl onder bouwnummer 807, 31-1-1996 proefvaart en opgeleverd als MENNA aan C.V. m.s. "Menna", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.561 GT, 1.218 NT, 3.332 DWT, 129 TEU. 88,00 (83,90) x (12,50), 7,70 x 5,311 meter, 2.508 EPK, 1.845 kW, 6 cyl, 4 tew, 280 x 300, Caterpillar 3606TA, Caterpillar Inc., 12,5 kn., roepsein PFXO. 17-3-2004 te Delfzijl de 15 ton SWL Gantry kraan gedemonteerd en verwijderd. 15-6-2009 herdoopt LADY MENNA. 10-1-2014 (e) verkocht aan Osprey Ship 2 Ltd., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 7-8-2018 verkocht aan Arundo A.S., Vestbjerg, Denemarken, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent & the Grenadines, roepsein J8B5746, in beheer bij Venus Shipping A.p.S., Vestbjerg, Denemarken, te Aalborg herdoopt ACTIVE. 19-4-2023 (F) verkocht aan Zagor Maritime Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag Palau, roepsein T8A4222, 19-4-2023 herdoopt ZAGOR. 6-2-2026 te Güllük aangehouden (Mediterranean MoU) vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding, 7-2-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Alexandrië. 9-7-2026 te Sluiskil, 11-7-2026 verhaald te Sluiskil. 13-7-2026 bij Norden-scheepswerf in Sluiskil maakte het dok waarin de ZAGOR plotseling slagzij, later kon het dok gestabiliseerd worden met o.a. duikers, de sleepboten HENDRIK 9 en HENDRIK 8. 28-7-2026 vertrokken naar Gijon. 31-8-2026 in Karadeniz Ereğli aangehouden (Black Sea MoU) vanwege 18 tekortkomingen, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie. 3-9-2026 vrij gegeven en vertrokken naar de ankerplaats bij Istanbul.

LEAH, IMO 9113202 (NB-298), 20-8-1994 kiel gelegd, 25-5-1996 te water gelaten bij Madenci Gemi Sanayi Ltd. Şti., Karadeniz Ereğli onder bouwnummer 009, 8-1996 (GL) opgeleverd als CELTIC SOVEREIGN aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Bahamas. 1997 herdoopt GRACECHURCH COMET. 4.015 GT, 1.974 NT, 5.930 DWT, 467 TEU, 99,40 (94,25) x 17,17 x 8,20 x 6,364 meter, 4.900 kW, B&W 7S35MC, MDE-Manises Diesel Engine Company S.A., 15,5 kn. 1997 herdoopt RUTH BORCHARD. 2001 verkocht aan ING Krediet Risico, Antigua and Barbuda, in beheer bij Stieglis Maritime International. 2001 herdoopt SOVEREIGN. 4-2002 (e) verkocht aan M.S. "Vanessa" Conship G.m.b.H. & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij Olivia Schiffahrtsgesellschaft G.m.b.H. & Co. K.G., herdoopt OLIVIA. 4-10-2002 herdoopt GRACECHURCH HARP. 24-9-2007 (e) in beheer bij Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren. 12-5-2008 (e) in beheer bij Intersee Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. en Intership Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Haren, 13-6-2008 herdoopt OLIVIA. 2011 verkocht aan Beheermaatschappij B IV B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek, 24-6-2011 (GL) herdoopt LEAH, roepsein PCME. 10-10-2011 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. "Frisian Sovereign" B.V., Sneek, in beheer bij Boomsma Shipping B.V., Sneek. 8-2014 verkocht aan Beheermaatschappij M.S. Leah B.V., Groningen (de naam was voorheen Beheermaatschappij B V B.V.), 22-8-2014 in beheer bij Q-Shipping B.V. en VD Innovation B.V. 7-2015 in beheer bij Longship B.V., Groningen en VD Innovation B.V. 31-10-2016 in beheer bij Longship B.V., Groningen en Universal Shipping & Trading B.V. 16-3-2020 in beheer bij Longship B.V., Groningen en Rotterdam Shipping Company B.V. (10-12-2015 bestuurd B.V. Kustvaartbedrijf Moerman in functie getreden). 27-9-2022 verhaald van de Waalhaven naar de Botlek. 28-9-2022 (e) verkocht aan Intergrand Shipping Ltd., 13-10-2022 thuishaven in vlag: Limassol-Cyprus (5BBR6), in beheer bij Linea Peninsular Inc., Panama City FL, 13-10-2022 herdoopt PIA. 22-6-2026 verkocht aan Vertex Holdings Ltd., Antigua and Barbuda (V2B2077), in beheer bij Alpha Management Co. S.A., Piraeus, 6-2026 herdoopt VEGA EXPRESS.



LONGPOWER, IMO 1081025 (NB-342), General Cargo Ship, 4.630 GT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld onder bouwnummer SAS 253, 16-9-2026 te water gelaten bij SaS-Waterhuizen B.V. te Waterhuizen, 4-2027 geplande oplevering aan Longpower B.V., Groningen, in beheer bij Longships B.V., Groningen. (Foto: Jeroen Houtman).

MATHILDE, IMO 9115975 (NB-336), 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 (T8A3994), in beheer bij Dragos Shipping Ltd., Istanbul. 12-2025 vlag: Nauru. 1-2026 vlag: Palau (T8A3994).

MICHEL, IMO 9052678 (NB-333), 26-1-1993 opgeleverd door Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B.V. (662) als MICHEL aan L. Switynk, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 24-9-2002 herdoopt SEA RHINE. 10-2005 uit charter en herdoopt MICHEL. 24-2-2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Weststrate", Wemeldinge, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Sjaak Weststrate en Bert van der Plas, Wemeldinge, herdoopt AURORA. 27-2-2006 onder de nieuwe naam gearriveerd in de Buitenhaven te IJmuiden. 2008 verkocht aan Bergen Rederi AS, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Transmar AS, Kverna, Noorwegen, 25-2-2008 (e) herdoopt SELVAAGSUND. 22-3-2016 tijdens een reis van Florø naar Rostock om 02:54 uur aan de grond gelopen bij Sumarsøyna in Ytre Solund, Noorwegen, lek geraakt, de reddingboot KRISTIAN GERHARD JEPSEN stand-by, 23-3-2016 om 10:50 uur vlot gebracht met Noorse patrouilleboot TOR (IMO 9353369) en de sleepboot SILEX (IMO 9085194), naar Florø gevaren voor inspectie. 23-3-2016 t/m 25-3-2016 in Gunnhildvågen te Florø 2.270 ton gravel gelost, daarna naar een werf te Nordmøre voor reparatie. 6-2016 de reparatie te Florø gereed, 5-6-2016 te Esbjerg. 6-6-2016 van Esbjerg naar Moerdijk, 7-6-2016 te Moerdijk. 3-2021 verkocht aan Russian Sea-Aquaculture LLC, Moskou. 3-2021 verkocht aan Inarctica North-West LLC, Moermansk, vlag: Rusland (UBMV8), 23-3-2021 (F) herdoopt ALEKSANDR GUSEV. 17-10-2023 vertrokken van Moermansk en ten noorden van Mayak Noronovskii in slecht weer gestrand in de Barentszee, de bemanning per helikopter van boord gehaald, grote schade opgelopen aan de bodem, total-loss verklaard. 25-10-2025: het vlot brengen van het vernielde casco is uitgesteld tot 1 november 2026. Aanvankelijk kreeg de reder de opdracht de tijd om over te gaan tot de verwijdering van het casco tot 1 november 2024. Later werden de voorwaarden herzien en uitgebreid. De firma Inarctica North-West LLC, de eigenaar van het schip, kon de noodzakelijke werkzaamheden niet voltooien vanwege de moeilijke weersomstandigheden op zee. De operatie om het wrak uit ondiep water te verwijderen is daarom uitgesteld tot volgend jaar november, volgens de kapitein van de haven van Moermansk, Eduard Bezukladov.

Aan de grond in de Korelinskaya-baai

De ALEKSANDR GUSEV liep op 17 oktober 2023 aan de grond in de Korelinskaya-baai in de Barentszee, op positie 69.24.51 NB en 033.23.31 OL, als gevolg van ongunstige weersomstandigheden. Het Noordwestelijk Openbaar Ministerie voor Transportzaken verklaarde dat het onmogelijk was het schip vlot te trekken vanwege het slechte weer en de zware zee. Het schip vervoerde een lading van 200 ton visvoer. Er waren acht bemanningsleden aan boord. Vanwege het risico op kapseizen was evacuatie van de bemanning noodzakelijk. Reddingswerkers brachten de bemanning per helikopter aan wal. (Timsen, 24-9-2026).



MIRANDA, IMO 9344394, General Cargo Ship, 3.610 GT, 4.822 DWT, 17-12-2004 kiel gelegd, 20-12-2007 opgeleverd als CELIA, vlag: Antigua and Barbuda (V2DD5), in beheer bij Nimmrich & Prahm Bereederung GmbH & Co. K.G., Leer. 95,39 x 15,20 x 7,30 x . meter. 2.400 kW. 11-4-2013 in beheer bij Schiffahrtskontor Baltik GmbH & Co. K.G., Leer. 25-11-2019 verkocht aan Vertom Schiffahrts "Miranda"

m.s. GmbH & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda, in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., 11-2019 herdoopt MIRANDA. 5-9-2026 verkocht aan ASK Shipmanagement Ltd., Antigua and Barbuda (V2DD5), in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., Moormerland en Afalita Shipping JSC, Klaipeda, 9-2026 herdoopt LIUDMILA. (Foto: Tomas, 24-11-2010, binnenkomend voor Herøya).

NJORD, IMO 1043310, Container Ship, 13.800 GT, 13.100 DWT, 12-11-2025 in aanbouw onder bouwnummer QINGDAO YANGFAN CV1000-05, 5-6-2027 geplande oplevering als NJORD aan Visser Shipping B.V., Sneek, vlag: Portugal (Madeira).



NOVA SCOTIA, IMO 8216916 (NB-128), 15-4-1983 kiel gelegd, 6-11-1983 opgeleverd door Honda Zosen, Saiki (715) als HOKUSEI MARU aan Donan Sekiyu K.K. (Donan Oil Co. Ltd.), Hakodate-Japan (Kyoei Kaiun K.K.). 5.874 BRT, 2.859 NRT, 6.060 DWT, 125,30 (115,02) x 18,55 x 10,49 x 7,419 meter, 7.450 m³, 17 kn. 7.999 EPK, 5.884 kW, 6 cyl, 4 tew, Pielstick 6PC4-2L-750, Niigata Eng. Co. Ltd., Niigata. 1986 verkocht aan Equator Shipping Co. Ltd., Limassol (Columbia S.M. Ltd.), herdoopt NOVA SCOTIA, 1998 verkocht aan Alga Shipping Co. Ltd., Limassol (Alga Shipping Co. Ltd.), 1996 verkocht aan Sana Shipping Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cardiff Marine Inc., Athene. 1999 verkocht aan M.S. "Nova Scotia" Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda (V2PE8), in beheer bij Thien & Heyenga Bereederungs- und Befrachtungsges.m.b.H., Hamburg, in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 22-4-2005 bij de Falkland Islands aan de grond gelopen, vlot gebracht en ten anker gebracht in Berkeley Sound, schade opgelopen en wat olie gelekt. 24-7-2006 verkocht aan Blairsden Navigation S.A., Panama, in beheer bij Olves Co. Ltd., Pusan, Zuid Korea, 24-7-2006 (e) herdoopt MERCURY. 10-2007 verkocht aan "Okeanrybflot", Joint-Stock Company, Petropavlovsk-Kamchatskiy, 10-2007 vlag: Rusland. 26-11-2013 verkocht aan Optima-N LLC, Rusland, in beheer bij Kargo Pacific Co. Ltd. 26-5-2014 in beheer bij Kargo Pacific Co. Ltd. en Refkamflot Co. Ltd. 7-6-2017 in beheer bij Kargo Pacific Co. Ltd. en Reftransflot Co. Ltd. 2-2-2019 in beheer bij Riera Flota Co. Ltd. 19-2-2021 in beheer bij Metelitsa Co. Ltd. 25-8-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, 8-2026 vlag: Comoros (D6A4604), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 8-2026 herdoopt CURY. (Foto: B. van Raad†, 5-10-1989, Beverwijk).

LADY OLGA, IMO 9085481 (NB-341), 16-7-1994 opgeleverd als OLGA door Niestern Sander B.V., Delfzijl (804) aan C.V. m.s. "Olga", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.561 GT. 2.508 EPK, 12,5 kn. Roepsein PGMB. 29-6-2009 (e) herdoopt LADY OLGA. 26-8-2010 onder de vlag van Rusland gebracht, thuishaven: St. Petersburg, roepsein UBPG6, in beheer bij Baltrechflot Ltd., St. Petersburg en Wijnne & Barends Russia Closed JSC, Moskou. 2012 verkocht aan Beheermaatschappij Lady Olga B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, 20-11-2012 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Delfzijl, roepsein PGMB. 2015 verkocht aan Unibaltic SP Z OO, Stettin, Polen, thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BGQ4, 21-5-2015 te Szczecin overgedragen aan de nieuwe Poolse eigenaar en herdoopt THOPAS. 21-12-2022 (e) verkocht aan Optimal Coaster Ship Ltd., 21-12-2022 (e) vlag: Panama, roepsein 3E3844, in beheer bij Optimal Denizcilik Tasimacilik Ltd. Sti., Istanbul, 21-12-2022 (F) herdoopt SEA BARON. 11-10-2024 Black Sea MoU inspectie te Novorossiisk, 16 gebreken. 14-2-2025 Mediterranean MoU inspectie te Kocaeli, 5 gebreken. 25-9-2025 Paris MoU inspectie te Chalkis, 17 gebreken, 5 dagen

vast. 14-10-2025 Mediterranean MoU inspectie te Istanbul, 5 gebreken. 2-2-2026 inspectie te Triëst, vanwege 21 tekortkomingen, waarvan er 15 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie, 13-2-2026 vrijgegeven. 11-5-2026 Mediterranean MoU inspectie te Kocaeli, 9 gebreken. 19-6-2026 Mediterranean MoU inspectie te Gazenica, Zadar, 7 gebreken waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie, 25-5-2026 vrijgegeven. 8-2026 vlag: onbekend. 2026 vlag: Palau (T8A5640).

ONEGO OTRA, IMO 9535606 (NB-242), General Cargo Ship, 6-12-2008 kiel gelegd, 30-11-2010 opgeleverd door Damen Shipyards Yichang Co. Ltd. (567310) als JORK aan Joreda Shipping Co. Ltd., Antigua and Barbuda (V2QF5), in beheer bij Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 8.059 GT, 3.909 NT, 10.872 DWT. 145,65 (136,80) x 18,25 x 19,29 x 10,30 x 7,400 meter. 30-11-2010 verkocht aan Jork B.V., Antigua and Barbuda (V2QF5), in beheer bij Eckhoff G.m.b.H. & Co. K.G. 16-4-2012 in beheer bij Reederei Heinz Corleis K.G., Drochtersen. 8-9-2021 verkocht aan Schiffahrts UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG MS "Jork", Antigua and Barbuda, in beheer bij Reederei Heinz Corleis K.G., Drochtersen. 2022 in charter bij Onego Shipping & Chartering B.V., Rhoon, 6-2022 herdoopt ONEGO OTRA. 30-6-2026 op een reis van Montréal naar New Orleans bij St. Ours Island op de Saint Lawrence-rivier aan de grond gelopen, 11-7-2026 gestart met overslagwerkzaamheden door de eigen kranen van het schip, 14-7-2026 eerste bergingspoging door vier sleepboten van de Ocean Group, acht uur afgebroken, het schip kon niet vlot gebracht worden. 26-7-2026 vlot gebracht door de sleepboten OCEAN COMEAU, OCEAN INTREPIDE en OCEAN CLOVIS T., daarna naar Sorel, Ontario, gesleept. 17-9-2026 in de Waalhaven bij de R.H.B. herdoopt UNISTRAIT.

PAPHOS, IMO 9057226 (NB-321), 1992 opgeleverd door Severnav S.A., Turnu Severin (8201) als PAPHOS aan Ocean Monitor Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, 2.058 GT. 1995 verkocht aan V.o.F. Paphos, Harlingen, in beheer bij E.P. Shipping & Trading B.V. 1999 verkocht aan Rederij v.d. Meijden C.V., Arkel, herdoopt FIDUCIA. 2005 verkocht aan Halten AS, Kverva, Noorwegen, vlag: St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Berge Rederi, 9-5-2005 (e) herdoopt HALTEN. 2008 verkocht aan Halten A/S, Antigua and Barbuda, in beheer bij Ulvan Personal A/S, Trondheim, 2008 herdoopt FEED HALTEN. 7-5-2024 verkocht aan Rix-Voyager Shipping Ltd., Liberia (5LQR8), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt RIX EIRA. 8-2024 vlag: Letland (YLSJ). 6-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2RK6).

PERFECT, IMO 9371854 (NB-237), 28-5-2009 gedoopt CFL PERFECT door Janneke Remeus-Dierdorp (echtgenote van kapitein Martin E. Remeus) en te water gelaten bij Peters Shipyards B.V. te Kampen onder bouwnummer 818, 3-7-2009 vertrokken van Kampen naar Harlingen met de sleepboten ANITA en WATERPOORT, 6-7-2009 proefvaart, 9-7-2009 te Harlingen opgeleverd aan B.V. Scheepvaartonderneming "CFL Perfect", Groningen, in beheer bij Canada Feeder Lines B.V., Groningen. 9-7-2009 (e) in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 21-11-2013 met motorproblemen vertrokken van Brest naar Rotterdam met de sleepboot EN AVANT 1, 26-11-2013 te Rotterdam, Waalhaven om te repareren. 1-2015 verkocht aan Master/Owners M.V. CFL Perfect, Groningen, in beheer bij CFL Shipmanagement B.V., Amsterdam. 16-12-2016 te Heroya, Noorwegen, 17-12-2016 geladen te Heroya. 24-12-2016 te Bremen. 27-12-2016 te Sevilla. 8-1-2017 te Southampton. 10-1-2017 te Rotterdam. 12-1-2017 te 's-Gravendeel en opgelegd. 14-5-2017 te Southampton. 19-5-2017 afvarend op de Westerschelde bij Vlissingen met bestemming Motril, Spanje. 11-6-2017 (e) verkocht aan Monte Zoncolan Perfect B.V., Rotterdam, roepsein PBTA, in beheer bij Vertom-Bojen Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, 6-2017 herdoopt PERFECT.

Dodelijk ongeval aan boord

Op 11 september 2026 om 15:15 uur meldde de PERFECT, onderweg van Setúbal en varende op 30 zeemijl ten noorden van Île de Batz, aan CROSS Corsen een ongeval met een 27-jarig bemanningslid aan boord. CROSS stuurde de H160-helikopter, gestationeerd in Lanvéoc-Poulmic, ter plaatse. Deze vertrok om 16:31 uur en arriveerde om 17:11 uur met een medisch team aan boord. Om 17:26 uur constateerde de arts van de SAMU (Surveying Ambulance Unit) het overlijden van de matroos, die een fatale val had gemaakt. Het schip vervolgde zijn reis naar de eindbestemming, maar deed op 13 september de haven van Vlissingen aan, waar het lichaam aan wal werd gebracht en de Nederlandse Veiligheidsraad (OVV) het ongeval onderzocht. (Timsen, 14-9-2026).

De Nederlandse Veiligheidsraad onderzoekt dodelijk ongeval

De Nederlandse Veiligheidsraad (OVS) is een onderzoek gestart naar het fatale ongeval van een 27-jarige bemanningslid aan boord van de PERFECT op 11 september, nadat hij in een laadruim was gevallen. De 'Perfect' voer door het Kanaal, voor de Franse kust, toen het bemanningslid, die in de machinekamer werkte, als vermist werd opgegeven. Na een zoekactie aan boord werd hij gevonden op de bodem van een laadruim. Een helikopter van de Franse kustwacht bracht een medisch team aan boord. Een arts constateerde het overlijden van de man. Het schip vervoerde zinkconcentraat en was onderweg van Setúbal naar Kokkola, waar het uiteindelijk op 22 september aankwam. De OVV richt zich in haar onderzoek op de oorzaak en de omstandigheden van het ongeval, niet op schuld of strafrechtelijke aansprakelijkheid. (Timsen, 30-9-2026).



PORT CATHERINE, IMO 9133070 (NB-278), 1995 te water gelaten te Inchon, 24-6-1997 gedoopt PORT CATHERINE door mevr. K. van Westenbrugge (echtgenote lid van Raad van bestuur drs. H.C. van Westenbrugge), 14-8-1997 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Inchon (1017) aan Société en Commandite Simple Port Catherine, Marseille-Frankrijk (FNFI), in beheer bij Van Ommeren Tankers (Soflumar), voor 49% eigendom, 17-9-1997 gearriveerd op de 1e reis te Ferndale. 29.083 GT, 11.704 NT, 44.922 DWT. 180,00 (171,00) x (32,20) x 18,80 x 12,205 meter. 16 ladingtanks, 52.029 m³, 16 ladingpompen, totaal 7.200 ton/uur, 170 en 1.500 ton bunkers, verbruik 34 ton/dag, 14,5 kn. 10.150 EPK, 7.466 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, 117 omw/min., B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. Engine & Machinery Division, Ulsan NE-96. 2000 in beheer bij Broström Tankers S.A, herdoopt BRO CATHERINE. 2002 in beheer bij Broström Tankers SAS. 2008 verkocht aan Broström Tankers SAS, Marseille-Frankrijk (RIF). 8-10-2010 verkocht aan Maersk Tankers France SAS, Frankrijk (RIF), 10-2010 herdoopt MAERSK CATHERINE. 26-9-2012 verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Tankers en Synergy Denmark A/S. 5-2015 en-bloc met MAERSK CAITLIN verkocht aan Union Maritime Ltd., Londen, 19-5-2015 (e) verkocht aan UML Moxon Ltd., Marshall Islands (V7MJ8), in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen, 5-2015 herdoopt MOXON. 21-3-2016 in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en V Ships Ship Management India. 11-11-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en Atlantic Ship Management Ltd., herdoopt HANSON. 8-2020 verkocht aan Ocean Starlight Ltd., Marshall Islands (V7MJ8), in beheer bij Ocean Starlight Ltd., Hong Kong en Chemul Ships Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt AUDREY. 6-3-2023 verkocht aan Fortunato Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Ever Shining Ltd., 3-2023 heroopt FLORA. 5-2026 vlag: onbekend. 6-2026 vlag: Sao Tome and Principe. 8-2026 vlag: onbekend. 25-6-2026 verkocht aan Aevum Stellar Ltd., Zhoushan, Zhejiang, China. 9-2026 verkocht voor sloop naar India. 12-9-2026 van Galle Anchorage, Sri Lanka naar Alang, 25-9-2026 ETA te Alang. 23-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Bhavnagar, 25-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Arjan Elmendorp, 22-2-2015, Maasmond).

PUR NAVOLOK, IMO 9173513 (NB-60), 1997 opgeleverd door Slovenske Lodenice A.G., Komarno (2937) aan Wessels Bereederungsges. m.b.H., Limassol-Cyprus (P3TW7), 2.446 GT, 1.369 NT, 3.720 DWT, 1.500 kW, Deutz SBV8M628, 11,2 kn. 1999 verkocht aan M.S. "Pur Navolok" Russian North Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Rederij Wessels B.V., Rotterdam. 3-10-2005 in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G. 4-2007 verkocht aan Russian North Shipping Co, Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Wessels Reederei GmbH & Co. K.G. 22-5-2017 verkocht aan Rix-M Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, 5-2017 herdoopt RIX MISTRAL.

Bij Nakskov aan de grond

Onderweg van Nakskov, waar ze op 27 maart 2018 om 15:00 uur was vertrokken, naar Rotterdam (verwachte aankomsttijd 29 maart 20.00 uur), liep de RIX MISTRAL kort na het verlaten van de haven in Lolland aan de grond in dichte mist. In de ochtend van 28 maart zat het schip nog steeds vast op positie 54.50.08 NB en 010.59.96 OL. Om 13:00 uur werd de Deense sleepboot RONJA (IMO: 5111696) ingezet om het aan de grond gelopen vrachtschip m/v RIX MISTRAL, 2.446 GT (IMO: 9173513), te helpen. De sleepboot arriveerde 's avonds ter plaatse. Nadat het vrachtschip met succes vlotgetrokken was, keerde het op 29 maart terug naar de haven van Nakskov. Het meerde om 08:30 uur aan bij ligplaats 4 en vertrok om 15:00 uur weer. De verwachte aankomsttijd in Rotterdam is nu 20:00 uur op 31 maart. (Timsen, 28-3-2018).

Aan de grond op de Humber

De RIX MISTRAL, onderweg van Rostock naar Hull, liep op de ochtend van 24 september 2026 aan de grond in de Humber tegenover de haven van Hull. Het schip werd halverwege de middag vlot gebracht en vervolgde zijn reis naar Nieuw-Holland. (Timsen, 25-9-2026).

PIJLGRACHT, IMO 8502470 (NB-328), 27-8-1984 kiel gelegd, 21-12-1985 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1257) als PIJLGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Pijlgracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 2004 verkocht aan Jaco Carrier Shipping Ltd., in beheer bij Th. Jacobsen & Co. AS, Sarpsborg, 23-2-2004 gearriveerd bij Shipdock Amsterdam B.V. te Amsterdam, 25-2-2004 overgedragen, thuishaven en vlag: Sarpsborg-Noorwegen (NIS), 25-2-2004 herdoopt JACO CARRIER, 26-2-2004 vertrokken van Shipdock Amsterdam B.V. naar zee. 12-11-2006 herdoopt THOR SHANGHAI. 7-4-2008 (e) in beheer bij SNC Management Co. Ltd., Shanghai. 2008 in beheer bij Belships Tianjin Shipmanagement, Tianjin. 17-2-2009 herdoopt STINNES MONSUN. 1-12-2009 herdoopt JACO CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Brouns Maritime Ltd., Odessa, 14-2-2010 herdoopt SEA CARRIER. 12-2-2010 (e) verkocht aan NNN Marine Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij UNS Maritime Ltd. 9-2013 (e) verkocht aan Med Services Co. SHPK., Panama, roepsein 3FOB2, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en Brouns Maritime Ltd., Limassol, 9-2013 (e) herdoopt ACQUA STELLA. 16-12-2017 in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla Shipmanagement Co. 18-8-2022 verkocht aan Paleo Maritime Ltd., Panama, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus en San Nikolla Shipmanagement Co. 22-5-2023 verkocht aan Manassa2 M Shipping Ltd., vlag: Palau (T8A4273), in beheer bij Manassa 2M Shipmanagement Co., Alexandria, Egypte, 5-2023 herdoopt SAFI M. 2-2025 vlag: St. Kitts & Nevis (V4RQ6), 21-2-2025 in beheer bij Pewter Maritime Corp., Mersin. 1-9-2026 te Tuapse aangehouden vanwege tien detentiegronden, o.a. op veiligheid van de navigatie, voortstuwing en hulpmachines, preventie van vervuiling, radiocommunicatie en brandveiligheid, 3-9-2026 vrij gegeven.

Schepen raakten in de problemen op weg naar Samsun met een overleden kapitein aan boord

De SAFI M sleepte het door een drone beschadigde vrachtschip m/v NORAN (IMO: 9175822) met het lichaam van kapitein Abdel Aziz Salama en een lading van 8100 ton kolen aan boord van Sotsji naar Samsun, maar raakte verwikkeld in een hevige storm op de Zwarte Zee. De schepen dreven weg van de haven, waarop de Egyptische kapitein Youssef Othman Abu Steit een noodoproep deed om hulp te vragen om de schepen te redden en het lichaam te overhandigen. Het was de bedoeling de lading te lossen, de nodige reparaties uit te voeren en het lichaam van de kapitein over te dragen voor repatriëring naar Egypte. De kapitein bracht de twee schepen op 22 september tot op ongeveer 32 kilometer van de haven van Samsun en wachtte op instructies voor binnenkomst en de afronding van de noodzakelijke procedures. Op de ochtend van 23 september brak er een zware storm los. De toenemende wind en golven belemmerden de beweging van de SAFI M en het schip dat ernaast lag afgemeerd. Om 18.00 uur werd een noodsignaal uitgezonden, nadat de golven de twee schepen bijna 100 zeemijl van Samsun hadden meegesleurd, waardoor ze dicht bij de haven van Trabzon kwamen, waar ze ongeveer 40 mijl uit de kust tot stilstand kwamen. De twee schepen beukten hevig tegen elkaar door de hoge golven, waardoor de vrees ontstond dat de schepen beschadigd zouden raken of dat de sleepkabels zouden breken. De wind- en golfomstandigheden maakten de terugreis naar Samsun extreem gevaarlijk. Kapitein Youssef verklaarde dat zijn voornaamste zorg zijn verantwoordelijkheid ten aanzien van het lichaam was en zijn wens om het in Turkije over te dragen, zodat de familie de procedures voor repatriëring naar Egypte kon afronden en zijn financiële rechten kon claimen. Volgens zijn verklaring had de rederij de procedures voor het binnenvaren van de haven niet tijdig voltooid, ondanks zijn waarschuwingen over de naderende storm. Kapitein El-Shazly, hoofd van de vakbond van zeeofficieren en vertegenwoordiger van de Internationale Transportarbeidersfederatie (ITF) in Egypte, kwam tussenbeide om met de rederij te overleggen. De coördinatie tussen het bedrijf, de Russische en Turkse autoriteiten en het Egyptische ministerie van Buitenlandse Zaken was al gaande sinds de sleepoperatie begon, en de goedkeuringen waren specifiek gekoppeld aan de haven van Samsun. Voordat het schip de haven kon binnenvaren, moest een Turkse commissie aan boord gaan om het schip te inspecteren op explosievenresten van de aanval en de veiligheid ervan te controleren, voordat het lichaam aan land kon worden gebracht. De haven van Trabzon – gelegen in de buurt van de twee schepen – is een vissershaven en geen commerciële haven die is uitgerust voor het lossen van kolenladingen; bovendien ontbraken de benodigde veiligheidsvergunningen voor de schepen om die haven binnen te varen. Daarom gaf het bedrijf de kapitein opdracht het schip om te leiden naar de haven van Samsun, ondanks de moeilijke weersomstandigheden. Kapitein Youssef onthulde dat hij, nadat hij het getroffen schip had bereikt en het uit de gevarenzone had gesleept, de schade inspecteerde. Hij constateerde dat het bovendek – inclusief de brug en de bemanningshutten – volledig was verwoest door droneaanvallen. Hij meldde ook dat hij een ander beschadigd buitenlands schip in de buurt van de locatie van de 'Noran' had gevonden; het was tegelijkertijd aangevallen en lag nog steeds op de plek waar het lag. De eigenaar had geen poging gedaan om het weg te slepen, net als veel andere beschadigde schepen die in de Zwarte Zee werden achtergelaten omdat sommige bedrijven geen poging deden om ze te bergen, en omdat sommige zeelieden weigerden terug te keren uit angst voor verdere aanvallen. De bemanning van de SAFI M stond de kapitein bij toen hij hen op de hoogte bracht van de missie om de NORAN te slepen en gaf aan bereid te zijn om met hem mee te varen, ondanks de risico's. Ondertussen greep kapitein El-Shazly in om de situatie met de eigenaar te bespreken en eiste dat de noodzakelijke procedures snel werden afgerond om de veiligheid van de bemanning en beide schepen te waarborgen, evenals de overdracht van

het lichaam van de overledene. Het Egyptische ministerie van Buitenlandse Zaken had eerder aangekondigd dat het toezicht hield op de procedures voor de repatriëring van het lichaam van de overledene, Al-Saeed Salama, in samenwerking met het Egyptische consulaat in Istanbul en de ambassade in Ankara. (Timsen, 25-9-2026).

ROCK LEGEND, IMO 1102233, Subsea Rock Installation Vessel (steenstorter), 15.907 GT, 21.000 DWT, 19-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer TAIZHOU SANFU SF240802, 2-2027 geplande oplevering aan CSL OWL Subsea Rock Installation, Rotterdam.

ROCK STAR, IMO 1102221, Subsea Rock Installation Vessel (steenstorter), 15.907 GT, 21.000 DWT, 12-9-2025 eerste staal gesneden, 4-5-2026 kiel gelegd onder bouwnummer TAIZHOU SANFU SF240801, 23-9-2026 te water gelaten, 12-2026 geplande oplevering aan CSL OWL Subsea Rock Installation, Rotterdam.

SANDRA, IMO 9195731 (NB-341) Combi Freighter 3800, casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1015), 27-12-2000 proefvaart vanaf Harlingen, 29-12-2000 (officieel) opgeleverd te Harlingen door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (369) als SANDRA aan Sandra Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNN, 18-1-2001 proefvaart vanaf Harlingen, 2-2-2001 proefvaart, 3-2001 door Damen Shipyards Bergum B.V. overgedragen aan Reederei m.s. "Sandra" Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schifffahrt G.m.b.H. & Co. KG, Haren/Ems. 23-7-2010 (e) in beheer bij Rass Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bramstedt, Duitsland. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2011 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FP2, 16-5-2011 herdoopt HOHEGRUND. 14-8-2012 (e) verkocht aan Messenger Holding S.A., vlag Panama, roepsein 3EWD4, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt LADY GUL. 31-3-2013 (e) in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 2018 vlag: U.K., roepsein MCPH8. 2018 in beheer bij Faversham Ships Limited, herdoopt VENTURA. 20-1-2019 te Vigo nadat op een reis van Aveiro naar Szczecin motorstoring was ontstaan, 27-1-2019 na vertrek van Vigo weer motorproblemen en moest de bergingssleepboot MARIA PITA uikomst brengen. 15-8-2022 verkocht aan Casper Chartering Ltd., Isle of Man (MCPH8), in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Faversham Ships Ltd., East Cowes. 30-4-2015 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Lee Shipping Co. Ltd. 9-12-2025 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en CCL Fleet Management Ltd., Grimsby. 18-2-2026 te Gdynia vast gehouden, nadat bij een inspectie acht gebreken waren geconstateerd, 28-2-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Fredrikstad. 9-12-2025 in beheer bij Casper Chartering Ltd., Immingham en CCL Fleet Management Ltd., Grimsby. 5-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2B2054). 18-2-2016 te Gdynia aangehouden, nadat bij een inspectie acht gebreken waren geconstateerd, 28-2-2016 vrijgegeven en vertrok Fredrikstad. 6-5-2025 geïnspecteerd te Voll (Paris MoU), 2 gebreken.

Tweede detentie in 2026

De VENTURA werd voor de tweede keer in iets meer dan een half jaar tijd aangehouden, ditmaal op 3 september in Setúbal vanwege 11 tekortkomingen, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding: 14 september weer vrijgegeven. (Timsen, 14-9-2026).

SEATRADE NEDERLAND, IMO 1108469 (NB-343), Container Ship, 18,761 GT, 23.900 DWT, 641 FEU, 10-2023 in aanbouw onder bouwnummer HUANGHAI HCY-322, 30-10-2025 geplande oplevering, 17-5-2026 te water, 8-2026 proefvaart onder de vlag van China (BQOM5), 31-8-2026 bij Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. gedoopt SEATRADE NEDERLAND door mevr. Yi Han Jiao, correctie: 31-8-2026 (e) opgeleverd aan Eifuku Kaiun/Anchor Trans, Kure-shi, Hiroshima-ken, Japan, vlag: Liberia (A8KQ9), in beheer bij Nederland Shipping Co. N.V. en Seatrade Groningen B.V, Groningen. 2-9-2026 vertrokken van Qingdao naar Hong Kong, 7-9-2026 ETA te Hong Kong. 7-9-2026 van Shekou.

STAR BONAIRE (2), IMO 9148453 (NB-293), tankschip voor het transport van eetbare oliën, 16-11-1996 gedoopt door mevr. C. Koole-Bas (echtgenoot van de eigenaar) en te water gelaten, 17-1-1997 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf "Harlingen" B.V., Harlingen (202) aan Star Bonaire B.V., Zaandam (PHHU), in beheer bij C. Koole Tanktransport B.V. 2.257 GT, 3.480 DWT. 89,90 (84,98) x 11,90 x 6,55 x 5,140 meter. Klasse BV 39L823. 14 r.v.s. ladingtanks. Tankinhoud 2.960 m³. 11 kn. 2.021 EPK, 1.485 kW, 9 cyl, 4 tew, 200 x 280, 1.000 rpm., vertraagd naar 246 rpm., Wärtsilä 9L20, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 10-12-2012 bij Rüschpark te Hamburg na het afzetten van de loads, in aanvaring gekomen met LOTSE 1, liep lichte schade op, afgemeerd te Harburg, Basin 3 om de schade te onderzoeken en te regelen, de LOTSE 1 liep schroef- en roerschade op. 2-10-2017 in beheer bij Koole Tankrederij B.V., Zaandam. (2-10-2017 Koole Tanktransport B.V. gewijzigd in Koole Terminals B.V.). 2022 in beheer bij Volharding Tankrederij B.V., Dordrecht (Volharding Group). 24-2-2025 tijdens het overladen van olie van de bunkertanker LONG BEACH (MMSI: 269057015) naar de STAR BONAIRE, na aankomst vanuit de haven van Purfleet in de Waalhaven van Rotterdam, vond er een olielekage plaats. Hebo Maritiemservice werd ingeschakeld om de vervuiling op te ruimen. Ook het havenbedrijf was snel ter plaatse met twee schepen. De eerste schatting was dat er tussen de 1.000 en 1.500 liter smeerolie was gelekt, wat een enorme vlek veroorzaakte. Oliefilters en absorberende drijfschermen werden in het water geplaatst om de olie in te dammen. De olie werd vervolgens met de skimmer van de HEBO-CAT 6 uit het water gezogen.

Ook de HEBO-CAT 9 werd ingezet. De bergingswerkers van Hebo verwachtten dat de milieuschade beperkt zou blijven. (Timsen, 25-2-2025).

Tanker aangehouden in Gent

De STAR BONAIRE, eigendom van de Nederlandse rederij Volharding uit Dordrecht, is op 14 september 2026 in Gent aangehouden. De inspectiedienst van het directoraat-generaal Scheepvaart – onderdeel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport – nam de tanker in beslag op het Kanaal van Gent naar Terneuzen bij de Scheepzatestraat. Het schip bevond zich in een staat van "inspectie opgeschort" en wachtte op een signaal van de reder om de inspectie te hervatten. (Timsen, 21-9-2026).



STELLA WEGA, IMO 9136113 (NB-321), 28-8-1996 proefvaart en te Dordrecht gedoopt STELLA WEGA, 5-9-1996 opgeleverd door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Biesbosch-Dordrecht", Dordrecht (869) aan Rederij Theodora B.V. (Theodora Tankers), Rotterdam. Roepsein PHHQ. 3.983 GT, 1.194 NT, 4.450 DWT. 105,60 (98,50) x 15,84 x 9,40 x 6,000 meter. Tankschip voor het vervoer van asfalt. 8 ladingtanks, 4.100 m³, 2 ladingpompen, totaal 900 ton/uur, 15 kn. 4.785 EPK, 3.520 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, MaK 8M32, Krupp M.a.K. Maschinenbau G.m.b.H., Kiel. 9-9-1996 vertrokken naar zee op de 1e reis. 1998 verkocht aan Ciconia B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Rotterdam. 1-2019 van Nyborg naar Rönäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 22-1-2019 verkocht aan Global Ace Shipping Lines Inc., Mumbai, vlag: Panama, roepsein H9PS, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 22-1-2019 herdoopt GLOBAL RANI. 23-1-2019 vertrokken van Rönäng naar Ceuta, 31-1-2019 ETA te Ceuta. 30-1-2019 van Ceuta naar Eregli, Turkije, 7-2-2019 ETA te Eregli. 5-6-2020 (MT) thuishaven en vlag: Avarua-Cook Islands, roepsein E5U3772. 2-2024 vlag: Guinea-Bissau (J5AL5). 26-2-2024 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 8-2024 vlag: Palau (T8A4955). 9-2026 vlag: Nicaragua (VALS) (H7ZC27). (Foto: Teun van der Zee, 1-4-2008, Antwerpen).

TAYFA, IMO 9412361 (NB-341), 25-12-2006 (BV) opgeleverd door Zhejiang Linhai Jianghai Shipbuilding Co. Ltd., Linhai (JH1) als TAYFA aan Tayfa Denizcilik, vlag: Slowakije, in beheer bij Astaş Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti., Istanbul. 10-2007 verkocht aan Tayfa Shipping N.V., Willemstad-N.A, roepsein PJUX. 5.220 GT. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 2015 verkocht aan Aylish Shipping Limited, 26-6-2015 (e) in beheer bij Atlas Grup Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 6-2015 (e) vlag: Malta, roepsein 9HA3916, 6-2015 herdoopt AYLISH. 5.372 GT, 8.300 DWT. 120,80 (113,50) x 17,60 x 8,30 x 6,350 meter. 12 kn. 3.897 EPK, 2.868 kW. 9-2017 verkocht aan Citrine Shipping Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama, roepsein 3EUK, herdoopt CITRINE. 25-7-2018 in beheer bij Trans Ocean Shipping Co. Ltd. 5-3-2026 verkocht aan Eastern Meridian Pte. Ltd., Nakhodka, Rusland, 3-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2285), 3-2026 herdoopt ORION. 21-9-2026 te Weihai aangehouden (Tokyo MoU) vanwege acht gebreken die aanleiding gaven tot detentie.

THUN RESILIENCE, IMO 9988645, Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT, 15-12-2020 kiel gelegd, 9-10-2026 te water gelaten te Leer onder bouwnummer FERUS SMIT 476, 18-3-2027 geplande oplevering als THUN RESILIENCE aan Thun Tankers B.V., Farmsum, vlag: Nederland.

THUN RESPONSE, IMO 9988633 (NB-340), Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT. 15-12-2020) kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 475, 30-5-2026 gedoopt THUN RESPONSE door Eleonora Campazzi (partner van Emanuele Volpe van Circle K Energy Trading S.A.) en te water gelaten, assistentie van de sleepboten GRUNO en WATERPOORT, 7-9-2026 van Leer te Delfzijl met o.a. de

sleepboot GRUNO III, roepsein PDAW, 8-9-2026 proefvaart op de Eems, 12-2026 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V., Farmsum, vlag: Nederland.

TIMBER NAVIGATOR, IMO 9532824 (NB-215/7), casco gebouwd bij JSC "Zaliv Shipyard", Kerch, aanvankelijk in aanbouw als TIMBER NAVIGATOR, casco vertrokken van Kerch naar Harlingen achter de sleepboot ISTAN BULL (IMO 7351018), 20-11-2010 passage Bosporus, 17-12-2010 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9424, 6-7-2011 proefvaart, 15-7-2011 te Harlingen gedoopt ONEGO ARKHANGELSK en opgeleverd aan FWN Timber B.V., Heerenveen, in beheer bij ForestWave Navigation B.V., Heerenveen, roepsein PCBP, 5.425 GT, 2.949 NT, 8.305 DWT, 118,14 (112,29) x 16,13 x 8,80 x 7,200 meter, 2.970 kW, MaK 9M25C. 17-7-2011 vertrokken op de eerste reis van Harlingen naar de Eemshaven. 4-2015 te Kotka herdoopt TIMBER NAVIGATOR.

Brand te San Antonio

Op 13 augustus 2026, rond 22.30 uur, brak er brand uit aan boord van de TIMBER NAVIGATOR, terwijl het schip aangemeerd lag aan kade 1 van San Antonio Internacional (STI) in de haven van San Antonio. Rookwolken kwamen uit een van de laadruimen en brandweerlieden rukten uit naar de kade. De brand veroorzaakte geen gewonden en er werden geen gevallen van rookvergiftiging gemeld. (Timsen, 15-9-2026)

TRITON, IMO 1099448 (NB-340), General Cargo Ship, 4.040 GT, 6.340 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 758, 30-6-2026 geplande oplevering, 5-6-2026 gedoopt TRITON en te water gelaten, 10-10-2026 ETA Eemshaven, 10-2026 geplande oplevering aan Triton B.V., Harlingen (PCKD), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl.

VESTNES, IMO 1147025, Steenstorter, 36.052 GT, 38.454 DWT, 21-7-2025 contract onder bouwnummer YANTAI CIMC RAFFLES H619, aanvankelijk als NEWNES 2, 9-2026 in aanbouw als VESTNES, 30-6-2029 geplande oplevering aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

VINDNES, IMO 1147013, Steenstorter, 36.052 GT, 38.454 DWT, 18-3-2026 in aanbouw onder bouwnummer YANTAI CIMC RAFFLES H618, aanvankelijk als NEWNES, 9-2026 in aanbouw als VESTNES, 30-6-2028 geplande oplevering aan Van Oord Ship Management B.V., Rotterdam.

WILLY II, IMO 9033878 (NB-343), 27-11-1991 opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V., Harlingen (96) als WILLY II aan C.V. Evert Bays, Texel. 12-6-2001 verkocht aan Fjorden B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., herdoopt NORDFJORD. 2004 verkocht aan rederij Nordav B.V., Rotterdam, 10-2004 overgedragen en in beheer bij Avra Shipping Consultants B.V., 18-10-2004 gearriveerd aan de Calandsteiger in de Europoort, 19-10-2004 FJORD weg geschilderd zodat er NORD over bleef, vlag: Nederlandse Antillen, roepsein PJIH. 4-9-2008 (e) als NORD verkocht aan A&A Shipping Ltd., Nederlandse Antillen. 2010 thuishaven en vlag: Liepāja-Letland. 30-4-2011 zonder machine de Nieuwe Waterweg opgesleept door de sleepboot SOUTH met bestemming Papendrecht, stuurassistentie leverde de sleepboot GEPKE III. 2011 verkocht aan Bonay Scheepvaart & Handelmaatschappij N.V., vlag: Liepāja-Letland, in beheer bij A&A Trading Ltd., Liepāja, 9-11-2011 (m) herdoopt BONAY. 31-7-2013 (e) verkocht aan Waterfall Projects Ltd., Liepāja-Letland, in beheer bij A&A Trading Ltd., Liepāja. 14-2-2014 (e) verkocht aan Waterhouse Projects Ltd., Liepāja-Letland, in beheer bij Arfa Management SIA Liepāja. 27-1-2015 van Vierow te Rostock, 28-1-2015 te Rostock geïnspecteerd door de waterpolitie en aangehouden i.v.m. de veiligheid. 4-2-2015 te Falkenberg, Zweden vanaf Rostock. 10-2017 in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 23-1-2018 verkocht aan MV Bonay SIA, Liepāja-Letland, in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 12-7-2019 (e) verkocht aan Courland Shipping SIA, Liepāja-Letland, in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 28-4-2022 verkocht aan Annapurna Shipping Co., Palau (T8A3882), in beheer bij SIA AA Bon-Port, Liepāja. 27-7-2022 (vt) te Kartal, Turkije herdoopt ANNAPURNA. 24-2-2023 in beheer bij Four Group Denizcilik AS, Istanbul. 11-4-2025 geïnspecteerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 11 gebreken. 18-4-2025 aangehouden te Gemlik (Mediterranean MoU) vanwege 13 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie, 20-4-2025 vrijgegeven en vertrokken met bestemming Izmit. 26-7-2025 geïnspecteerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 3 gebreken. 25-11-2025 geïnspecteerd te Gemlik (Mediterranean MoU), 26 gebreken. 16-1-2026 geïnspecteerd te Chornomorsk, Oekraïne (Black Sea MoU), 3 gebreken. 22-7-2026 geïnspecteerd te Aegina, Griekenland en aangehouden vanwege 31 tekortkomingen, waarvan er 12 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding, 31-7-2026 vrijgegeven en mocht naar Kalamiki vertrokken voor permanente reparaties.

Derde detentie binnen 1,5 jaar

De ANNAPURNA is voor de derde keer in minder dan anderhalf jaar tijd aangehouden (Mediterranean MoU), ditmaal op 21 september te Tekirdag vanwege 24 tekortkomingen, waarvan zes als ernstig werden beschouwd en reden voor aanhouding vormden. Het schip werd op 24 september weer vrijgegeven en ten anker gelegd voor de kust van Tekirdag. (Timsen, 25-9-2026).



Wereldhavendagen 2026: een editie om niet te vergeten!

Een enorme dank aan iedereen die erbij was. We kijken met trots terug op drie fantastische dagen vol indrukwekkende scheepsbezoeken, spectaculaire shows, inspirerende excursies, spetterend entertainment en natuurlijk de unieke sfeer van de haven.

Na deze succesvolle editie zetten we koers naar een bijzondere mijlpaal: de 50e editie van de Wereldhavendagen in 2027. En geloof ons, dat belooft een spectaculaire jubileumeditie te worden! Zet 3, 4 en 5 september 2027 alvast in je agenda. (Bron en foto: Wereldhavendagen).



Europese havens krijgen een vrij te gebruiken stappenplan naar netto nul-uitstoot

De door de EU gefinancierde Horizon 2020-projecten PIONEERS en MAGPIE sluiten vandaag vijf jaar werk af met tastbare resultaten: een aan de Europese Commissie opgeleverd masterplan voor groene havens en gratis digitale tools waarmee alle Europese havens de geteste oplossingen kunnen toepassen, niet alleen de 90 partners in de twee consortia.

Haven in transitie

In het kader van de Europese Green Deal hebben PIONEERS en MAGPIE vijf jaar lang oplossingen op het gebied van schone energie, alternatieve brandstoffen, elektrificatie, digitalisering en infrastructuur getest in de dagelijkse praktijk van havens. PIONEERS, een project dat werd gecoördineerd door de Haven van Antwerpen-Brugge in samenwerking met de havens van Barcelona, Venlo en Constanța, voerde 19 demonstratieprojecten uit op het gebied van schone energie, digitale innovatie en duurzame haveninrichting. MAGPIE, een project onder leiding van de haven van Rotterdam, heeft samen met zijn partnerhavens HAROPA PORT, Sines en DeltaPort 14 oplossingen getest rond dezelfde thema's.

De resultaten van beide projecten zijn nu vertaald naar praktische tools die elke haven kan gebruiken. De interactieve gids voor het masterplan voor groene havens van PIONEERS biedt een gratis vijfstappenmethode die de huidige voetafdruk van een haven, de visie voor 2050, externe ontwikkelingen, bewezen innovaties en een stappenplan omvat. Daarnaast bevat de tool een CO₂-voetafdrukcalculator en een test om de belangrijkste belemmeringen voor de transitie van een haven in kaart te brengen. De Green Innovation Compass van MAGPIE is een open kennisplatform dat kennis over innovatieve technologieën, operationele concepten en digitale oplossingen samenbrengt die de transitie van havens en havenlogistiek kunnen ondersteunen. Samen vormen ze de praktische kern van het masterplan voor groene havens dat aan de Europese Commissie is overhandigd. (Bron en afbeelding: Port of Rotterdam, 17 september 2026).



Noodzakelijke investeringen toekomst Rotterdamse haven en regio in kaart gebracht

De partners van NOVEX Rotterdamse haven hebben de Regionale Investeringsagenda (RIA 1.0) vastgesteld. De transitie naar een duurzaam en toekomstbestendig haven- en industriecomplex vraagt om forse investeringen van overheden en bedrijven. De investeringsagenda brengt in beeld welke investeringen nodig zijn om de Rotterdamse haven te verduurzamen, de regio economisch sterk te houden en de leefomgeving verder te verbeteren.

Urgentie om samen te werken

Gedeputeerde Arne Weverling: “De Rotterdamse haven staat voor een grote opgave. Door geopolitieke ontwikkelingen, de energietransitie en toenemende internationale concurrentie is de urgentie groter dan ooit. Met deze investeringsagenda brengen we in beeld wat nodig is om haven én regio klaar te maken voor de toekomst. Verduurzaming is daarbij voor mij geen doel op zich, maar de sleutel tot een sterke, toekomstbestendige haven en industrie én naar de strategische onafhankelijkheid van Nederland en Europa.”

COO Berte Simons Havenbedrijf Rotterdam: “De kracht van NOVEX is dat Rijk en regio echt samenwerken aan de ontwikkeling van de haven én een impuls voor de leefomgeving.

We gaan van probleemanalyse, via het onderzoeken van oplossingen naar het uitvoeren van projecten. Met de Regionale Investeringsagenda zetten we daarin een stap voorwaarts.”

Gezamenlijk overzicht

De RIA 1.0 laat zien welke investeringsbeslissingen voor ons liggen, in breed perspectief. De belangrijkste les daarbij: je kunt deze opgaven niet los van elkaar oplossen. De toekomst van de haven gaat ook over energie, ruimte, bereikbaarheid, woningbouw, natuur en de leefomgeving. De agenda bundelt opgaven en projecten voor de transitie van de haven, een sterke regio en een gezonde leefomgeving. Ook geeft de RIA inzicht in de omvang van de benodigde investeringen en de financieringsmogelijkheden die daarbij kunnen worden benut.



Eerste stap

De investeringsagenda bevat geen nieuwe financiële afspraken tussen de partners. Wel is het een belangrijke basis voor toekomstige keuzes en investeringen. De komende periode werken Rijk en regio verder aan de uitwerking van de agenda en aan concrete initiatieven die bijdragen aan een toekomstbestendige haven en regio.

NOVEX Rotterdamse haven

Binnen het samenwerkingsverband NOVEX Rotterdamse haven werken het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam samen. De ambitie is om van de Rotterdamse haven in 2050 het meest duurzame en toonaangevende haven- en industriecomplex ter wereld te maken, in balans met de leefomgeving en verbonden met een krachtige metropoolregio. (Bron: Port of Rotterdam, 21 september 2026. Foto's: Teun van der Zee, 19-7-2026).



Tijdens een feestelijke opening op het Nationaal Baggermuseum zijn er nieuwe objecten in de museumtuin onthuld.

Na intensief voorwerk is er een bijzonder object geplaatst in de museumtuin: een pomphuis met waaier, van de VOX AMALIA, gebouwd in 2018. Dit baggerschip wordt wereldwijd ingezet voor het verdiepen van vaargeulen, het onderhouden van havens en het aanleggen van nieuw land. Dit indrukwekkende onderdeel toont de krachtige techniek achter een modern baggerschip. De pomp heeft een mooie plek gekregen op een door Lasco B.V. gemaakte fundatie.

Daarnaast is er een nieuwe sleepkop geplaatst. Deze stond eerder bij FutureLand van het Havenbedrijf Rotterdam op de Maasvlakte 2 en was daar in bruikleen van Van Oord. De sleepkop is afkomstig van de GEOPOTUS IX. De GEOPOTES IX is een legendarische Nederlandse sleephopperzuiger die in de jaren '80 een cruciale rol heeft gespeeld bij vroege olie- en gasexploratie in het Noordpoolgebied.

Het pomphuis en de sleepkop zijn naast de snijkop geplaatst en daarmee wordt het gehele baggerproces zichtbaar voor onze bezoekers.

De objecten zijn officieel onthuld door Pieter Vis, de huidige kapitein van de VOX AMALIA.

Veel dank aan Van Oord voor de schenkingen én voor het regelen en begeleiden van de installatie. Ook dank aan de inzet van Lasco B.V., Royal IHC, GM Damsteegt, Jan Kees Boer Transport B.V. en Sarens Nederland B.V. hierin en de samenwerking die dit mogelijk maakten. (Bron: Nationaal Bagger-museum, Molendijk 204, 3361 ER Sliedrecht, open: woensdag t/m zaterdag 13:30-17:00 uur).

[Nationaal Baggermuseum – Het Nationaal Baggermuseum haalt het onderste boven water.](#)



HAGLAND POSEIDON, IMO 1093638 (NB-343), General Cargo Ship, 3.091 GT, 4.835 DWT, 5-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 851, 22-5-2026 gedoopt HAGLAND POSEIDON en te water gelaten bij Royal Bodewes te Foxhol m.m.v. WATERPOORT en GRUNO, 3-7-2026 geplande oplevering, 4-9-2026 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV. 7-9-2026 kompas stellen en proefvaart op de Eems, 8-9-2026 en proefvaart op de Eems, 10-9-2026 vertrokken op proefvaart, 23-9-2026 opgeleverd aan Hagland Bulk Transport KS, Haugesund, vlag: Noorwegen (NIS) (LAYZ8), in beheer bij Hagland Shipping AS, Haugesund.



Kotug neemt een groot belang in Vortex

Vortex Offshore is een particulier maritiem transport- en logistiek dienstverleningsbedrijf dat voornamelijk actief is in het Midden-Oosten, India, het Verre Oosten en Afrika. Het streeft ernaar zijn klanten maritieme diensten te bieden die voldoen aan de hoogste industriestandaarden, met prioriteit aan veiligheid en volledige klanttevredenheid. De diensten omvatten Maritiem Transport & Rig Moving, Havenoperaties, Offshore Terminal & Olieveldondersteuning, Scheepsbeheer, Levering van Maritieme Specialisten & Bemanning, Chartering & Bemiddeling, en Marine Bunker Supply.

Met de overname krijgt de maritieme dienstverlener Kotug toegang tot elf operationele offshorevaartuigen en vier schepen die nog in aanbouw zijn. (Dubai, 01 oktober 2026).

ATLANTIC VORTEX, IMO 9499199, Tug, 478 GT, 143 NT, 19-9-2008 kiel gelegd, 29-4-2009 opgeleverd door Guangzhou Panyu Lingnan Shipbuilding (HY2153) als OP SPIRIT aan Atlantic Shipping Ltd., vlag: Virgin Islands (ZJL8034). 12-2010 in beheer bij Signet Maritime Corp., 12-2010 herdoopt SIGNET ATLANTIC. 5-2019 herdoopt ATLANTIC VORTEX. 25-1-2011 in beheer bij Vortex Offshore DMCEST. 29-8-2024 verkocht aan 2 Oceans Offshore Services Inc., Virgin Islands. in beheer bij Vortex Offshore DMCEST.

PACIFIC VORTEX, IMO 9499204, Tug, 478 GT, 17-9-2008 kiel gelegd, 7-5-2009 opgeleverd door Guangzhou Panyu Lingnan Shipbuilding (HY2154) als OP SPRITE aan Regent Shipping Ltd., vlag: Virgin Islands (ZJL8037). 12-2010 verkocht aan Signet Maritime Corp., Virgin Islands. 12-2010 herdoopt SIGNET PACIFIC. 25-1-2011 in beheer bij Signet Maritime Corp. en Vortex Offshore DMCEST. 7-2016 herdoopt PACIFIC VORTEX. 22-4-2024 verkocht aan 2 Oceans Offshore Services Inc., Virgin Islands, in beheer bij

Signet Maritime Corp. en Vortex Offshore DMCEST. 20-1-2026 in beheer bij Vortex Maritime Services Fzco en Vortex Offshore DMCEST.

VORTEX VANGUARD, IMO 9477024, Offshore Tug/Supply Ship, 2.301 GT, 2.058 DWT, 12-7-2010 opgeleverd als SEA VICTOR. 11-2-2021 verkocht aan Vortex Offshore Inc., Vanuatu (YJQG8), in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, 2-2021 herdoopt VORTEX VANGUARD. 7-7-2025 in beheer bij Vortex Maritime Services Fzco, Dubai, United Arab Emirates.

VORTEX VEGA, IMO 9760952, Tug, 470, GT, 141 NT, 206 DWT, 20-10-2014 kiel gelegd, 18-10-2022 opgeleverd door Guangdong Bonny Fair Heavy Ind. (BF-2232) als VORTEX VEGA aan Vega Offshore Services Inc., Tuvalu (T2VT5), in beheer bij Bonny Fair Development Ltd. 15-11-2022 in beheer bij Vortex Offshore DMCEST. 20-1-2026 in beheer bij Vortex Maritime Services FZCO, Dubai.



VORTEX EVOLUTION, IMO 9537446, Offshore Tug/Supply Ship, 2.147 GT, 644 NT, 2.059 DWT, 3-9-2008 kiel gelegd, 14-7-2010 opgeleverd door Nam Cheong Dockyard Sdn. Bhd. (547) als ARMADA TUAH 84 aan Bumi Armada Navigation Sdn. Bhd., Maleisië. 15-4-2013 verkocht aan Bumi Armada Nav Labuan International, Maleisië, in beheer bij Armada Ship Management S Pte. Ltd. 11-2015 vlag: Liberia. 6-2017 vlag: Venezuela. 6-10-2021 verkocht aan Credebt - Sea Angel I S.A., Vanuatu, in beheer bij Hermes Maritime Services Pvt. Ltd., 10-2021 herdoopt WAYNE. 16-3-2023 verkocht aan Vanguard Marine Services Ltd., Vanuatu (YJXD6), in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, 3-2023 herdoopt VORTEX EVOLUTION. 20-1-2026 in beheer bij Vortex Maritime Services Fzco, Dubai, United Arab Emirates. (Foto: Kees Bustra, 13-10-2015, Santa Anna Bay, Willemstad).

VORTEX REVOLUTION, IMO 9516894, Offshore Tug/Supply Ship, 2.147 GT, 2.076 DWT, 7-11-2007 kiel gelegd, 31-12-2009 opgeleverd door Nam Cheong Dockyard Sdn. Bhd. (NC546) als ARMADA TUAH 82 aan Bumi Armada Navigation Sdn. Bhd., Maleisië. 15-4-2013 verkocht aan Bumi Armada Nav. Labuan Int., Maleisië, in beheer bij Armada Ship Management S Pte. Ltd. 16-4-2021 verkocht aan Sinoship Offshore Co. Ltd., 4-2021 vlag: China, in beheer bij Sinoship Maritime Services Co. Ltd., 4-2021 herdoopt HUA CHUAN 806. 11-2023 vlag: Liberia (5LOQ5). 22-12-2023 in beheer bij Vortex Offshore DMCEST. 1-2024 verkocht aan Evolution Offshore Services, Liberia, in beheer bij Vortex Offshore DMCEST. 3-2024 herdoopt VORTEX REVOLUTION. 15-5-2025 verkocht aan Evolution Offshore Services Ltd., Liberia, 15-5-2025 in beheer bij Vortex Maritime Services FZCO. 4-9-2025 in beheer bij Vortex Offshore DMCEST en Petro Services Marine LLC, Abu Dhabi, United Arab Emirates.

VALIANT VORTEX, IMO 9427665, Offshore Tug/Supply Ship, 2.428 GT, 728 NT, 2.546 DWT, 7-10-2008 kiel gelegd, 28-4-2009 opgeleverd door Universal Shipbuilding, Keihin (0036) als SANKO BEAUTY. 5-2012 herdoopt ARMADA TUAH 107. 3-2021 herdoopt HUA HAI TUO 7. 5-2021 herdoopt YI MING 8. 15-1-2024 verkocht aan Valiant Offshore Services Ltd., Liberia (5LPB2), in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, 5-



2024 herdoopt VALIANT VORTEX. 20-1-2026 in beheer bij Vortex Maritime Services DMCC, Dubai, United Arab Emirates. (Foto: Vortex Offshore).

VORTEX VENTURE, IMO 9421192, Offshore Tug/Supply Ship, 2.943 GT, 2.728 DWT, 10-3-2007 kiel gelegd, 18-1-2009 opgeleverd door Keppel Nantong Shipyard Co. Ltd. (H313) als SEA CHEROKEE aan Gulfmark Offshore Inc., Panama, 7-7-2009 in beheer bij Gulfmark Asia Pte. Ltd. 9-8-2020 verkocht aan Shanghai Sino Shipping Co. Ltd., 8-2020 vlag: Gabon, in beheer bij Sinoship Maritime Services Co. 11-2020 vlag: China, 11-2020 herdoopt HAI GONG 106. 24-4-2024 verkocht aan Global Marine Technology Services. 6-2024 Liberia (5LQO3), 6-2024 herdoopt VORTEX VENTURE. 9-2024 verkocht aan Evolution Offshore Services Ltd., Liberia, in beheer bij Vortex Offshore DMCEST

VORTEX VELA, IMO 9778222, Tug, 474 GT, 218 DWT, 21-5-2015 eerste staal gesneden, 28-10-2015 kiel gelegd, 20-7-2020 te water, 23-9-2024 opgeleverd door Guangdong Bonnyfair Heavy Industry Ltd. (BF-2254) als VORTEX VELA aan Vela Offshore Services Ltd., (Liberia (5LRX5), in beheer bij Vortex Maritime Services FZCO, Dubai.

VORTEX VELOX, IMO 9794769, Offshore Supply Ship, 294 GT, 88 NT, 153 DWT, 28-11-2014 eerste staal gesneden, 11-3-2015 kiel gelegd, 7-7-2016 te water, 1-11-2024 opgeleverd door New Dayang Shipbuilding Co. Ltd. (ZX305-3) als VORTEX VELOX aan Vega Offshore Services Inc., Panama (HOA6190), in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, Dubai. 20-1-2026 in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, Dubai en Vortex Maritime Services FZCO, Dubai.

VORTEX VENTUS, IMO 9799006, Offshore Supply Ship, 294 GT, 88 NT, 154 DWT, 14-8-2015 eerste staal, gesneden, 26-10-2015 kiel gelegd, 6-8-2019 te water, 15-11-2024 opgeleverd door New Dayang Shipbuilding Co. Ltd. (ZX305-4) als VORTEX VENTUS aan Vega Offshore Services Inc., Panama (HOA6220), in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, Dubai.

Vrachtschepen

VORTEX RIVER, IMO 9942213, 33.084 GT, 17.518 NT, 58.351 DWT, 9-12-2022 kiel gelegd, 6-4-2023 te water, 8-6-2023 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd. (11037) als VORTEX RIVER aan Eight River Shipping S.A., Panama (3E4964), in beheer bij Yaegawa Kaiun K.K., Japan, Vortex Offshore DMCEST, Dubai en P&F Marine Co. Ltd., Busan. 6.500 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 2300, 95 rpm., Japan Engine Corp.

AFRICAN STORM, IMO 7607649, Heavy Load Carrier. 2.934 GT, 2.015 DWT, 2-3-1977 te water, 6-1977 opgeleverd door Martin Jansen, Leer (146) als STARMAN AFRICA aan Sloman-Neptun Schiffahrts A.G., B.R.D. 2.906 BRT, 2.100 DWT. 1986 verkocht aan Ocean Trade S.r.l., Italië, herdoopt STORM. 1993 verkocht aan Finaval Offshore S.r.l., Italië. 4-6-2003 verkocht aan S Marco Shipping S.r.l., Italië. 10-2005 verkocht aan Ocean S.r.l., Italië. 10-4-2008 in beheer bij S Marco Shipping S.r.l., Italië. 2011 verkocht aan S Marco Shipping S.r.l., Italië. 26-11-2012 in de haven van Valencia stortte een kraan, die geladen werd op de STORM en bestemd voor de haven van Castellón, neer in het water bij de Xitá-kade, niemand raakte gewond, maar de verschansing van het vrachtschip werd aan bakboordzijde gedeeltelijk afgescheurd, 7-12-2012 in de vaart. 4-2014 verkocht aan Strategic Sea Lift Transporter, 4-2014 vlag: Panama, in beheer bij Vortex Offshore DMCEST, 4-2014 herdoopt AFRICAN STORM. 7-2017 vlag: onbekend.



BRABO, MMSI: 205274990, drijvende bok Port of Antwerp-Bruges, 767 GT, 1973 opgeleverd. 8-2026 verkocht aan Hebo / Bonn en Mees, 11-9-2026 gearriveerd te Rotterdam met de sleepboot ANTEOS, tbn HEBO LIFT 11.

CIRRUS, IMO 1175266, EuroTug 2810, 115 GT, 42 tBP, 9-7-2026 kiel gelegd onder bouwnummer, NEPTUNE 698, 4-4-2027 geplande oplevering als CIRRUS Y8021 aan de Koninklijke Marine, Den Helder.

CUMULUS, IMO 1175254, EuroTug 2810, 115 GT, 42 tBP, 9-7-2026 kiel gelegd onder bouwnummer, NEPTUNE 697, 4-4-2027 geplande oplevering als CIRRUS Y8020 aan de Koninklijke Marine, Den Helder.

CMS PUNCHER, IMO 1107025, Tug, 199 GT, 69 DWT, 15-7-2026 opgeleverd (BV) door Damen Shipyards Changde (510415) als CMS PUNCHER aan Clyde Marine Services Ltd., United Kingdom (MTNB7).

DMS 50, IMO 9842932 (NB-330), RSD TUG 2513, 16-2-2018 te water gelaten bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer DAMEN GORINCHEM 515005, 14-6-2018 opgeleverd als BIS VIRIDIS aan Damen Shipyards Gorinchem B.V., Gorinchem, roepsein PCFR. 327 GT. 24,73 (22,51) x 12,50 x 4,95 x 3,450 meter. 12,5 kn. 6.086 EPK, 4.480 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 1.800 rpm., MTU Friedrichshafen G.m.b.H., Friedrichshafen. 16-6-2018 van Galati naar Marseille, 26-6-2018 ETA te Marseille. 25-6-2018 te Marseille. 27-6-2018 en 28-6-2018 bij Marseille een demonstratie tijdens de Internationale Maritieme Beurs op zee en terug naar Marseille. 29-6-2018 van Marseille naar Barcelona, 30-6-2018 te Barcelona. 2-7-2018 van Barcelona naar Duinkerken, 12-7-2018 ETA te Duinkerken. 13-7-2018 in de Wiltonhaven te Schiedam. 19-7-2018 naar Rotterdam, demonstratie voor de stad en naar de Wiltonhaven. 20-7-2018 naar de Maasvlakte en terug naar de Wiltonhaven. 18-8-2018 van Schiedam naar Kopenhagen, 21-8-2018 te Kopenhagen. 24-8-2018 van Swinoujscie naar Gdansk, 25-8-2018 te Gdansk. 30-8-2018 van Kaliningrad naar Rotterdam, 4-9-2018 te Rotterdam. 8-9-2018 naar Vlissingen. 9-2018 t/m 1-2019 werkzaam te Antwerpen. 12-2-2019 van de Europoort naar 's-Gravendeel. 13-2-2019 van 's-Gravendeel naar Stellendam. 20-3-2019 van Stellendam naar het Calandkanaal, Europoort voor proefvaart en trekproeven, 21-3-2019 proefvaart en naar de 4e Pet., 22-3-2019 van Rotterdam naar Stellendam, 23-3-2019 te Stellendam. 2-4-2019 van Stellendam naar Europoort. 4-4-2019 van Europoort naar Stellendam. 18-4-2019 van Schiedam naar Stellendam. 6-2019 verkocht aan Global Ship Leasing 59 B.V., Terneuzen, in beheer bij Multraship Towage & Salvage B.V., Terneuzen, 17-6-2019 (vt) te Stellendam herdoopt MULTRATUG 6. 22-6-2019 van Stellendam via de Oude Maas en Nieuwe Waterweg naar Vlissingen (Sloe). 28-6-2019 te Terneuzen officieel herdoopt MULTRATUG 6 door mevr. Willemien Held-Meur. 2020 verkocht aan Havenbedrijf Antwerpen N.V. Van Publiek Recht, Antwerpen-België (ORMQ), 3-9-2020 van Rotterdam naar Terneuzen en vervolgens naar Antwerpen, 4-9-2020 in beheer bij Port of Anwerp, te Antwerpen herdoopt 50. 24-7-2025 verkocht aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6765), in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V., Gorinchem, 7-2025 herdoopt DMS 50. 28-7-2025 van Antwerpen met de sleepboot MULTRATUG 36, 29-7-2025 te Rotterdam en afgemeerd in de Heysehaven. 12-2025 verkocht aan Damen Marine Charter 7 B.V., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Damen Trading & Chartering B.V., Gorinchem. 7-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2941), 7-2026 in beheer bij Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH, Hamburg, 7-2026 herdoopt FAIRPLAY-85.

MERC, IMO 9245938, Pusher Tug, 486 GT, 250 DWT, 2001 opgeleverd als OLIVIA V. 2001 herdoopt SPRING V. 4-2011 verkocht aan Mercury Five Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Bingo Kyodo Kisen K.K., 4-2011 herdoopt MERCURY 5. 6-2026 herdoopt MERC. 25-8-2026 verkocht aan Trade Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4QV7), in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 2026 verkocht voor sloop. 6-8-2026 van Batam naar Chittagong. 27-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 1-10-2026 te Chittagong met de sleepboot PHIL (IMO 6365849) op het strand gezet om gesloopt te worden.

**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.



MIDDELBANK, IMO 2311527 (NB-162), 28-3-1963 gedoopt MIDDELBANK door mevr. L.J. Gosling-Scheffer en te water gelaten, 5-6-1963 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (606) aan N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst, Rotterdam, 100 BRT, 1.000 EPK, 2 x Stork Ricardo RHO218K, 13-4-1988 ingebracht bij Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam, 1-1999 in charter gegaan bij Sleepdienst B. Iskes & Zoon, IJmuiden met een optie tot koop, 3-1-1999 overgevoerd van de Europoort naar IJmuiden, 25-1-1999 verkocht, herdoopt ARGUS, 2009 verkocht aan V. & V. Shipping B.V.B.A., Zelzate-België (OT4665), 18-12-2009 herdoopt FOLLOW ME, 19-12-2009 vertrokken van IJmuiden, gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam en overgedragen aan de nieuwe eigenaar, 20-12-2009 vertrokken naar Antwerpen. 9-2026 verkocht aan Sleepdienst van der Zee, 9-2026 herdoopt ARGUS. 29-9-2026 vanaf Antwerpen te IJmuiden en door naar Zaandam. (Foto: Teun van der Zee, 6-4-1988).

FUNGY, IMO 8003450 (NB-335), Supply/Guard Vessel, 302 GT, 10-10-1980 opgeleverd door Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (608) als UK.246 CONCORDIA aan H. Visser & Zn., Urk (PKDW). Trawler, 269 BRT, 101 NRT. 1.400 EPK, 1.030 kW, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 1991 verkocht aan Zeevisserbedrijf Pasterkamp B.V., Urk, herdoopt UK.52 VROUWTJE. 2000 verkocht aan Grecomarin S.A., Belize. 2000 verbouwd. 2000 herdoopt herdoopt NORTH SEA. 2000 herdoopt CASTLETOWN II. 2002 verkocht aan Tolepesca, 2002 herdoopt TORUN. 2005 verkocht aan Ace Trader Marine S.A., 2005 in beheer bij Van Laar Maritieme B.V., IJmuiden, 2005 herdoopt FENNY. 2008 verbouwd tot Supply Vessel / Guard Vessel (SBSV). 11-2009 vlag: Vanuatu (YJVM4). 18-2-2010 verkocht aan Fenny Shipping Ltd., thuishaven Port Vila, in beheer bij Pacific Blue Ltd., Dublin en Van Laar Maritieme B.V., IJmuiden. 19-1-2022 te IJmuiden voor reparatie, onderhoud en verbouwen. 2-3-2022 in de Vissershaven te IJmuiden brak er brand uit aan boord in het voormalige visruim, het personeel van de werf sloot alle luiken en deuren in afwachting van de brandweer die arriveerde met zes brandweerwagens, de oorzaak van de brand is in onderzoek, er zijn geen gewonden gevallen. 7-2025 vlag: San Marino (T7CU2). 8-2025 herdoopt FUNGY.

HUNZE, IMO 8704004 (NB-233), Tug, 20-10-1987 (e) opgeleverd aan de Kon. Marine, Den Helder (PAOQ) als HUNZE A876. 2016 uit dienst gesteld en verkocht aan Damen Shipyards Gorinchem, zou verkocht worden aan MTS Towage Ltd. 26-8-2016 (mt) te Den Helder en opgelegd. 2017 verkocht aan Naviera de Remolcadores y Servicios SL (NARESER), Spanje (EAUM), 16-2-2017 herdoopt PARIS. 2-3-2017 vertrokken van Den Helder naar Tarragona, Spanje, 18-3-2017 ETA te Tarragona. 4-3-2017 op de rede bij Utah-Beach. 2026 thuishaven Sliedrecht (PDEX), herdoopt TOSCANA. 7-8-2026 vertrokken met dokdeur BP9-MY03 van Rotterdam naar Toulon, 30-8-2026 ETA te Toulon, bij Hoek van Holland liep de dokdeur (even) aan de grond en terug gekeerd naar de Waalhaven, Rotterdam. 9-8-2026 weer vertrokken met de, voor de marine bestemde, dokdeur.

LONDON SPARTAN, IMO 1152599, Utility Vessel, 160 GT, 133 DWT, 20-8-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 694, 29-9-2026 van Aalst naar de Maasvlakte voor de proefvaart, 30-9-2026 terug te Aalst, 10-2026 geplande oplevering als LONDON SPARTAN aan Port of London Authority, Londen-U.K. (MTER4).

MAASSTROOM, IMO 1152587, Utility Vessel, EuroCarrier 2712, 297 GT, 87 NT, 7-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 617, 14-9-2026 van de werf naar de Europoort, 15-9-2026 proefvaart op

MV2, 6-10-2026 te Hardinxveld-Giessendam gedoopt MAASSTROOM door mevr. Nancy Ort-Tulaseket en opgeleverd aan Van Wijngaarden Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam (PDCY). 7-10-2026 vanaf Hardinxveld-Giessendam te Hansweert. 2 x 1.381 PK, Cummins type QSK38-M.

NAUTILUS, IMO 9237694, Offshore Tug/Supply Ship, 2.401 GT, 3.248 DWT, 2001 opgeleverd als TOISA CONQUEROR aan Toisa Ltd., Londen-U.K. (ZNND9), in beheer bij Sealion Shipping Ltd. 5.302 EPK, 3.900 kW, 2 x Wärtsilä 6L26. 7-2009 vlag: Liberia. 28-11-2018 verkocht aan ACSM Agencia Maritima SL, Spanje (EAOL), herdoopt NAUTILUS.

Offshoreschip dreigde te zinken in Eemshaven

De NAUTILUS, afgemeerd in de Juliana-haven van Eemshaven, begon op 5 oktober 2026 om 18.50 uur water te maken en zonk met de boeg naar beneden. De waterlekkeage werd veroorzaakt door een lekkende klep in de machinekamer en vond plaats tijdens het varen. Het werd pas ontdekt toen het schip de haven binnenvoer. De stroom viel aan boord uit en er werd een brandlucht rond het schip waargenomen. De bemanning werd gemobiliseerd en verliet het schip op de kade. Twee personen moesten door ambulancepersoneel worden gecontroleerd, maar hoefden niet naar het ziekenhuis. Hulpdiensten en duikers probeerden te voorkomen dat het schip kapseisde en zonk. De duikers voerden een inspectie onder het schip uit en dichtten het lek. Het schip maakte geen water meer. Havenbeheerder Groningen Seaports droeg het incident verder over. De brandweer en de Regio Groningen schakelden een particulier bedrijf in om het water weg te pompen en om 23.00 uur kwam de boeg weer boven water. De sleepboten WATERSTRAAT (IMO: 9428059) en WATERSTROOM (IMO 9428047) hielden het schip ondertussen stabiel. Rijkswaterstaat werd ingeschakeld omdat het oppervlaktewater dreigde te vervuilen. Alles werd in het werk gesteld om te voorkomen dat er grote hoeveelheden olie in het water terecht zouden komen. Het schip moest voorlopig in Eemshaven blijven voor onderzoek. Daarna zou worden bepaald waar een reparatie kon plaatsvinden. (Timsen, 6-10-2026).

PERKUNAS, ENI 02341084, volledig elektrisch varende duwboot, 2026 opgeleverd door Machinefabriek Padmos Stellendam (249) als PERKUNAS aan E-Pusher 1 B.V., in beheer bij Kotug International B.V., Rotterdam. 21,37 x 11,42 x . x 1,400 meter.



PROTUNUS, IMO 1113567, Multi Cat 2712, 251 GT, 32 TBP, 11-8-2025 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571887, 21-5-2026 besteld door het Rotterdamse bedrijf Protunus bij Damen Shipyards, 23-9-2026 gedoopt PROTUNUS en te water gelaten bij Damen Shipyards Hardinxveld te Gorinchem, 26-10-2026 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem, in beheer bij PROTUNUS. (Foto: Damen, 23-9-2026).

RIJNSTROOM, IMO 1145807 (NB-336), Work/Repair Vessel (MPV4716), 1.077 GT, 520 DWT, 10-2025 in aanbouw onder bouwnummer KOOIMAN 230, 18-12-2025 kiel gelegd, 2-2027 geplande oplevering als RIJNSTROOM aan Van Wijngaarden Materieel Exploitatie B.V., Hardinxveld-Giessendam, in beheer bij Van Wijngaarden Marine Services B.V.



SAPFIR, IMO 8728531, Tug, 1,178 GT, 391 DWT, 6-1988 opgeleverd door Yaroslavskiy SZ, Yaroslavl (232) als SAPFIR aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R. 1992 vlag: Oekraïne (EMMO). 199- verkocht aan Salvage & Towage Co., Oekraïne. 21-8-2017 verkocht aan Marine Search & Rescue Service, Oekraïne. 26-2-2022 in beslag genomen en de bemanning gegijzeld. 11-4-2022 terug naar Oekraïne, een gevangenenruil waarbij 19 bemanningsleden van het schip betrokken waren. (Foto: Teun van der Zee, 1-4-1998, Vlissingen, Buitenhaven).

Rusland gedraagt zich als piraten

De SAPFIR werd op 26 februari 2022 door de Russen buitgemaakt bij het eiland Zmeinyi. Het contact met het schip werd verbroken. Het was ingezet voor een ongespecificeerde missie in de wateren rond het eiland. De positie en status van het schip, evenals het lot van de bemanning, zijn momenteel onbekend. (Timsen, 27-2-2022).

Russische marineofficiëren beschuldigd van mishandeling van bemanningsleden

Twee officieren van de Russische Zwarte Zeevloot zijn formeel aangeklaagd voor de wrede behandeling van de bemanning van de SAPFIR, die tijdens een humanitaire missie nabij Slangeneiland werd onderschept. Volgens het regionale openbaar ministerie van Odessa op 9 juli 2025 vond het incident plaats op 26 februari 2022. Het ongewapende civiele schip evacueerde gewonden en overledenen uit het gebied rond Slangeneiland toen het werd onderschept door Russische oorlogsschepen. Aan boord bevonden zich 17 bemanningsleden en vier burgers: een arts, een elektricien en twee priesters. Alle inzittenden werden vastgehouden en onderworpen aan onmenselijke omstandigheden. Ze kregen geen voedsel, water of medische zorg. Onderzoekers meldde dat de gevangenen fysiek werden mishandeld en met de dood werden bedreigd tijdens hun verblijf aan boord van het Russische verkenningsschip EKVATOR en de sleepboot SHAKHTER, die voor militair gebruik was omgebouwd.

De Oekraïense burgers werden later onrechtmatig naar het tijdelijk bezette Krimgebied vervoerd, waar ze gevangen bleven tot hun vrijlating in een gevangenenruil. De SAPFIR werd uiteindelijk teruggegeven aan Oekraïne. Er werden voortdurende inspanningen geleverd om de verdachten op te sporen en voor de rechter te brengen. (Timsen, 14-9-2026).

Rusland heeft een sleepboot aangevallen die op zoek- en reddingsoperaties uitvoerde

Op 13 september 2026 raakte de SAPFIR beschadigd in een van de havens in de regio Odessa als gevolg van een aanval door Russische drones. Niemand raakte gewond, maar de stuurhut en de opbouw liepen aanzienlijke schade op. Het schip was duidelijk gemarkeerd volgens de eisen van internationale maritieme verdragen. De aanval was gericht op een civiel zoek- en reddingsschip dat uitsluitend civiele taken

uitvoerde, wat volgens het Oekraïense ministerie van Herstel, Infrastructuur en Transport wederom een grove schending door Rusland was van de normen van het internationale humanitaire en maritieme recht. Civiele schepen, haveninfrastructuur en reddingsdiensten konden geen legitieme militaire doelen zijn. De systematische aanvallen vormden een directe bedreiging voor de levens van zeevarenden, reddingswerkers en havenpersoneel, evenals voor de veiligheid van de internationale scheepvaart. Oekraïne heeft alle omstandigheden en bewijzen van de misdaad gedocumenteerd en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en internationale partners op de hoogte gebracht, met het verzoek om een passende reactie. (Timsen, 14-9-2026).

SD AQUILON, IMO 9799264 (NB-335), 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. 12-8-2026 verkocht aan Kotug Middle East FZCO, 8-2026 vlag: Bahamas (C6MA4).

SD QWII-AAN'C SARAH, IMO 1022665 (NB-332), Tug, 900 GT, 6-7-2023 contract, 8-5-2024 kiel gelegd bij Sanmar (SANMAR 361) onder bouwnummer RASALVOR4400-DFM II, 31-12-2025 geplande oplevering niet gehaald, 22-12-2026 geplande oplevering als SD QWII-AAN'C SARAH aan Kotug International B.V., Rotterdam, vlag: Canada. 43,80 x 15,00 meter.

SL HOATZIN, IMO 1146978, Offshore Support Vessel, RA6000-DE, 2.232 GT, 130 ton BP, 2-7-2026 kiel gelegd onder bouwnummer UZMAR 215, 4-11-2027 geplande oplevering als SL HOATZIN aan Smit Terminals Europe B.V., Papendrecht/ Smit Lamnalco Netherlands B.V., vlag: Liberia.

SL COTINGA, IMO 1146980, Offshore Support Vessel, RA6000-DE, 2.232 GT, 130 ton BP, 4-5-2026 in aanbouw onder bouwnummer UZMAR 216, 4-2-2028 geplande oplevering als SL COTINGA aan Smit Terminals Europe B.V., Papendrecht/ Smit Lamnalco Netherlands B.V., vlag: Liberia.

SL MARUDI, IMO 1146992, Offshore Support Vessel, RA6000-DE, 2.232 GT, 130 ton BP, 3-9-2026 in aanbouw onder bouwnummer UZMAR 217, 4-5-2028 geplande oplevering als SL MARUDI aan Smit Terminals Europe B.V., Papendrecht/ Smit Lamnalco Netherlands B.V., vlag: Liberia.

SL ARACARI, IMO 1147001, Offshore Support Vessel, RA6000-DE, 2.232 GT, 130 ton BP, 2-7-2026 in aanbouw onder bouwnummer UZMAR 218, 4-8-2028 geplande oplevering als SL ARACARI aan Smit Terminals Europe B.V., Papendrecht/ Smit Lamnalco Netherlands B.V., vlag: Liberia.

STRATUS, IMO 1175278, EuroTug 2810, 115 GT, 42 ton BP, 16-7-2026 in aanbouw onder bouwnummer, NEPTUNE 699, 7-4-2027 geplande oplevering als STRATUS Y8022 aan de Koninklijke Marine, Den Helder.

SVITZER FORTE, IMO 1195369, Tug, 490 GT, 6-2026 besteld onder bouwnummer RIO MAGUARI 2435, 30-10-2027 geplande oplevering als SVITZER FORTO aan Svitzer Brasil Servicos, Rio de Janeiro.

SVITZER MARESIAS, IMO 1194884, Tug, 490 GT, 2026 besteld onder bouwnummer RIO MAGUARI 2434, 30-10-2027 geplande oplevering als SVITZER MARESIAS aan Svitzer Brasil Servicos, Rio de Janeiro.

SVITZER RESOLVE, IMO 1112159, Tug, 490 GT, 275 DWT, 80 ton BP, 2025 besteld onder bouwnummer CHEOY LEE 5303, 02/06/2027 geplande oplevering als SVITZER RESOLVE aan Svitzer Towage A/S, vlag: United Kingdom (MTWI9), in beheer bij Svitzer Australia Pty. Ltd. (Svitzer Australasia), Sydney NSW.

TEDY, IMO 9059200, Offshore Tug/Supply Ship, 209 GT, 183 DWT, 12-1995 opgeleverd door Scheepswerf B.V. (3183) als DR. EPHTAIM AMU aan Government of the Republic of Ghana, 240 GT. 2 x Cummins KTA-50-M. 10-6-2014 verkocht van Government of The Republic of Ghana (Ports & Harbours Authority) aan Nestos Ghana Ltd., Ghana, herdoopt TERINALIND. 12-2022 vlag: Mongolië, 12-2022 herdoopt TEDY. 20-8-2024 verkocht aan Esa Römorkör ve Denizcilik Anonim Şirketi, Istanbul. 7-4-2026 verkocht aan Mert Marine Corp., 4-2026 vlag: Somalië (T55D6).

Zeelieden gedood bij Russische aanval op de TEDY tijdens het slepen van EMIL

Op 9 september 2026 werd een Russische droneaanval uitgevoerd op de TEDY voor de kust van Odessa, terwijl deze probeerde de bulkcarrier EMIL (IMO: 9462483) te slepen. De EMIL was op 5 augustus beschadigd geraakt bij een droneaanval terwijl deze in de Zwarte Zee voer, op ongeveer 21 zeemijl van Odessa. Aan boord van de sleepboot bevonden zich tien mensen, onder wie vier Azerbeidzjaanse, drie Turkse, twee Duitse en één Oekraïense burger. Na de aanval op de sleepboot meerde deze aan bakboordzijde van de bulkcarrier af. De bemanning ging via de loodsladder aan boord en wachtte daar. Ze hesen de witte en een Turkse vlag, maar de drones sloegen desondanks toe. De Azerbeidzjaanse zeelieden Aslan Aliyev en Asim Gasimov kwamen om het leven bij de aanvallen op de sleepboot, terwijl twee andere bemanningsleden, Imran Novruzov en Rauf Aliyev, gewond raakten. De gewonde zeelieden werden aan wal gebracht en behandeld in een ziekenhuis in Tsjernomoresk. De sleepboot werd in de vroege ochtend van

10 september opnieuw geraakt door twee drones terwijl hij op weg was naar de havenstad Constanța. Het Russische ministerie van Defensie had eerder ten onrechte verklaard dat het twee vrachtschepen had geraakt die onderweg waren naar de nabijgelegen haven van Odessa om vracht te leveren aan de Oekraïense strijdkrachten. (Timsen, 10-9-2026).

TEIST, IMO 1107013, Tug, ASD 2111, 199 GT, 66 DWT, 21-4-2026 te water onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 510414, 10-2026 geplande oplevering als TEIST aan Damen Workboats B.V., vlag: Noorwegen (3YOS). 3.702 EPK, 2 x Caterpillar, 3512-C HD TA/C.

VB AUDACE, IMO 1080590, Tug, 308 GT, 82 NT, 157 DWT, 6-8-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co Ltd, Haiphong (513244) als VB AUDACE aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6950). 2026 overgedragen aan Boluda La Reunion, Saint-Denis-De-La-Reunion-Frankrijk (FPGR). 28,57 (25,26) x 10,80 x 4,61 x 3,600 meter. 13 kn. 5.172 EPK, 3.806 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 28-9-2026 te Le Port Reunion.

VB-654, IMO 1098341, Tug, 263 GT, 210 NT, 90 DWT, 30-7-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co Ltd, Haiphong (513654) als VB-654 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6939), 2026 overgedragen aan BT Luxembourg II S.a.r.l., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 22,81 (20,18) x 11,40 x 4,40 x 3,500 meter. 12 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 16-10-2026 ETA te Walvis Bay.

VB-660, IMO 1111313, Tug, 263 GT, 210 NT, 90 DWT, 30-7-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co Ltd, Haiphong (513660) als VB-660 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6951), 2026 overgedragen aan BT Luxembourg II S.a.r.l., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 22,81 (20,18) x 11,43 x 4,41 x 3,500 meter. 12 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 16-10-2026 ETA te Walvis Bay.

VB-661, IMO 1111325, Tug, 263 GT, 210 NT, 90 DWT, 30-7-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co Ltd, Haiphong (513661) als VB-661 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6952), 2026 overgedragen aan BT Luxembourg II S.a.r.l., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 22,81 (20,18) x 11,40 x 4,40 x 3,500 meter. 12 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 Azimuth Thruster Solid LB. 16-10-2026 ETA te Walvis Bay.

WINDCAT ANTWERPEN, IMO 1048815 (NB-322), Work/Repair Vessel, CSOV 8720, 6.711 GT, 2.014 NT, 1.849 DWT, 5-6-2023 kiel gelegd bij Ha Long Shipyard te Vietnam onder bouwnummer HA LONG 552208, 15-9-2026 opgeleverd als WINDCAT ANTWERPEN aan CMB.TECH Belgium N.V., Antwerpen-België (ORWB), in beheer bij Golden Ocean Group Ltd (GOGL), Hamilton, Anglo-Eastern (Antwerp) N.V. en Windcat Workboats B.V., IJmuiden, vlag: België.

YHP 09, IMO 1074864, Tug, 305 GT, 92 NT, 172 DWT, 30-6-2026 opgeleverd door Song Thu Corporation, Vietnam (513241) als YHP 09 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6930), 2026 overgedragen aan Bach Dang Construction Development And Investment Joint Stock Company, Hai Phong-Vietnam. 28,57 (25,33) x 10,80 x 4,61 x 3,600 meter. 13 kn. 5.168 EPK, 3.804 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, China, 2 Azimuth Thruster Solid LB.



BERLIN MÆRSK, IMO 9984560, Container Ship, 180.849 GT, 92.082 NT, 181.648 DWT, 17148 TEU, 3-6-2024 eerste staal gesneden, 4-11-2024 kiel gelegd, 6-3-2025 te water gelaten, 24-6-2025 opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3408) als BERLIN MÆRSK aan Mærsk A/S, Denemarken (DIS) (OUYS2). (Foto BERLIN MÆRSK: Mærsk A/S).

Is het eerste schip in Maersks nieuwe serie van 17480 TEU-schepen met dual-fuel methanol.

Zusterschepen:

BEIJING MÆRSK, IMO 9984572, Container Ship, 180.849 GT, 29-7-2025 opgeleverd, DIS, OUZD2.

BANGKOK MÆRSK, IMO 9984584, Container Ship, 180.849 GT, 29-8-2025 opgeleverd, DIS, OUZC2

BRISBANE MÆRSK, IMO 9984596, Container Ship, 180.849 GT, 16-10-2025 opgeleverd, DIS, OUZA2.

BRUSSELS MÆRSK, IMO 9984601, Container Ship, 180.849 GT, 31-10-2025 opgeleverd, DIS, OUYX2).

BARCELONA MÆRSK, IMO 9984613, Container Ship, 180.849 GT, 13-1-2026 opgeleverd, DIS, OUYT2.

Maersk tekende een contract voor de levering van 26 nieuwe containerschepen. De schepen, die een capaciteit hebben van 18.600 TEU, worden uitgerust met dual-fuel motoren die op LNG kunnen draaien.



De geplande oplevering is in 2029 en 2030. "Dit brengt Maersk dichterbij MSC en CMA CGM, die beide een orderportefeuille hebben die overeenkomt met 39 procent van hun vloot, maar het blijft achter bij COSCO, dat een orderportefeuille van 52 procent heeft", schrijft Lars Jensen op LinkedIn.

A.P. Møller-Mærsk en CMA CGM besloten gezamenlijk om hun samenwerking op de route Azië-Zuid-Amerika te beëindigen.



AL FUNTAS, IMO 9653408, Crude Oil Tanker. VLCC, 165.178 GT, 108.113 NT, 316.648 DWT, 22-7-2013 kiel gelegd, 19-10-2013 te water gelaten, 6-3-2014 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (H5389) als AL FUNTAS aan Kuwait Oil Tanker Co. S.A.K., Kuwait (9KFH). 333,00 (320,00) x 60,00 x 30,50 x 20,461 meter. L 357.538 m³. 17 kn. 27.390 kW, 7 cyl, 2 tew, 820 x 3375, 72 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (Foto: "Foggy", Shipspotting, 11-2017, Ningbo).

Tanker aan de grond in de Straat van Hormuz

De AL FUNTAS werd op de avond van 28 september 2026 getroffen tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. Er ontstond brand, maar deze werd door de bemanning geblust en de tanker vervolgde zijn reis. De omvang van de schade is niet bekend. De tanker stond niet op de Iraanse "lijst van niet-conforme schepen" die is gepubliceerd door de zogenaamde Autoriteit van de Straat van de Perzische Golf. De Iraniërs hebben echter de tankeractiviteiten van Koeweit bedreigd en verschillende van hun schepen op de lijst geplaatst. De tanker voer in de zogenaamde 'dark mode' en meldde de aanval niet rechtstreeks aan de Britse Marine Trade Operations of MSCIO. De IMO heeft het aantal bevestigde incidenten met schepen in de Perzische Golf vastgesteld op 86, met een bevestigd dodental van 24, hoewel er nog steeds nieuwe meldingen binnenkomen. (Timsen, 30-9-2026).

ALGECIRAS JET, IMO 9198551 (NB-336), 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. 2-9-2026 proefvaart. 25-9-2026 gearriveerd bij Waalhaven, RHB.

ANTHI H, IMO 9171383, General Cargo Ship, 6-10-1998 kiel gelegd voor rekening van Northern Shipping, te water gelaten als KIYOSTRIV, vlag: Kroatië, 14-3-2001 te koop aangeboden, 8-2001 opgeleverd (GL-101724) door Brodogradiliste JSC "Trogir" - Shiprepair Ltd., Trogir (242) als APOLLO TIGER aan Transbulk Navigation Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij L & L Shipping. 6.354 GT, 2.988 NT, 9.802 DWT. 108,50 (99,60) x 18,60 x 10,60 x 8,340 meter. 3.752 EPK, 2.760 kW, 6 cyl, 4 tew, 320 x 400, 750 omw/min., vertraagd naar 128 omw/min. op de schroef, Wärtsilä 6L32, Wärtsilä NSD Finland Oy. 16-12-2003 verkocht aan Sahel Shipping, Panama, in beheer bij Derna Carriers S.A., Athene en Confidence Shipmanagement Co. B.V., Rotterdam, 16-12-2003 herdoopt ANTHI H. 3-2008 herdoopt COSTANZA. 9-3-2016 verkocht aan Regina Shipping & Trading Ltd., Sierra Leone, 3-2016 herdoopt LADY SHAM. 12-2024 vlag: Guinea-Bissau. 24-7-2020 in beheer bij Perama Shipmanagement Ltd., Istanbul. 10-2025 vlag: San Marino (T7DH8).

Motorstoring bij de baai van Keçilik

De LADY SHAM kreeg op 1 februari 2026 motorproblemen voor de kust van Keçilik Bay in de Straat van Istanbul, onderweg van Tuzla naar Burgas. Het schip dreigde aan de grond te lopen in de drukke vaarweg. Het kon worden vastgezet door de sleepboot KURTARMA 11 (IMO: 9854399). Onder coördinatie van het Istanbul Ship Traffic Services Center werd het schip met behulp van de sleepboten KURTARMA 9 (IMO: 9598581) en KURTARMA 11 (IMO: 9854399) veilig afgemeerd in de ankerplaats Büyükdere, waar het tot 5 februari op positie 41.09 NB en 029.03 OL bleef liggen. Uiteindelijk arriveerde het op 6 februari om 14:00 UTC in de haven van Burgas. Op 11 februari vertrok het schip opnieuw, met als volgende bestemming Bari, waar het volgens de verwachte aankomsttijd 15 februari zou aankomen. (Timsen, 15-2-2026).

Vrachtschip opnieuw aangehouden in Frankrijk

De LADY SHAM werd op 17 september in de haven van Fos-sur-Mer aangehouden door het Scheepsveiligheidscentrum van de Interregionale Directie voor de Zeevaart (DIRM). Het schip was op 15 september aangekomen bij de HES Fos bulkterminal in Fos-sur-Mer, onderweg vanuit Sagunto, nabij Valencia. Het schip was eerder dit jaar al door de maritieme autoriteiten in Bayonne gecontroleerd op 13 gebreken. In een periode van 36 maanden werden er tijdens 74 inspecties in totaal 252 gebreken geconstateerd aan het schip, dat een geschiedenis heeft met vijf verschillende namen en zeven verschillende vlaggen. Het schip werd zeven keer officieel aangehouden. De conditiescore voor 2026 bedroeg slechts 51 van de 100 punten ("Slecht"). (Timsen, 18-9-2026).



CAPE HUDSON, IMO 7704930, ro-ro, 20-12-1977 voorschip te water (70), 20-9-1978 achterschip te water als TANGEN 71, 30-5-1979 opgeleverd door Akers Group (785) als BARBER TAIF aan P/R Barber Taif, Noorwegen, in beheer bij Wilh. Wilhelmsen (Barber Steamship Co.). 12-1886 verkocht aan Department of Transportation, U.S.A., herdoopt CAPE HUDSON. Later naar Maritime Administration's Ready Reserve Force als MV CAPE HUDSON (AKR 5066). 15-8-1990 t/m 20-5-1992 ingezet t.b.v. Desert Storm. 1995 meting: 37.815 GT. 30-6-2001 opgelegd te San Francisco in Ready Reserve Fleet als AKR-5066. (Foto: MSC).

Werknemer raakt gewond aan boord van schip van de MARAD

Een medewerker aan boord van de CAPE HUDSON, die sinds november 2025 aangemeerd ligt aan Pier 50 in San Francisco, werd op 5 september 2026 rond 09:25 uur in het ziekenhuis opgenomen na een

“aanvaring” met een bedrijfsvoertuig op het schip. De brandweer van San Francisco kwam ter plaatse en verleende eerste hulp.

Het schip maakt deel uit van de Ready Reserve Force van de Maritime Administration, een nationaal programma van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Dit programma roept schepen van de Maritime Administration – onderdeel van het Amerikaanse ministerie van Transport – op om te worden gemobiliseerd voor handels- en vrachtvervoer wanneer dat nodig is voor de nationale veiligheid.

Het schip werd eind augustus overgedragen aan de American Maritime Officers, een vakbond voor scheepswerkers die het schip gereedmaakte voor een aanstaande inspectie door de regelgevende instanties. (Timsen, 7-9-2026).

BLUE CARRIER 2, IMO 9125384, Ro-Ro Cargo Ship, 23.986 GT, 7.195 NT, 9.655 DWT, 28-2-1997 opgeleverd door Kawasaki Heavy Industries Ltd. (1466) als CLEMENTINE aan Novomar S.A., Luxemburg (LXCG), in beheer bij EuroShip Services Ltd. 5-7-2023 verkocht aan Attica Ferries Single Member Maritime S.A., Griekenland (SVCW7), 1-2024 herdoopt BLUE CARRIER 2.

Brand op veerboot voor de kust van Mykonos

Op 25 september 2026 om 8.56 uur brak er brand uit op het autodek van de veerboot BLUE CARRIER 2. De veerboot was vertrokken vanuit Piraeus, had Syros aangedaan en was vervolgens op weg naar Vathy (Samos), Kos en Rhodos met 29 mensen aan boord, waaronder 28 bemanningsleden en een vrachtwagenchauffeur, 166 vrachtwagens en 29 auto's. Het noodsignaal kwam binnen in de centrale Egeïsche Zee, ten noorden van het eiland Mykonos. De vastgestelde veiligheidsprocedures voor het blussen van een brand met de aanwezige middelen werden onmiddellijk geactiveerd, maar tevergeefs. Alle opvarenden gingen vervolgens aan boord van de reddingsboten en werden door nabijgelegen schepen opgepikt en veilig naar Tinos gebracht. Iedereen was in goede gezondheid. Vijf kustwachtboten werden naar de locatie gestuurd, samen met twee snelle blusboten uit Syros en Lavrio, twee blusboten uit de haven van Piraeus, sleepboten en andere middelen die door de Griekse autoriteiten waren gemobiliseerd. Twee patrouilleboten van de kustwacht en twee sleepboten waren ook ter plaatse. Daarnaast waren twee anti-vervuilingsschepen van de kustwacht onderweg naar het gebied. Een helikopter van de brandweer is eveneens ingezet om de situatie te overzien. Een team van de onderwateroperatie-eenheid (MYA) is naar de locatie gestuurd om indien nodig te assisteren. Anti-vervuilingsapparatuur van alle naburige havenautoriteiten en havenbeheerorganisaties staat paraat, conform de lokale noodplannen. De laatste positie van de BLUE CARRIER 2, die een grote rookpluim uitstootte en waarvan de vlammen zich over de gehele lengte van het schip verspreidden, was 37.36 NB en 025.22 OL. Het blus- en bergingsschip AIGAION PELAGOS (IMO: 9477012) werd vanuit Piraeus naar de locatie gestuurd en arriveerde in de middag. Een gespecialiseerd bergingsteam van tien personen werd ook in het gebied verwacht. Het team zou ter plaatse blijven en – zodra de omstandigheden het toelieten en de brand voldoende onder controle was – proberen aan boord te gaan van de BLUE CARRIER 2, die die middag volledig in brand stond. Het schip bevond zich op 4,5 zeemijl voor de kust van Mykonos. Om de stabiliteit van de BLUE CARRIER 2 niet in gevaar te brengen, sproeiden de brandweerlieden geen grote hoeveelheden water op of in het schip; in plaats daarvan werd de operatie voorzichtig uitgevoerd door de metalen beplating van het schip van buitenaf te koelen. De operatie zou naar verwachting de hele nacht op deze manier worden voortgezet. Volgens de kustwacht bestond er momenteel geen risico dat het schip zou zinken en was de situatie enigszins verbeterd. (Timsen, 26-9-2026).

Het vuur nam af, het schip begon slagzij te maken

De brand aan boord van de BLUE CARRIER 2 is gedoofd, maar het schip helt licht over naar stuurboord door de grote hoeveelheden water die zijn gebruikt om oververhitte stalen platen te koelen en de hoge temperaturen binnenin het schip te verlagen. De brand begon op een van de parkeerdekken van het schip en verspreidde zich naar andere delen. De prioriteit was om het schip te stabiliseren en een veilige omgeving te creëren zodat een gespecialiseerd team het interieur kon betreden. De brand is gedeeltelijk onder controle, maar er is nog rook en er zijn kleine brandhaarden aanwezig, die door de teams ter plaatse worden bestreden. De volgende stap is het wegpompen van het water om de stabiliteit te verbeteren. Daarna zal een bergingsploeg de dekken inspecteren waar de brand is ontstaan en zich heeft verspreid, en vervolgens beslissen hoe verder te gaan. Drie brandweerschepen, twee patrouilleboten van de kustwacht, drie sleepboten en een anti-vervuilingsschip namen deel aan de blus- en incidentbestrijdingsoperatie. De bergingssleepboot 'Aigaion Pelagos' speelde een centrale rol bij

het droppen van water. Nadat de brand volledig geblust was en het schip veilig genoeg werd geacht om te verplaatsen, zouden de autoriteiten overwegen het naar een haven te slepen. Die beslissing zou in overleg met de kustwacht en de brandweer worden genomen. De 29 mensen aan boord – 28 bemanningsleden en een vrachtwagenchauffeur – hadden het schip in twee reddingsboten verlaten en werden overgebracht naar een patrouilleboot van de kustwacht, die hen naar de haven van Tinos bracht. Transportbedrijven met voertuigen aan boord verwachten aanzienlijke verliezen. (Timsen, 26-9-2026).

Brand veroorzaakt ernstige bevoorradingsproblemen

Nadat de BLUE CARRIER 2 aanvankelijk was gesleept en voor de kust bij Ysternia was gebleven, werd het schip op 30 september naar het gebied van Agios Romanos verhaald. Op 1 oktober werd het opnieuw versleept en voor de haven van Tinos gepositioneerd. De opeenvolgende verplaatsingen van het schip waren te wijten aan de heersende weersomstandigheden en de noodzaak om het op een veilige locatie te houden terwijl de toestand ervan in de gaten werd gehouden. De brand op de BLUE CARRIER 2 heeft ernstige problemen veroorzaakt voor de bevoorrading van Kos, Rhodos en de rest van de eilanden, zoals de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Industrie van de Dodekanesos, Yiannis Pappou, aangaf. Hij benadrukte dat de voertuigen op dekken 1 en 2 onbeschadigd bleven, maar dat er op dekken 3 en 4 sprake was van totale schade. Tegelijkertijd zijn, als gevolg van de meerdaagse stroomuitval aan boord, alle bederfelijke producten aan boord, gekoeld of niet, bedorven en niet meer beschikbaar. Hij benadrukte dat het grootste probleem op dit moment de vervanging van professionele vrachtwagens was, omdat dergelijke voertuigen niet beschikbaar waren op de Griekse markt. Hij schatte dat veel professionals gedwongen zouden zijn om naar buurlanden te gaan om nieuwe vrachtwagens aan te schaffen en hun transportwerkzaamheden voort te zetten. Hij wees erop dat er volledige compensatie was gegarandeerd, aangezien het om serieuze bedrijven met solide verzekeringspolissen ging. Dit zou echter een tijdrovend proces van maanden zijn, dat pas zou plaatsvinden nadat de officiële bevindingen van de kustwacht en de brandweer bekend waren. Attica heeft andere schepen omgeleid om het transportwerk volledig te kunnen blijven uitvoeren en de toeleveringsketen in de gebieden die het bedient te waarborgen. In reactie op een brief van de Kapitaalmarktcommissie over het incident, liet het bedrijf het beleggingspubliek weten dat het incident naar verwachting geen impact zou hebben op de activiteiten en de financiële situatie van de groep. Het schip, evenals alle schepen van de groep, beschikt over een volledige romp- en machineverzekering, evenals een aansprakelijkheidsverzekering voor derden. De temperatuur aan boord bleef hoog. Het schip bevond zich nog steeds ten noorden van Tinos, onder begeleiding van sleepboten, terwijl de bijzonder zorgvuldige procedure voor het veilig transport ervan gaande was. Het bergingsplan is al ingediend en de havenautoriteit van Tinos heeft specifieke instructies gegeven om alle voorgeschreven procedures te volgen vóór het slepen. (Timsen, 1-10-2026).

CAROLINE BEZENGI, IMO 9224439 (NB-343), 81.085 GT, 159.168 DWT, 14-12-2001 opgeleverd als SCF ALTAI aan Galea Corp., Liberia, in beheer bij Athenian Sea Carriers Ltd. 2019 verkocht voor ongeveer 13,5 miljoen dollar aan een Griekse koper (Edge Maritime Inc., Piraeus). 2-2020 herdoopt AURORA BOREALIS. 1-2021 herdoopt AMOROZA. 4-2023 vlag: Palau, 17-4-2023 in beheer bij Lagosmarine Ltd. 4-2023 herdoopt CAROLINE BEZENGI. 11-11-2025 verkocht aan Rentoor Shipmanagement Ltd., 11-2025 vlag: Kameroen, in beheer bij Villar Shipmanagement Ltd., Shanghai, China. 6-2026 vlag: Kameroen (VALS). 6-6-2026 drie explosies aan boord door onbekende oorzaak.

De werkzaamheden voor de oliewinning zijn begonnen

De bergingsoperatie van de lading ruwe olie die zich nog aan boord van de CAROLINE BEZENGI bevindt, voor de zuidwestpunt van Jazirat Al Qibliyyah, is de afgelopen dagen van start gegaan. Recente satellietbeelden van het wrak toonden namelijk geen andere schepen in de buurt. De harde wind en ruwe zee die kenmerkend zijn voor de Khareef-periode in dit gebied voor de zuidkust van Oman, zijn afgenomen, waardoor de operatie kan worden voortgezet. De EDT KENNEDY (IMO 9671400) en de ASTRO SCULPTOR (IMO 1091599), een schip van Mola Marine Services LLC, een Omaans duik- en onderwaterbedrijf gevestigd in Shinas, waren ter plaatse. Pompinstallaties werden met een helikopter van de EDT KENNEDY gehesen en op het achterdek van de tanker geplaatst. Een drijvende, dikwandige rubberen pijp werd van de EDT KENNEDY naar de CAROLINE BEZENGI gesleept, conform het oorspronkelijke bergingsplan om een 1000 meter lange leiding naar een tanker te leggen die in de beschutte noordwestelijke luwte van het eiland lag afgemeerd. Er was geen tanker in de buurt om de olie te ontvangen. De belangrijkste prioriteit van de bergingsploeg was waarschijnlijk om olie van de ene tank naar de andere aan boord van het schip te verplaatsen om het te stabiliseren, de romp te beschermen en verdere

slagzij te voorkomen. Een NH90 van de Koninklijke Omaanse Luchtmacht hielp bij het hijsen van pompen van de EDT KENNEDY naar de CAROLINE BEZENGI. Hoewel er oorspronkelijk plannen waren om een vooruitgeschoven operationele basis te vestigen in de kleine haven en op het vliegveld van het hoofdeiland Halliniyat, dat 25 zeemijl ten westen van Al Qibliyyah ligt, leek de haven van Duqm op het vasteland nu de belangrijkste basis voor de operatie aan land. De weersvoorspelling voor de komende week gaf aan dat de gemiddelde windkracht zelden boven de 20 knopen zou uitkomen. De olievlek die de afgelopen week uit de CAROLINE BEZENGI lekte, leek een verminderde oliestroom te vertonen, wat erop wijst dat eerder beschadigde tanks nu met een lagere snelheid lekken. (Timsen, 23-9-2026).

ENERGOS WINTER, IMO 9256614 (NB-343), Offshore Processing Ship, 95.970 GT, 80.810 DWT, 2004 opgeleverd als GOLAR WINTER aan Golar Management Ltd., vlag: Noorwegen (NIS). 2004 vlag: United Kingdom. 2009 vlag: Marshall Islands (V7RE2). 14-7-2022 verkocht aan Energos Winter Corp., Marshall Islands (Golar Management Ltd.). 1-2023 herdoopt ENERGOS WINTER. 25-4-2024 in beheer bij Wilhelmsen Ship Management Ltd., Pasadena TX. 29-7-2026 in de haven van Damietta getroffen door een onbekend projectiel, daarna brak er brand uit aan boord en is weggesleept van het steiger en aan de grond gezet, 9-8-2026 vlot gebracht met vier sleepboten (FAHMY (70 ton trekkracht), HEDAYA, SALEH en SOLIMAN (elk met een trekkracht van 60 ton) en ten anker gelegd op de ankerplaats, op ongeveer 10 mijl van de haven van Damietta.

ENERGOS WINTER wordt te Spanje gerepareerd na droneaanval

Egypte zal de volledige reparatiekosten van 50 miljoen dollar voor de ENERGOS WINTER dragen na de brand in de haven van Damietta in juli. De regering bevestigde dat de brand werd veroorzaakt door een droneaanval, waarvoor geen enkele groep de verantwoordelijkheid heeft opgeëist. Onderhoudswerkzaamheden aan het schip waren sinds 15 september aan de gang bij Navantia Ferrol, nadat het schip op 4 september Damietta had verlaten. Na voltooiing zou het schip terugkeren naar Egypte om geïmporteerde LNG-ladingen te ontvangen en te hervergassen om aan de binnenlandse vraag te voldoen. Het bedrijf dat de reparaties uitvoert, heeft EGAS vorige week laten weten dat de werkzaamheden ongeveer een maand zullen duren. Deze planning betekent dat het schip in november naar Egypte zal terugkeren en in dienst zal worden genomen, onder voorbehoud van technische, operationele en veiligheidstests in Spanje om de efficiëntie van de hervergassingsapparatuur en -systemen te garanderen voordat het geleidelijk weer in Egyptische wateren in gebruik wordt genomen. Tegelijk met de stopzetting van de 'Energos Winter' heeft EGAS vijf LNG-ladingen die voor oktober gepland stonden, omgeleid naar andere bestemmingen en hervergassingsinstallaties. Een deel van de lading werd naar Jordanië verscheept, terwijl andere ladingen werden toegewezen aan de hervergassingsschepen HOEGH GALLEON en ENERGOS ESKIMO, die actief waren in het gebied rond Ain Sokhna. De geplande import van LNG door het Ministerie van Petroleum is erop gericht de stabiliteit van de leveringen op de lokale markt te waarborgen door de volledige capaciteit van de hervergassingsschepen in de Egyptische territoriale wateren te benutten. (Timsen, 30-9-2026).

ETHERA, IMO 9387279 (NB-337), Chemical/Oil Products Tanker, 29.605 GT, 46.606 DWT, 18-7-2008 opgeleverd als ENERGY PROGRESS aan Riverstone Marine Ltd., Isle of Man, in beheer bij Golden Energy Management S.A. en Enterprises Shipping & Trading. 11-2022 vlag: Panama, herdoopt LHOTSE. 24-5-2024 verkocht aan Lago International S.A., Panama, in beheer bij Algae Ship Charter FZCO en Zulu Ships Management. 10-1-2025 in beheer bij Tarabya Logistics Ltd. 5-2025 herdoopt ETHERA. 8-2025 vlag: onbekend. 29-9-2025 in beheer bij Fleet Armada Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 9-2025 vlag: Guinea (FALSE) (3X2122). 1-3-2026 gearriveerd te Zeebrugge en aan de ketting gelegd.

Russische schaduwtanker blijft vastgehouden in Zeebrugge

Meer dan zes maanden nadat Belgische militairen in de nacht van 28 februari de ETHERA in de Belgische exclusieve economische zone (EEZ) op de Noordzee hadden geënterd, lag de tanker nog steeds vast in de haven van Zeebrugge. De eigenaar en bemanning wilden hun reis naar Sint-Petersburg voortzetten, maar een spoedprocedure in april weigerde hen toestemming. Terwijl de blokkade voortduurde, liepen de financiële belangen op. Er is geen compensatie van € 10.000 per dag toegekend. Niettemin is dat bedrag significant, aangezien de eigenaar de rechter eerder had verzocht België te veroordelen tot een boete van € 10.000 per dag zolang de tanker niet kon vertrekken. Tussen 1 maart en 7 september verliepen ongeveer 190 dagen. Bij een tarief van € 10.000 per dag komt dat theoretisch neer op ongeveer 1,9 miljoen euro. De Belgische autoriteiten brachten de tanker in verband met de Russische schaduwvloot. Uit onderzoek bleek dat het schip onder een valse vlag voer en ongeldige of vervalste certificaten bezat. Bovendien stond de

ETHERA sinds 22 augustus 2025 niet meer ingeschreven in een geldig scheepsregister. Het Openbaar Ministerie startte daarop een gerechtelijk onderzoek. De zaak raakte daarmee internationale sancties tegen Rusland, maritieme veiligheid en de bevoegdheid van de vlagstaat. Ook de vraag onder welke voorwaarden de tanker weer de zee op mocht, bleef centraal staan. De eigenaar en de bemanning wendden zich tot de Ondernemingsrechtbank Gent (afdeling Brugge). Zij verzochten om vrijlating van de tanker, zodat zij hun reis naar Sint-Petersburg konden voortzetten. Tegelijkertijd eisten zij een boete van € 10.000 per dag zolang het schip in Zeebrugge moest blijven. De rechtbank wees dit verzoek op 14 april af. De rechter redeneerde dat vertrek nauwelijks als een tijdelijke maatregel kon worden beschouwd – zodra de tanker Zeebrugge had verlaten, kon deze de open zee opvaren, waardoor de Belgische maatregel in feite irrelevant werd. In die procedure deed de rechter geen definitief oordeel over alle juridische argumenten rondom de initiële aanvaring. Het was echter duidelijk dat de eigenaar de tanker niet via deze versnelde procedure uit Zeebrugge kon vrijmaken. De financiële druk nam echter toe naarmate de blokkade langer duurde. Tegen de tijd dat de uitspraak in april werd gedaan, was de strafrechtelijke inbeslagname al opgeheven. De tanker kon echter nog steeds niet vertrekken. Administratieve en maritieme problemen met betrekking tot de vlag, registratie en certificaten van het schip bleven bestaan. (Timsen, 8-9-2026).

De Russische schaduwtanker bleef vastgehouden vanwege 45 gebreken

De ETHERA, onderdeel van de Russische 'schaduwvloot', lag op 22 september nog steeds stil in Zeebrugge. De tanker werd in de nacht van 28 februari door de Belgische marine geënterd. Tijdens een daaropvolgende inspectie werden maar liefst 45 overtredingen geconstateerd. Zo bleek bijvoorbeeld dat de ETHERA sinds 22 augustus 2025 nergens meer geregistreerd stond. Een onderzoek is gestart en de FOD Mobiliteit en Transport heeft een borgsom van meer dan 10 miljoen euro vastgesteld. (Timsen, 21-9-2026).

MAERSK LANCO, IMO 9527049, Container Ship, 90.107 GT, 99.792 DWT, 8700 TEU, 6-2-2012 eerste staal gesneden, 2-7-2012 kiel gelegd, 18-9-2012 te water gelaten, 4-1-2023 opgeleverd Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (4227) als MAERSK LANCO aan Mærsk A/S, Kopenhagen, vlag: Denemarken (DIS) (OZHR2). (Foto: Hannes van Rijn, 29-10-2026, Maasmond).

Containerschip getroffen door brand in machinekamer

Op 4 september 2026 brak er brand uit in de machinekamer van de MAERSK LANCO, onderweg van Santos naar Tangier-Med, met 26 bemanningsleden aan boord, op ongeveer 170 mijl van de Braziliaanse kust. Het schip bevond zich in de Zuid-Atlantische Oceaan op positie 10.58.280 ZB en 033.52.118 WL. Er werd dringend assistentie gevraagd van schepen die in de buurt van de MRCC Natal passeerden. Verschillende schepen in de omgeving werden omgeleid om indien nodig hulp te bieden.



De MAZOWSZE (IMO: 9386914), KESTREL (IMO: 8411839) en WIELAND (IMO: 9654464) arriveerden in de loop van de dag ter plaatse. In een bericht aan klanten van 10 september meldde CMA CGM een motorstoring en bevestigde dat de MAERSK LANCO haar reis naar Tanger niet zoals gepland kon voortzetten. Op 13 september meerde het schip aan in Salvador de Bahia voor inspectie en reparaties. De reder zou averij-grosse kunnen aanvragen. Het schip vaart op de route NEOSAMBA/SAFRAN1, die de oostkust van Zuid-Amerika, Noord-Europa en de Middellandse Zee met elkaar verbindt. Tanger-Med was de volgende geplande aanloophaven. (Timsen, 15-9-2026).

MAYUREE NAREE, IMO 9323649 (NB-338), Bulk Carrier, 19.891 GT, 30.193 DWT, 23-1-2008 opgeleverd als GOOD PRINCESS. 23-3-2012 verkocht aan Precious Flowers Ltd., Thailand (HSGM), in beheer bij

Precious Shipping PCL, Bangkok en Great Circle Shipping Agency, Bangkok, 3-2012 herdoopt MAYUREE NAREE.

11-3-2026 tijdens een reis van Khaliua (VAE) naar Kandla, Gujarat met 23 Thaise opvarenden, op 112 mijl ten noorden van Oman geraakt door twee projectielen waardoor explosies ontstonden aan de achterstevan en in de machinekamer brand uitbrak. 20 bemanningsleden evacueerden het schip in reddingsvlotten, terwijl drie anderen aan boord bleven terwijl de reddingsoperaties werden voortgezet.

Twintig bemanningsleden van de MAYUREE NAREE, allen Thaise staatsburgers, die op 11 maart in de Straat van Hormuz door twee projectielen werden geraakt (volgens de Islamitische Revolutionaire Garde), arriveerden op 16 maart op de luchthaven Suvarnabhumi in Bangkok.

Drie matrozen werden nog steeds vermist. De Iraanse Revolutionaire Garde beweerde dat het schip, ondanks hun waarschuwingen, de Straat van Hormuz was binnengevaren.

Crewleden dienden vier maanden na de aanval een rechtszaak in

Drie bemanningsleden van de 'Mayuree Naree' hebben een rechtszaak aangespannen tegen de eigenaar en de kapitein van het schip. Ze waren aan boord van de MAYUREE NAREE op 11 maart, toen het schip werd getroffen door een Iraanse aanval waarbij drie bemanningsleden om het leven kwamen. De drie bemanningsleden, die op 10 juli in Bangkok de rechtszaak aanspannen, werden na het incident ontslagen en lijden aan een posttraumatische stressstoornis, aldus hun advocaat. Ze stellen dat het bedrijf nalatig is geweest door het schip tijdens het conflict door de Straat van Hormuz te laten varen. Nadat eind februari de oorlog in het Midden-Oosten was uitgebroken, blokkeerde Iran de straat. In de daaropvolgende twee weken werden zestien schepen aangevallen, waaronder het Thaise schip. (Timsen, 11-7-2026).

De arbeidsrechtbank heeft de claim van voormalige bemanningsleden geaccepteerd

Op 10 juli heeft de Thaise arbeidsrechtbank een claim geaccepteerd die was ingediend door drie bemanningsleden van de MAYUREE NAREE. Hun advocaat verklaarde dat ze een schadevergoeding eisten na een dodelijke aanval op het schip in de Straat van Hormuz. De claim betrof een schadevergoeding van ten minste \$ 30.000 per bemanningslid van bedrijven en agentschappen die gelieerd zijn aan de rederij, Precious Shipping Ltd., en de kapitein van het schip. De bemanningsleden beschuldigden hun werkgevers ervan hen naar gevaarlijke zones te hebben gebracht, waardoor hun leven in gevaar werd gebracht en ze arbeidsongeschikt raakten. Alle drie hebben de diagnose posttraumatische stressstoornis gekregen. Tot nu toe hebben de bemanningsleden twee maanden salaris ontvangen, evenals een vergoeding voor de waarde van hun verloren persoonlijke bezittingen. (Timsen, 11-7-2026).

CTL leverde de eigenaar een uitkering van bijna 11 miljoen dollar op vanwege oorlogsgevaar

De MAYUREE NAREE leverde de eigenaar, Precious Shipping, een uitkering van bijna 11 miljoen dollar op vanwege oorlogsschade. Het schip had ernstige brandschade opgelopen nadat het op 11 maart, vlak na de oversteek van de Straat van Hormuz op weg van de ankerplaats in Dubai naar de haven van Deendayal in Gujarat, door twee projectielen van onbekende oorsprong was geraakt. Op 27 maart liep het schip aan de grond voor de kust van het Iraanse eiland Qeshm, waar het sindsdien vastzit. Hierdoor werd het schip als Total-loss verklaard. De Thaise eigenaren van het schip meldden tijdens een conference call op 7 augustus dat de uitkering van ongeveer 11 miljoen dollar de volledige verzekerde waarde van het schip, 9,5 miljoen dollar, omvatte, evenals een aantal vergoedingen.

Dit omvatte de compensatie die Precious Shipping had betaald aan de nabestaanden van drie bemanningsleden die na de aanval om het leven waren gekomen, evenals de onkosten en contractuele betalingen aan de 20 bemanningsleden die gered en gerepatriëerd waren naar Thailand. De oorlogsverzekeraars probeerden de bulkcarrier nu te verkopen in de staat waarin deze zich bevond, waarbij de volledige opbrengst naar hen zou gaan.

Op 12 september lag het schip nog steeds vast in ondiep water voor het eiland Qeshm, met het anker aan bakboordzijde neergelaten en een groot gat in de romp nabij de schroef, boven de door brand zwartgeblakerde, uitgebrande bovenbouw. (Timsen, 12-9-2026).

MERSIN PROSPERITY, IMO 9327554, Crude Oil Tanker VLCC, 157.808 GT, 99.808 NT, 299.319 DWT, 4-2008 opgeleverd door Universal Shipbuilding Corporation, Ariake Shipyard (079) als BUNGA KASTURI ENAM aan MISC Bhd., vlag: Maleisië, in beheer bij AET Tankers Pte. Ltd. en MISC Shipmanagement S Pte. Ltd. 329,99 (316,00) x 60,00 x 29,70 x 21,600 meter. 15 kn. 34.090 EPK, 25.090 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3056, 79 rpm., MAN-B&W, Hitachi Zosen Diesel & Engineering Co. Ltd. 4-2011 verkocht aan AET Petroleum Tanker M, vlag: Maleisië, in beheer bij AET Tankers Pte. Ltd. en MISC Shipmanagement S Pte. Ltd. 2-9-2025 verkocht aan Erato Shipping Co. Ltd., 9-2025 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Evan Ship Management Ltd., 9-2025 herdoopt EVAN. 2-2026 verkocht aan Evan Ship Management Ltd., 2-2006 vlag: Vanuatu, 2-2026 herdoopt VIVA. 30-4-2026 verkocht aan Aransa Prosperity Ltd., 4-2026 vlag: Liberia (A8S97), in beheer bij Aransa Prosperity Ltd., Monrovia en Fleet Ship Management Pte. Ltd. 4-2026 herdoopt MERSIN PROSPERITY. 28-7-2026 in beheer bij Aransa Prosperity Ltd. en Adnoc Logistics & Services, Abu Dhabi.

Kustwacht evacueert man van motorboot voor de kust van Oahu

HONOLULU — De kustwacht heeft dinsdag een 37-jarige Filipijnse man met hevige buikpijn geëvacueerd aan boord van het motorschip BUNGA KASTURI ENAM, ongeveer 55 kilometer ten noorden van Oahu.

Rond 6.00 uur 's ochtends heeft een MH-65 Dolphin-helikopterbemanning van de kustwachtbasis Barbers Point de man succesvol gehesen en in stabiele toestand naar het Queen's Medical Center vervoerd. Vrijdag om 00.28 uur ontving de wachtdienst van het Joint Rescue Coordination Center van de kustwacht een melding van het Pacific Area Command van de kustwacht dat er een bemanningslid aan boord van het motorschip Bunga Kasturi Enam was met hevige buikpijn. Een vluchtarts van de kustwacht werd geraadpleegd en adviseerde een medische evacuatie zodra het motorschip dicht genoeg bij de kust was om de bemanning te kunnen hijsen. "Geweldig werk van de wachteams van het Joint Rescue Coordination Center bij het monitoren van de zich ontwikkelende ernstige situatie van een bemanningslid aan boord van de Bunga Kasturi Enam", aldus luitenant Zachary McCune, piloot bij de Coast Guard Air Station Barbers Point en een van de twee piloten die bij deze reddingsactie betrokken waren. "Dankzij hun planning en coördinatie kon Air Station Barbers Point de gewonde zeeman succesvol aan boord hijsen en hem veilig naar een gespecialiseerd ziekenhuis in het Queen's Medical Center in Honolulu brengen. (Timsen, 3-8-2026).

Tankers getroffen door projectielen

De MERSIN PROSPERITY, geëxploiteerd door ADNOC, werd op 29 september 2026 getroffen door een onbekend projectiel tijdens een poging om de Straat van Hormuz te passeren. Een andere tanker, de SINDBAD (IMO: 9413688), die mogelijk betrokken was bij de pendeloperaties om olie vanuit de Golfstaten naar tankers ten zuiden van de Straat in de Arabische Zee te vervoeren, werd eveneens getroffen. De laatste melding van de Sindbad kwam uit Fujairah. Beide tankers leken de doorvaart in het donker uit te voeren. (Timsen, 30-9-2026).



NIKOLAY YEVGENOV, IMO 9750725, LNG Tanker, 128.969 GT, 38.690 NT, 96.821 DWT, 14-7-2018 te water bij Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Geoje (2430), 19-4-2019 opgeleverd door Hanwha Ocean Co. Ltd. (2430) als NIKOLAY YEVGENOV aan DY Tankers Ltd., Bahamas (C6DB7), in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 19,5 kn. 61.140 APK, 45.000 kW, ABB Oy Marine & Ports, 3 Pod Solid LB (oil -closed) at 150 rpm. 31-8-2019 verkocht aan TC LNG Explorer III LLC, Bahamas (C6DB7), in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. (Foto: Peter Andriessen, 31-8-2019).

Schade door azipoden in Arctische wateren

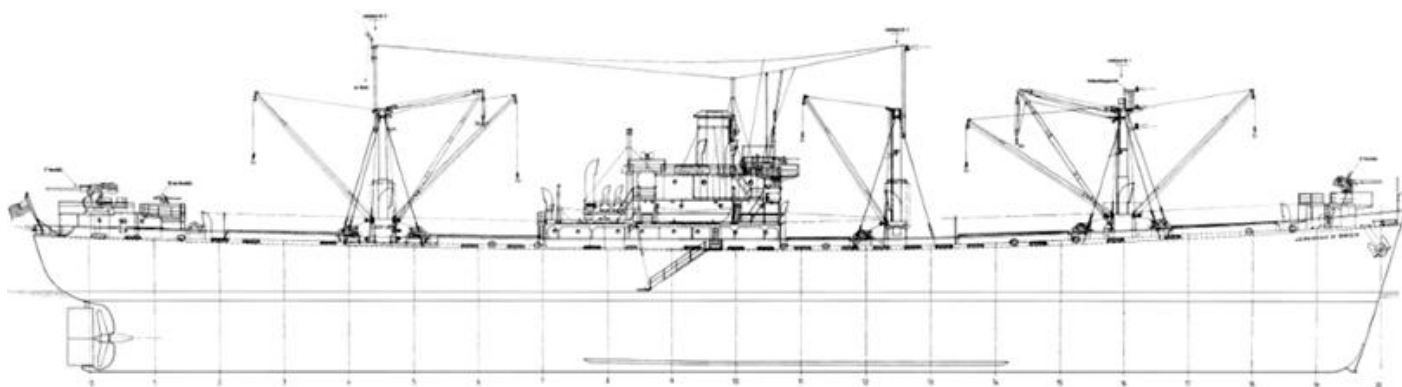
Op 16 januari 2021 liep de NIKOLAY YEVGENOV, met een lading LNG van Sabetta, Yamal, Rusland, op weg naar Tinajin, schade op aan een van haar drie azipods tijdens de doorvaart over de Noordelijke Zeeroute in het Russische Noordpoolgebied, in het kielzog van de LNG-tanker CHRISTOPHE DE MARGERIE. Beide tankers voeren zonder ijsbrekerassistentie. Nadat de tanker vanuit Sabetta met een snelheid van ongeveer 9 knopen had gevaren, vertraagde deze plotseling tot 3 knopen. Het schip zal reparaties moeten ondergaan na het lossen van de lading, naar verwachting op 28 januari 2021. (Timsen, 19-1-2021).

Reparatie van schade aan de voortstuwing in Brest

De NIKOLAY YEVGENOV, die op 16 januari 2021 schade aan haar azipod opliep toen het schip de Beringstraat naderde, is op 25 februari aangekomen bij de Damen-scheepswerf in Brest voor reparaties aan haar voortstuwing. Het schip lag tot en met 4 maart nog steeds stil. (Timsen, 4-3-2021).

Deense holdingmaatschappij zou getroffen kunnen worden door nieuwe sancties tegen Rusland

Toen er nieuwe sancties tegen Rusland werden aangekondigd, verplaatste rederij Seapeak de activiteiten van zes Russische schepen van Europa naar een Deens bedrijf in Singapore. Deze verplaatsing ontsloeg de Deense eigenaar echter niet van de EU-sancties. De NIKOLAY YEVGENOV zette koers naar Denemarken nadat het ruim 70.000 ton LNG had gelost in Rotterdam en werd op 23 september in het droogdok van de Fayard-scheepswerf in de Odensefjord geplaatst ter voorbereiding op verdere ladingen Russisch LNG. Het schip wordt geëxploiteerd door een in Singapore gevestigd bedrijf dat voor 100% in handen is van de Deense holding Seapeak Maritime Holdings (Denmark) A/S. Als controlerend eigenaar was Seapeak Maritime Holdings (Denmark) A/S verantwoordelijk voor de naleving van de sancties tegen Rusland, zelfs wanneer de activiteiten werden uitgevoerd door een dochteronderneming in een niet-EU-land. Het bedrijf exploiteert verschillende scheepvaartmaatschappijen vanuit Kopenhagen en maakt deel uit van de wereldwijde scheepvaartgroep Seapeak. In april droeg Seapeak de commerciële verantwoordelijkheid voor in totaal zes LNG-schepen – gebouwd voor het transport van gas vanuit de Russische Yamal-installatie – over van een Schotse dochteronderneming aan het Deense, in Singapore gevestigde Seapeak Maritime (Singapore) Pte. De overdracht van de scheepvaartactiviteiten met betrekking tot de Russische lading vond plaats op hetzelfde moment dat de EU en het VK besloten tot nieuwe sancties die specifiek gericht zijn op het transport en onderhoud van schepen die Russisch LNG vervoeren. De sancties kennen uitzonderingen, maar vanaf januari 2027 zal de import van Russisch LNG in de EU onder langetermijncontracten verboden zijn. Nieuwe beperkingen zullen ook van invloed zijn op het onderhoud van schepen en het transport van Russisch LNG. De Seapeak Group heeft investeerders zelf gewaarschuwd dat de sancties van zowel de EU als het VK financiële problemen veroorzaken voor de groep bij het nakomen van bestaande gasleveringscontracten. De nieuwe sancties, gericht op zowel de aankoop als het transport van Russisch LNG, zullen begin volgend jaar van kracht worden. Dit zou gevolgen kunnen hebben voor de Seapeak Group, die als gevolg hiervan al plannen heeft aangekondigd om haar LNG-activiteiten in Rusland te herstructureren. (Timsen, 23-9-2026).



RICHARD MONTGOMERY, vrachtschip type EC2-S-C1 Liberty, 15-3-1943 kiel gelegd, MC hull 1199, 15-6-1943 gedoopt RICHARD MONTGOMERY door Mrs. Rockwell en te water gelaten, 29-7-1943 opgeleverd door St. Johns River Shipbuilding Co., Jacksonville, Florida (7) aan U.S. War Shipping Administration, Jacksonville, Fla., vlag: U.S.A. (KOAA), in beheer bij Agwilines Inc. 7.176 BRT. G 562.608 cubic feet, 15.931 m³, B 499.573 cubic feet, 14.146 m³. 11 kn. 2 ketels, 220 psi (1.500 kPa. 2.500 IPK, T 3 cyl.

20-8-1944 tijdens een reis van Philadelphia en New York naar Sheerness, geladen met munitie, in de Thames Estuary door een Duits vliegtuig gebombardeerd, aan de grond gezet bij Nore Sands bij Medway Channel, het wrak verkocht aan Britse bergers, 1947 verkocht voor sloop, niet gesloopt.

Op 18 september 2026 is officieel begonnen met de demontage van de masten van de SS RICHARD MONTGOMERY in het estuarium van de Theems tussen Southend en Sheerness. De kraanponton NP 562 werd de afgelopen dagen klaargemaakt bij de Upnor Jetty aan de Medway, waar het schip op 13 september was aangekomen. De ponton meerde aan bij het wrak op positie 51.28 NB en 000.47 OL, bijgestaan door de sleepboot GPS IBERIA (MMSI: 244620729, ex EERLAND 4, ex SMIT SPANJE, ex KAPELLE). Toen het Liberty-schip in augustus 1944 aan de grond liep, bevond zich naar schatting 1400 ton onontplofte munitie aan boord, waardoor het een van de meest nauwlettend in de gaten gehouden scheepswrakken in Britse wateren is. Na jaren van planning en voorbereiding zijn scheepssingenieurs en duikers nu begonnen met het zorgvuldig afzagen en verwijderen van de masten. De operatie van £ 9,5 miljoen zal een van de meest beruchte scheepswrakken van het Verenigd Koninkrijk aanpakken, dat al lange tijd wordt beschouwd als het gevaarlijkste wrak van Groot-Brittannië.

De eerste mast zou naar verwachting op 21 september worden verwijderd, hoewel de timing afhankelijk was van het weer en de operationele omstandigheden. Nadat de masten van het wrak zijn getild, zullen ze worden vervoerd naar de Historic Dockyard Chatham, waar specialisten ze zullen beoordelen, conserveren en opslaan voordat ze voor het publiek worden tentoongesteld.



Het behoud van de structuren is bedoeld om een belangrijk stukje Brits-Amerikaanse oorlogsgeschiedenis te beschermen voor toekomstige generaties. De bestaande veiligheidszone rond het wrak blijft gedurende de hele operatie van kracht en zal nauwlettend worden bewaakt. Experts hadden eerder gewaarschuwd dat de masten een stadium hadden bereikt waarin structurele schade steeds waarschijnlijker werd. Het laten zakken van de masten tot onder zeeniveau zou de druk op het wrak verlichten en de risico's op lange termijn verminderen. Resolve Marine werkte nauw samen met haar partners om de masten succesvol te verwijderen. (Foto van de masten: Clem Rutter, Rochester, Kent, Wikipedia).

SIBU 1, IMO 9204776 (NB-343), Oil Products Tanker, 21.353 GT, 32.238 DWT, 17-4-2001 opgeleverd als SEAMULLETT aan TMS 'Seamullet' GmbH & Co. K.G., Duitsland, in beheer bij German Tanker Shipping GmbH & Co. K.G., Bremen. 2001 vlag: Isle of Man. 5-2002 vlag: Duitsland. 2-7-2020 verkocht aan Anwar Shipping Inc., Palau, in beheer bij Anwar Al Furat Petroleum, herdoopt SEAMULL. 6-2-2021 in beheer bij Petrofleet Ship Management FZC. 28-5-2024 in beheer bij Qatrat Alnada Almasi Ship Management. 9-9-2025 verkocht aan onbekende eigenaar en manager. 2-2026 vlag: onbekend. 6-2026 vlag: Eritrea (E3CB) (FALSE). 8-2026 herdoopt SIBU 1.

Tanker bevrijd van piraten

De autoriteiten in de regio Puntland in Somalië hebben de SIBU 1 bevrijd en de piraten gearresteerd tijdens een geplande operatie van 48 uur. Er vond een gewelddadige confrontatie plaats tussen Somalische troepen en de piraten voor de kust van Mudug, waarbij drie mensen om het leven kwamen en meerdere anderen gewond raakten. Het is niet duidelijk of het uitsluitend piraten betrof of slechts een deel van de bemanning. De SIBU 1 werd op 20 augustus gekaapt voor de kust van Jemen, ongeveer 136 zeemijl ten oosten van Al Mukalla, door zes piraten die het schip naar de kust van Somalië brachten. De tanker had een bemanning van 20 personen, waaronder 16 Indiërs en vier Arabieren. Het schip had een duister verleden en werd in december 2025 door de Verenigde Staten gesanctioneerd in een poging om een Egyptische zakenman te treffen. OFAC beweerde dat zijn bedrijven banden hadden met meerdere schepen van de schaduwvloot, evenals met verschillende rederijen, die werden gebruikt voor het transport van Iraanse olieproducten. Het voormalige schip SEAMULL werd overgedragen aan het management van de VAE en omgedoopt tot SIBU 1, met de claim dat het in Eritrea geregistreerd stond, wat als onjuist werd beschouwd. (Timsen. 25-9-2026).



SOUNION, IMO 9312145 (NB-334), Crude Oil Tanker, 85.206 GT, 163.759 DWT, 7-11-2006 opgeleverd als SOUNION aan Sounion Ene, Griekenland (SWGE), in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. en Delta Tankers Ltd. 28-2-2007 in beheer bij Delta Tankers Ltd., Athene. 21-8-2024 ten anker liggend tussen Eritrea en Jemen, geladen met 150.000 ton olie, geraakt door verschillende projectielen waardoor er brand ontstond aan boord en de tanker, de maritieme missie Aspides van de EU waarschuwde dat de beschadigde SOUNION een bedreiging voor het milieu vormde, de eigenaar, Delta Tankers, zei dat het schip naar een veilige bestemming zal worden overgebracht om reparaties uit te voeren. Voor zover bekend was de brand aan boord onder controle. 23-9-2024 aanvang brandbestrijding, 29-9-2024 sommige branden waren geblust en andere onder controle. 7-11-2024 op Suez Anchorage door een bergingsploeg aan boord van de sleepboot AIGAION PELAGOS (IMO 9477012, ex SEA VALIANT) begonnen de branden te blussen, de lading gelost in m.t. DELTA BLUE (IMO 9601235, 2012, 81.186 GT, 158.322 DWT), 4-12-2024 het overpompen beëindigd, m.t. DELTA BLUE vertrokken naar het Suezkanaal. 8-3-2025 van Suez Anchorage naar Ismailia, Egypte. 10-3-2025 te Ismailia, Egypte. 7-5-2025 verkocht aan Deckmann LLC, San Ramon CA, U.S.A., vlag: Palau (T8A5202), herdoopt DECKASIS. 7-11-2025 te Piraeus. (Foto DECKASIS, ex SOUNION: Nektarios Papadakis, 2-8-2025. Piraeus Roads).

Tanker beschadigd tijdens laden in Novorossiysk door Oekraïense aanval

De ARLAN en de RODOS laadden op 16 november olie in Novorossiysk, toen de haven de werkzaamheden hervatte na een tweedaagse onderbreking als gevolg van een Oekraïense raket- en droneaanval. De ARLAN raakte beschadigd door granaatscherven op het dek en het accommodatieblok. Niemand raakte gewond en de schade werd snel hersteld. De schade was echter nog steeds zichtbaar toen de tanker op 2 december de Bosporus passeerde.

In de middag van 14 november had Novorossiysk de olie-export tijdelijk opgeschort – gelijk aan 2,2 miljoen vaten per dag, oftewel 2% van het wereldwijde aanbod. De Oekraïense aanval beschadigde twee olieterminals in Novorossiysk, wat de meest verwoestende Oekraïense aanval tot nu toe was op de belangrijkste Russische infrastructuur voor de export van ruwe olie in de Zwarte Zee. De aanval op Novorossiysk volgde op maanden van Oekraïense droneaanvallen op Russische raffinaderijen, oliedepots en pijpleidingen. De Russische ruwe olie die via de Sheskharij-terminal van Novorossiysk werd geleverd, bedroeg in oktober in totaal 3,22 miljoen ton per dag. In totaal werd er in oktober 1,794 miljoen ton aan olieproducten via Novorossiysk geëxporteerd. (Timsen, 2-12-2025).

Olieverwijdering voltooid

Ruim drie maanden na de Houthi-terroristische aanval op de SOUNION is de tanker succesvol gelost. Het gevaar van een olielek is geweken, maar de tanker is zwaar beschadigd en de aanval heeft nieuwe zorgen gewekt over de omvang van de Houthi-activiteiten. Ambtenaren van het Griekse ministerie van Maritieme Zaken en Eilandbeleid bevestigden dat de verwijdering van de olie is voltooid in de ankerplaats ten zuiden van het Suezkanaal. De exploitant van de tanker, Delta Tankers uit Griekenland, had de tanker DELTA BLUE gestuurd om de olie te ontvangen. De operatie was gaande sinds 7 oktober, toen een reddingsteam van 27 mensen begon met het blussen van de 18 branden die door de Houthi-terroristen waren aangestoken nadat het schip was verlaten. De operatie werd bemoeilijkt doordat de branden, die al meer dan een maand woedden, de metalen platen van de tanker hadden aangetast. Bovendien is er geen stroom aan boord van de SOUNION. De eerste Houthi-aanval op 21 augustus had de machinekamer beschadigd en onbruikbaar gemaakt. De daaropvolgende poging om explosieven op het schip tot ontploffing te brengen, vernietigde ook de navigatiebrug en mogelijk andere bedieningsruimten. Het bergingsteam moest draagbare pompen gebruiken. (Timsen, 10-1-2026).

Lading verwijderd, wrak moet worden ontmanteld of gerepareerd

Na de succesvolle berging van de SOUNION, het schip dat vorig jaar het meest in het oog springende doelwit was van een Houthi-aanval, is de berging voltooid. De tanker zou eigenlijk gesloopt worden, omdat de eigenaren, Delta Tankers, reparatie op een scheepswerf in Turkije niet economisch haalbaar achtten. De bergingsoperatie, waarbij uiteindelijk meer dan 200 mensen betrokken waren, werd geleid door de scheepsverzekeraars, onder leiding van het Britse bedrijf Ambrey. De bergingswerkzaamheden konden pas beginnen nadat experts op het gebied van explosievenopruiming het schip hadden geïnspecteerd en alle onontplofte munitie en geïmproviseerde explosieven hadden verwijderd, het anker was opgehaald en een sleepboot was gepositioneerd. De omvang en complexiteit van de gebeurtenis betekenden dat gespecialiseerde sleepboten uit Griekenland werden gemobiliseerd en brandbestrijdingsmateriaal per chartervliegtuig werd ingevlogen, samen met specialisten van over de hele wereld. De brandbestrijding stond voor enorme uitdagingen vanwege de hitte en vochtigheid van de Rode Zee, waardoor de operaties voornamelijk 's nachts plaatsvonden. De branden werden geblust, de ladingtanks werden gerepareerd en onder druk gezet met inert gas, en het schip werd veilig verklaard. Begin oktober werd het schip naar het noorden, naar Suez, gesleept om de lading te lossen, wat nu is voltooid. (Timsen, 17-9-2026).

Beschadigde tanker naar Piraeus gesleept, herdoopt en ten anker gelegd

Verschillende sleepboten hebben de zwaar beschadigde SOUNION met succes door het Suezkanaal gesleept, op weg naar Piraeus. Het schip arriveerde op 10 maart in Ismailia. Het werd afgemeerd in de ankerplaats en is sindsdien omgedoopt tot DEAKASIS, met Malakal Harbor als thuishaven. Voordat het

schip door het kanaal voer, hield de Suezkanaalautoriteit (SCA) toezicht op de complexe losoperatie in de ankerplaats van Suez. De bergingsbedrijven Ambery en MEga Tugs, werkend onder toezicht van de SCA, hebben de resterende lading zorgvuldig overgeladen op een andere tanker, met inachtneming van strikte milieu- en veiligheidsprotocollen. Om vervuiling te voorkomen, hield het Centraal Comité voor Milieubescherming van de SCA de losoperatie nauwlettend in de gaten en werd het milieucontrolevaartuig 'Kashet 2' als voorzorgsmaatregel ingezet. Beide bedrijven werkten volgens een gezamenlijk werkplan, in samenwerking met en onder volledig toezicht van het maritieme bergingsteam van de SCA, om de lading van de tanker over te hevelen naar een andere soortgelijke tanker. Dit gebeurde volgens nauwkeurige berekeningen en met behulp van specifieke afvoersnelheden om schade of scheuren in de romp van de tanker te voorkomen. De 'Sounion' werd vervolgens door het kanaal verplaatst als onderdeel van het zuidwaartse konvooi, gesleept door de begeleidende bergingssleepboot AIGAION PELGAOS (IMO: 9477012). Het schip werd geloodst door de grootste sleepboot van de SCA, waarbij de operatie werd geleid door de grootste sleepboot van de SCA, de BARAKA 1 (IMO: 9038361), ondersteund door drie andere sleepboten van de SCA. De sleepoperatie duurde ongeveer 24 uur en 13 loodsen namen deel aan het proces in de ankerplaatsen en het kanaal. De operatie werd in meerdere fasen uitgevoerd, met wachttijden en wisselingen van loodsen. De tanker werd aanvankelijk op de avond van 8 maart vanuit de ankerplaats bij Suez naar het wachtgebied van de Grote Bittermeren gesleept. Daar wachtte de sleepboot op de doorvaart van zowel het noordwaartse als het zuidwaartse konvooi en de wisseling van loodsen, alvorens de sleepoperatie naar het gebied rond Ballah te hervatten. Daar vond opnieuw een wisseling van loodsen plaats, waarna de tanker naar Port Said werd gesleept. De sleepoperatie werd continu gemonitord door het navigatiecontrolecentrum en het netwerk van loodsstations langs het kanaal. De voorbereidingen voor de sleepoperatie omvatten het nemen van complexe maatregelen in de afgelopen maanden om de lading van de tanker, 150.000 ton ruwe olie, te lossen voordat deze door de waterweg kon varen. Het lossen van de lading was een zeer complex proces dat nauwkeurige berekeningen en coördinatie met meerdere partijen vereiste. De DEAKASIS lag op 6 september nog steeds in ballast voor anker bij Piraeus. (Timsen, 17-9-2026).

VLADIMIR LATYSHEV, IMO 9921996 (NB-341), General Cargo Ship, 6.305 GT, 8.133 DWT, 28-5-2021 opgeleverd als VLADIMIR LATYSHEV aan JSC GTLK, Rusland (UBEV8). 1-3-2022 vanaf St. Petersburg te St. Malo en aangehouden. 2-2023 verkocht aan Alpha LLC, Rusland. 16-12-2025 de handelsrechtbank van Saint-Malo heeft het Russische bedrijf Alpha LLC veroordeeld tot betaling van € 125.960 aan Timac Agro, de kunstmestfabrikant uit Saint-Malo. 18-6-2026 de geplande zitting van de echtbank van Saint-Malo werd uitgesteld en de toekomst van het schip is daardoor nog onzekerder geworden. Reder Alpha LLC verzette zich tegen de verkoop van het schip.

Rechtszitting uitgesteld

Op 17 september heeft de rechtbank van Saint-Malo de hoorzitting over de veiling van de 'Vladimir Latyshev' uitgesteld tot 19 november, in afwachting van de goedkeuring van de directie van de schatkist voor de verkoop van het schip. Dit was nodig omdat het schip door de Europese sancties was bevroren, waardoor elke eigendomsoverdracht onmogelijk was. Dit was de tweede keer op rij dat de hoorzitting over de veiling van het Russische schip, met een geschatte startprijs van € 2 miljoen, werd uitgesteld. De opbrengst van de verkoop was bedoeld om de schuldeisers van de reder, Alpha LLC, terug te betalen. Tot augustus 2025 betaalde het in Saint-Malo gevestigde bedrijf Timac Agro de kosten voor het onderhoud van het schip en de behoeften van de bemanning, met name brandstof, elektriciteit en proviand. De kunstmestproducent werd vervolgens door de Russische reder gecompenseerd. Deze heeft de rekening echter sinds februari 2025 niet meer betaald, toen het bedrijf stopte met het betalen van de havengelden van het schip nadat overboekingen tussen Europese en Russische banken waren geblokkeerd. Geconfronteerd met deze openstaande betalingen heeft Timac Agro verzocht om het vrachtschip te veilen. Het schip biedt momenteel onderdak aan vier bemanningsleden. De kapitein, die al bijna een jaar aan boord is, zou naar verwachting binnenkort worden ontslagen. (Timsen, 18-9-2026).



[Rotterdamse Scheepvaartboekhandel](#)

AGENDA

- 2 t/m 5 november 2027, 43e editie Europort, Ahoy, Rotterdam
- 7 november 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Michael Schaap, Commercieel Directeur van Titan Clean Fuels geeft een lezing over: Het nieuwe bunkeren: hoe LNG het voorbeeld is geworden voor toekomstige scheepsbrandstoffen.
- 5 december 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

2 januari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

9 januari 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

16 januari 2027, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. (Zware) Kees Wiersum van BigLift met zijn verhaal over “Varen in de diepvries”.

6 februari 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

13 februari 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

6 maart 2027, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum

13 maart 2027, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

13 maart 2027, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. (NB een week eerder als gebruikelijk vanwege de beschikbaarheid van de zaal).



COSTA FORTUNA, IMO 9239783 (NB-329), Passenger (Cruise) Ship, 102.669 GT, 6-9-2003 terug te Genua nadat te Palermo de laatste handelingen zijn verricht, 17-11-2003 opgeleverd door Finacantieri Shipyard, Sestri Ponente (6086) als COSTA FORTUNA aan Costa Crociere S.p.A., Genua-Italië (IBNY), 101.350 GT. 3.470 passagiers, 40.000 kW. 6-2015 in beheer bij Carnival Maritime GmbH., Hamburg. 5-2025 verkocht aan MV Cruises II Vessel Co. Ltd., Genua-Italië, in beheer bij Costa Crociere S.p.A., Genua en Carnival Maritime GmbH., Hamburg. 2026 verkocht aan MV Cruises I Vessel Co. Ltd., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2602), in beheer bij Anglo-Eastern Cruise Management Inc. voor Margaritaville at Sea, 9-2026 herdoopt MVAS BEACHCOMBER. (Foto: Teun van der Zee, 19-9-2008, Rhodos).

FUNCHAL, IMO 5124162 (NB-283), 1961 opgeleverd door Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Helsingør (353) als FUNCHAL aan Empresa Insulana de Navegação, Lissabon-Portugal. 10.031 BRT. 21-8-2013 verkocht aan Pearl Cruises Transportes, vlag: Portugal (MAR), in beheer bij Sociedade de Consultores Maritimos Lda (SCMA), Lissabon, Portugal en in de vaart voor Portuscale Cruises.

2-1-2015 te Lissabon en opgelegd.

12-2019 gerechtelijk verkocht voor € 3,91 M. aan Signature Living (British Hotel). (SLG Cruise Ltd., Newmarket, United Kingdom), vlag: Portugal (PMD). Het plan was om het schip op het strand van Ibiza in te zetten. 2020 Signature Living failliet verklaard. 29-1-2021 gerechtelijk verkocht aan Anchor Shipbroking, Griekenland. 4-2021 verkocht aan Teamson LDA, Funchal, Portugal, vlag: Portugal (PMD). 7-2021 in dok Naval Rocha Shipyards te Lissabon om ingericht te worden als luxe boutique hotel. (Foto: Ruud Zegwaard, 25-7-2010).



Voormalig cruiseschip wordt naar Liverpool gesleept

De FUNCHAL zal binnenkort naar Liverpool worden gesleept, nu de nieuwe eigenaren, Signature Living, de laatste betaling voor het schip hebben gedaan.

Hun plannen zijn opnieuw gewijzigd en ze zullen haar niet in Ibiza vestigen zoals eerder gemeld. Signature Living is van plan het cruiseschip te renoveren en er vervolgens een permanente plek als hotelschip te vinden. In december 2018 werd de FUNCHAL op een veiling verkocht voor 3,9 miljoen euro aan de hoteluitbater. (Timsen, 23-10-2019).

Het stilgelegde cruiseschip wordt geveild

De FUNCHAL werd te koop aangeboden via een veiling met gesloten biedingen. Het schip, dat tot voor kort werd geëxploiteerd door Portuscale Cruises, heeft de afgelopen 15 jaar grotendeels in de haven van Lissabon gelegen. In een bericht in de Portugese krant Correio da Manhã maakte een rechtbank op Madeira bekend dat de verkoop onderdeel uitmaakte van de insolventieprocedure van het bedrijf Teamson Lda. Het bedrijf had het schip in april 2021 verworven als onderdeel van een project waartoe ook de ASTORIA behoorde (die inmiddels is gesloopt). Destijds was de onderneming gelinkt aan een crypto-investeerder die van plan was een cruisemaatschappij in Portugal op te zetten.

Volgens de curatoren werd de FUNCHAL verkocht in de huidige staat, met een minimumbod van € 802.354. Geïnteresseerden werden uitgenodigd om schriftelijke biedingen in te dienen op een adres in Lissabon vóór 30 september 2026. Naast basiscontact- en persoonsgegevens moesten bidders een cheque overleggen ter hoogte van een waarborgsom van tien procent van het bod.

Hoewel de nieuwe eigenaren verantwoordelijk zijn voor alle kosten die met de aankoop gepaard gaan, wordt het schip schuldenvrij aangeboden. Potentiële kopers krijgen ook de gelegenheid om het schip te bezichtigen op 18 september 2026. De opening van de biedingen vindt plaats tijdens een openbaar evenement aan boord van het schip op 9 oktober 2026.

In 2021 liet Teamson de FUNCHAL naar een droogdok in Lissabon verplaatsen, zogenaamd ter voorbereiding op de verbouwing van het historische schip tot hotel. Hoewel het project nooit werd voltooid, meldden curatoren dat het schip toen al asbestvrij was en over de benodigde vergunningen voor hotelactiviteiten beschikte. De FUNCHAL werd tot voor kort geëxploiteerd door Portuscale Cruises, een in Portugal gevestigde cruisemaatschappij die Classic International Cruises opvolgde. Het bedrijf, opgericht in 2013, verwierf het schip tijdens een moderniseringsproces om te voldoen aan de nieuwste SOLAS-regelgeving.

Hoewel de FUNCHAL aanvankelijk weer in dienst trad onder de nieuwe merknaam, waren de activiteiten van korte duur; het schip werd al in 2015 opnieuw uit de vaart genomen. Het Britse bedrijf Signature Living kocht het schip in 2018 met de bedoeling het om te bouwen tot een partyschip voor ravers op Ibiza. Later besloot het bedrijf het schip naar Liverpool te laten slepen om het te transformeren tot een drijvend hotel. Dit project werd echter ook afgebroken en de FUNCHAL bleef in Lissabon liggen. (Timsen, 10-9-2026).

Bouw vijfde Icon Class-schip Royal Caribbean officieel gestart

Royal Caribbean International is gestart met de fysieke bouw van het vijfde schip in de Icon Class. Bij scheepswerf Meyer Turku in het Finse Turku vond begin deze week een kielleggingsceremonie plaats. Het nieuwe schip moet in 2028 in de vaart komen. Tijdens de ceremonie werd het eerste grote stalen bouwblok

in het droogdok geplaatst. Vanaf dat moment wordt het schip de komende twee jaar verder opgebouwd bij Meyer Turku.



Kiellegging markeert bouwstart

De kiel vormt de ruggengraat van een schip en loopt langs de onderkant en het midden van de romp. Het onderdeel vormt daarmee de basis voor de verdere constructie van het schip.

Voorafgaand aan het plaatsen van het eerste bouwblok legden Royal Caribbean en scheepswerf Meyer Turku een laag vers geslagen munten onder het staal. Het gaat om een maritieme traditie die bij de start van de bouw van een nieuw schip wordt toegepast. De munten moeten het schip geluk brengen tijdens de verdere bouw en bij de toekomstige reizen. Met het plaatsen van het eerste bouwblok is de bouw van het nieuwe cruiseschip officieel van start gegaan.

Over de precieze invulling van het nieuwe schip is voorlopig nog weinig bekend. Royal Caribbean laat weten dat het vijfde schip binnen de Icon Class opnieuw verschillende soorten ervaringen zal samenbrengen. Daarbij gaat het onder meer om activiteiten, ontspanning, familie-ervaringen en entertainment. Daarmee borduurt de rederij voort op het concept waarmee de Icon Class zich onderscheidt binnen de vloot.

De Icon Class vormt een belangrijke pijler binnen de uitbreidingsplannen van Royal Caribbean. Na het vijfde schip staan namelijk alweer twee volgende schepen in deze klasse op de planning. Het zesde Icon Class-schip (NB-1409) moet in 2029 in de vaart komen, gevolgd door een zevende schip in 2030. Daarmee blijft de rederij de komende jaren fors investeren in de verdere uitbreiding van deze scheepsklasse.

Voorlopig blijft het echter nog afwachten hoe het vijfde schip er precies uit komt te zien. Royal Caribbean zal op een later moment meer details bekendmaken, waaronder de officiële naam en de specifieke voorzieningen aan boord.

Het vierde schip in de Icon Class staat gepland om in 2027 in de vaart te komen. Ook dit schip heeft officieel nog geen naam gekregen. De komende jaren zullen er naar verwachting dan ook geleidelijk meer details naar buiten komen over de nieuwe schepen en de manier waarop Royal Caribbean de Icon Class verder wil uitbreiden. (Bron en foto NB-1408: Cruisereiziger, 17-9-2026).

GOLDEN HORIZON verkocht aan een Zwitsers bedrijf

De GOLDEN HORIZON, die sinds 2022 in Split lag afgemeerd, is verkocht aan een Zwitsers bedrijf. Het zeilschip, voorheen FLYING CLIPPER geheten, werd oorspronkelijk in 2022 te koop aangeboden voor 100 miljoen pond (toen 120 miljoen dollar) en is naar verluidt verkocht voor 110 miljoen pond (130 miljoen dollar). Het grootste vierkantgetuigde cruiseschip ter wereld is een replica van het beroemde zeilschip FRANCE II, dat in 1913 werd gebouwd. Het schip werd oorspronkelijk in 2014 besteld door de Zweedse cruisemaatschappij Star Clippers, maar kon door een juridisch geschil met Brodosplit nooit in dienst treden.

Het schip, dat toen nog FLYING CLIPPER heette, werd in de zomer van 2019 door Brodosplit voltooid. Brodosplit annuleerde de verkoop echter in augustus 2019 vanwege het "niet nakomen van contractuele verplichtingen" door Star Clippers. De scheepswerf noemde als reden de vertraging van de koper bij het verkrijgen van enkele belangrijke scheepsonderdelen en de bijbehorende technische documentatie, en het "onterecht activeren van bankfinanciering, inclusief een staatsgarantie van € 12 miljoen (toen US\$ 14 miljoen)". Deze acties leidden tot een uitstel van de levering met bijna twee jaar. De FLYING CLIPPER werd verkocht aan het Britse Tradewind Voyages, maar ook zij konden het schip niet in gebruik nemen, omdat

het in beslag was genomen door de Britse autoriteiten vanwege het toen lopende juridische geschil tussen Star Clippers en Brodosplit. (Timsen, 14-9-2026).

GOLDEN HORIZON, IMO 9793545, Passenger (Cruise) Ship, 8.784 GT, 2.120 DWT, in aanbouw voor Div Cruises doo als FLYING CLIPPER, 9-6-2021 opgeleverd als GOLDEN HORIZON aan XB AHTS Hero Shipping Inc., Kroatië (9A6701), in beheer bij Brodosplit-Plovidba doo.

15-7-2021 in de haven van Dover vastgehouden. Dit was de meest recente ontwikkeling in een langlopend juridisch geschil tussen de scheepsbouwers in Kroatië en de cruisemaatschappij die de bouw ervan had besteld. Een Britse Admiraliteitsrechtbank had bevolen het schip in de haven van Dover vast te houden nadat het was aangekomen na een evenement voor de reisbranche voorafgaand aan de inauguratie. De cruisemaatschappij had dit bevel aangevraagd vanwege een financieel geschil met de scheepsbouwers, die eigenaar van het schip bleven en het verhuurden aan een nieuw opgericht bedrijf. Het schip werd op 16 juli vrijgegeven om de inaugurele reizen voort te zetten. Het schip, dat eind dit jaar en opnieuw in 2022 in Australië zou varen, was bezig met zijn eerste vaarten toen het in beslag werd genomen vanwege een claim dat de scheepswerf die het schip had gebouwd, nog 11 miljoen dollar tegoed had. (Timsen, 18-7-2021).

12-2023 verkocht aan Brodosplit-Plovidba doo, Kroatië.

3-6-2026 verkocht aan XB AHTS Hero Shipping Inc., Kroatië (9A6701), in beheer bij Columbia Shipmanagement Rijeka doo, Rijeka.

HERO OF THE SEAS, IMO 1083023 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 248.663 GT, 21.513 DWT, 8-9-2025 kiel gelegd onder bouwnummer MEYER TURKU 1403, 4-9-2026 te water gelaten, 30-11-2027 geplande oplevering als HERO OF THE SEAS aan Hero of the Seas LLC, vlag: Bahamas, in beheer bij Royal Caribbean Cruises Ltd (RCL), Miami FL.

Royal Caribbean benoemt generaal Lori J. Robinson tot doopmoeder LEGEND OF THE SEAS

Royal Caribbean International heeft de gepensioneerde Amerikaanse luchtmachtgeneraal Lori J. Robinson benoemd tot officiële doopmoeder van de Legend of the Seas. De voormalige commandant is de eerste vrouwelijke 'combatant commander' van de Verenigde Staten en was eerder leidinggevende van NORAD en NORTHCOM.

Robinson krijgt haar officiële rol tijdens de naamgevingsceremonie van het nieuwe Icon Class-schip. Deze vindt plaats op 11 november 2026, Veterans Day, in Fort Lauderdale, Florida.



Naamgevingsceremonie op Veterans Day

De Legend of the Seas maakt na haar eerste zomerseizoen in Europa in november de oversteek naar de Verenigde Staten. Royal Caribbean verwelkomt het schip vervolgens officieel in Fort Lauderdale tijdens de naamgevingsceremonie.

De bijeenkomst staat niet alleen in het teken van de komst van het nieuwe schip, maar ook van de militaire dienst van veteranen, actieve militairen en militaire gezinnen. Robinson wordt daarbij geëerd vanwege haar loopbaan binnen de Amerikaanse luchtmacht en haar inzet als rolmodel voor vrouwen in militaire dienst. Robinson diende 37 jaar bij de Amerikaanse luchtmacht en vervulde verschillende leidinggevende functies.

28 restaurants en zeven zwembaden

De Legend of the Seas is het nieuwste schip binnen de Icon Class van Royal Caribbean. Het schip richt zich met name op gezinnen en combineert activiteiten, ontspanning, restaurants en entertainment.

Aan boord zijn 28 eetgelegenheden, waaronder het interactieve Royal Railway – Legend Station en de Hollywoodland Supper Club, waar een meergangendiner wordt gecombineerd met entertainment.

Daarnaast beschikt het schip over zeven zwembaden en verschillende attracties. Een daarvan is Crown's Edge, een combinatie van een skywalk en zipline op ongeveer 47 meter boven de oceaan.

Op entertainmentgebied zijn onder meer America's Got Talent LIVE on Legend of the Seas en een productie gebaseerd op Roald Dahls Charlie and the Chocolate Factory te zien.

Cruises vanuit Fort Lauderdale

Na de aankomst in Fort Lauderdale gaat de Legend of the Seas cruises uitvoeren vanuit Zuid-Florida. Het programma bestaat uit 6-daagse cruises naar het westelijke Caribisch gebied en 8-daagse cruises naar het zuidelijke Caribisch gebied.

Tijdens de zuidelijke routes worden onder meer Oranjestad op Aruba en Willemstad op Curaçao bezocht. Alle cruises met de Legend of the Seas doen bovendien Perfect Day at CocoCay op de Bahama's aan. Dit privé-eiland van Royal Caribbean beschikt onder meer over stranden, een waterpark, zwembaden en swim-upbars. (Bron en foto: Cruisereiziger, 18 september 2026).



MSC WORLD ASIA heeft laatste zeetests afgerond

Het aftellen naar de komst van MSC WORLD ASIA is begonnen. Het nieuwe vlaggenschip van MSC Cruises heeft met succes de laatste zeetests afgerond. De officiële oplevering van het schip staat gepland voor 25 november 2026. De laatste tests vonden deze week plaats voor de Franse westkust. Tijdens de uitgebreide proefvaarten werden onder meer de motoren, manoeuvreerbaarheid, energie-efficiëntie en veiligheidssystemen van het schip uitvoerig getest. Ook de snelheid en remweg kwamen aan bod.

De laatste tests vonden deze week plaats voor de Franse westkust. Daarbij werden onder meer de motoren, manoeuvreerbaarheid, energie-efficiëntie, veiligheidssystemen, snelheid en remweg van het schip uitgebreid getest. Een eerste reeks zeetests werd in juli al met succes uitgevoerd.

MSC WORLD ASIA wordt het 24e schip in de vloot van MSC Cruises en het derde schip van de World Class dat op LNG vaart. Net als MSC World Europa en MSC World America is het ontworpen als een bestemming op zich, waar design, entertainment, gastronomie en unieke ervaringen aan boord samenkomen.

Vanaf december in de vaart

Aan boord ontdekken passagiers meer dan 40 restaurants, bars en lounges, een uitgebreid aanbod aan internationaal entertainment en tal van ruimtes en activiteiten voor het hele gezin. Vanaf 4 december 2026 gaat MSC World Asia vanuit Barcelona van start met zijn eerste zevendaagse cruise. Tijdens de Middellandse Zeeroutes doet het schip Barcelona, Marseille, Genua, Civitavecchia voor Rome, Messina en Valletta aan. In elk van deze havens is het mogelijk om in te schepen.

Voordat de eerste passagiers aan boord gaan, worden bij Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire de laatste afwerkingen uitgevoerd. Het schip wordt op 25 november officieel opgeleverd aan MSC Cruises en vaart vervolgens naar Le Havre, waar op 28 november 2026 de officiële doopceremonie plaatsvindt. (Bron en foto: Cruisereiziger, 15 september 2026).

MSC WORLD ASIA, IMO 9901556 (NB-342), passagiersschip, 205.700 GT, 20-1-2020 in aanbouw onder bouwnummer ATLANTIQUE CHANTIERS Y34, 29-5-2025 geplande oplevering, 21-5-2024 kiel gelegd, 6-2026 nieuwe geplande oplevering, 8-11-2025 te water gelaten, 18-7-2026 te St. Nazaire na een proefvaart, vlag: Frankrijk (FNAX), 9-9-2026 t/m 11-9-2026 proefvaart, 25-11-2026 geplande oplevering aan World 3 Cruises Ltd., vlag: Malta, in beheer bij MSC Cruises S.A., Genève. 4-12-2026 ETD Barcelona op de eerste cruise.

MSC WORLD ATLANTIC bereikt belangrijke mijlpaal met tewaterlating in Saint-Nazaire

De bouw van de MSC World Atlantic heeft een nieuwe mijlpaal bereikt. Het toekomstige vlaggenschip van MSC Cruises is afgelopen week voor het eerst te water gelaten bij de scheepswerf Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire, Frankrijk.

Tijdens de zogenoemde 'float-out' wordt een schip vanuit het bouwdok naar het water verplaatst. Daar wordt de verdere afbouw uitgevoerd, waaronder de inrichting van de publieke ruimtes, het interieur en de laatste technische werkzaamheden.

MSC World Atlantic wordt het 25e schip van MSC Cruises en het vierde LNG-aangedreven schip binnen de World Class-serie.



Het schip is ontworpen met een combinatie van Europese elementen en Amerikaanse invloeden. Vanaf november 2027 gaat MSC World Atlantic cruises vanuit het Caribisch gebied uitvoeren. Het programma bestaat uit afwisselend 7- en 14-daagse cruises naar het oostelijke en westelijke Caribisch gebied. Tijdens de routes wordt onder meer Ocean Cay MSC Marine Reserve op de Bahama's aangedaan, de privébestemming van MSC Cruises.

Aan boord wordt het schip verdeeld in zeven verschillende zogenoemde districten. Deze gebieden krijgen elk een eigen sfeer, voorzieningen en entertainmentaanbod. MSC Cruises wil hiermee verschillende stijlen, smaken en invloeden van beide zijden van de Atlantische Oceaan samenbrengen.

Na de float-out blijft MSC World Atlantic voorlopig bij Chantiers de l'Atlantique voor nadere afwerking. De oplevering aan MSC Cruises staat gepland voor 2027, waarna het schip in november aan zijn eerste Caribische seizoen begint. De cruises met MSC World Atlantic zijn inmiddels te boeken. (Bron en foto: Cruisereiziger, 30 september 2026).

De laatste cruise van NORWEGIAN SKY is geannuleerd vanwege veiligheidsredenen

Norwegian Cruise Line heeft de laatste geplande afvaart van de NORWEGIAN SKY geannuleerd voordat het schip de vloot verlaat om zich aan te sluiten bij Cordelia Cruises, een cruisemaatschappij gevestigd in India, voor een langdurige charter. Het schip zou oorspronkelijk op 9 september 2026 vanuit Athene vertrekken voor een 21-daagse repositioneringscruise naar Dubai, maar deze werd ingekort tot 18 dagen met Muscat als eindbestemming om de Perzische Golf te vermijden. De cruise is nu echter geannuleerd. Gasten ontvangen een terugbetaling en 50% tegoed voor een toekomstige cruise als compensatie voor de wijziging. Het tegoed kan worden gebruikt voor elke gepubliceerde NCL-afvaart tot en met 31 december 2027. De cruisemaatschappij verklaarde: "Gezien de aanhoudende onzekerheid in de regio hebben we niet langer het vertrouwen dat nodig is om de ervaring te bieden die u verwacht en verdient. Hoewel dit een moeilijke beslissing was, stonden de veiligheid en het welzijn van onze gasten en bemanning voorop bij elke stap in het proces, en wij zijn ervan overtuigd dat dit de juiste beslissing is." (Timsen, 5-8-2026).

NORWEGIAN SKY, IMO 9128532, Passenger (Cruise) Ship, 77.104 GT, 26-7-1999 opgeleverd door Bremer Vulkan A.G. (108) als NORWEGIAN SKY. 4-7-2004 te Honolulu gedoopt PRIDE OF ALOHA door Margaret Inouye (echtgenote van U.S. senator Daniel Inouye). 6-2008 herdoopt NORWEGIAN SKY. 12-1-2016 verkocht aan Norwegian Sky Ltd., Bahamas (C6PZ8), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami FL.

De laatste cruise van de NORWEGIAN SKY geannuleerd vanwege veiligheidsredenen

Norwegian Cruise Line heeft de laatste geplande afvaart van de NORWEGIAN SKY geannuleerd voordat het schip de vloot verlaat om zich aan te sluiten bij Cordelia Cruises, een cruisemaatschappij gevestigd in India, voor een langdurige charter. Het schip zou oorspronkelijk op 9 september 2026 vanuit Athene vertrekken voor een 21-daagse repositioneringscruise naar Dubai, maar deze werd ingekort tot 18 dagen met Muscat als eindbestemming om de Perzische Golf te vermijden. De cruise is nu echter geannuleerd. Gasten ontvangen een terugbetaling en 50% tegoed voor een toekomstige cruise als compensatie voor de wijziging. Het tegoed kan worden gebruikt voor elke gepubliceerde NCL-afvaart tot en met 31 december 2027. De cruisemaatschappij verklaarde: "Gezien de aanhoudende onzekerheid in de regio hebben we niet

langer het vertrouwen dat nodig is om de ervaring te bieden die u verwacht en verdient. Hoewel dit een moeilijke beslissing was, stonden de veiligheid en het welzijn van onze gasten en bemanning voorop bij elke stap in het proces, en wij zijn ervan overtuigd dat dit de juiste beslissing is." (Timsen, 5-8-2026).



Het NCL-cruiseschip zal onder de naam CORDELIA SKY varen

De CORDELIA SKY zal onder de naam CORDELIA SKY varen voor de Indiase cruisemaatschappij Cordelia Cruises. Na de ingebruikname van het schip, samen met de CORDELIA EMPRESS, het voormalige Royal Caribbean-schip EMPRESS OF THE SEAS, waren er cruises gepland vanuit Mumbai en Chennai eind 2027. De CORDELIA SKY is op 13 september 2026 afgemeerd bij een scheepswerf in Yalova voor een renovatie en zal varen voor de Indiase cruisemaatschappij Cordelia Cruises, die het schip heeft overgenomen van de Amerikaanse Norwegian Cruise Line (NCL). Het schip was 27 jaar in dienst bij NCL en werd verkregen via een langlopende leaseovereenkomst. Oorspronkelijk was er een 23-daagse overtocht naar het Midden-Oosten gepland voorafgaand aan de overdracht. Deze werd echter geannuleerd vanwege veiligheidsrisico's in de regio. De exploitatie van het schip zou op 23 oktober van start gaan. De eerste plannen omvatten twee- tot vijfdaagse cruises naar bestemmingen in India, waaronder Lakshadweep en Goa. Vanaf juni 2027 zouden er zevendaagse cruises tussen Chennai en Singapore worden aangeboden, met tussenstops in Maleisië en Thailand. De "Norwegian Sun" zal naar verwachting eind 2027 aan de vloot worden toegevoegd. Het schip, gebouwd door Lloyd Werft Bremerhaven in 2001, is een halfzus van de CORDELIA SKY. (Timsen, 20-9-2026. Foto: Nektarios Papadakis, 8-9-2026, Heraklion).

Ambassador Cruise Line neemt Oceania SIRENA over en start Duitse cruisemerk

Ambassador Cruise Line neemt de Oceania Sirena over van Oceania Cruises. Het schip wordt vanaf 2028 onderdeel van de vloot van Ambassador en krijgt de naam Ambella. Tegelijkertijd kondigt de Britse rederij de start aan van een eigen Duits cruisemerk: Ambassador Kreuzfahrten. Met de komst van de Ambella groeit de vloot van Ambassador van drie naar vier schepen. Het schip biedt plaats aan circa 670 passagiers en zal vanaf de zomer van 2028 cruises voor de Duitse markt uitvoeren.

Oceania Sirena blijft tot 2028 bij Oceania

De overname vindt plaats via een zogenoemde leasebackconstructie. Daardoor blijft de Oceania Sirena tot het voorjaar van 2028 onder de naam en het merk van Oceania Cruises varen. Daarna wordt het schip omgedoopt tot Ambella en toegevoegd aan de vloot van Ambassador. Het wordt het eerste schip van de nieuwe Duitse tak van de rederij.

Ambassador positioneert Ambassador Kreuzfahrten als een exclusief voor volwassenen bedoeld product voor de Duitse markt. Vanuit Bremerhaven en Kiel moet de Ambella Duitstalige cruises aanbieden met persoonlijke service, gastronomie en routes die zijn gericht op de bestemmingen.

Duitsland is volgens Ambassador met jaarlijks meer dan 2,8 miljoen cruise-passagiers de grootste cruisemarkt van Europa. De rederij verwacht dat vooral Duitse stellen, ervaren cruisereizigers en riviercruise-passagiers die de zee-cruise willen ontdekken tot de doelgroep behoren.

Cruises vanuit Bremerhaven en Kiel

Voor de zomer van 2028 staan tussen mei en september naar verwachting twee repositioneringscruises en elf reguliere cruises gepland. De Ambella gaat daarbij bestemmingen in Noord-Europa en de Baltische staten aandoen. Daarnaast staan enkele routes naar Zuid-Europa op het programma.

Door de relatief beperkte omvang van het schip zegt Ambassador meer flexibiliteit te hebben bij het samenstellen van de routes. Daardoor kunnen ook havens worden bezocht die minder geschikt zijn voor grotere cruiseschepen.

Christian Verhounig, CEO van Ambassador Cruise Line, noemt de overname een belangrijke stap in de Europese groeistrategie van het bedrijf. “De overname van de Oceania Sirena, de toekomstige introductie als Ambella en de start van Ambassador Kreuzfahrten zijn een belangrijke mijlpaal op onze weg om Ambassador uit te bouwen tot Europa’s toonaangevende aanbieder van betaalbare kwaliteit in het Silver Ager-segment”, aldus Verhounig.

“Toen we Ambassador in 2021 oprichtten, zagen we een duidelijke marktkans voor een betaalbare cruise-ervaring van hoge kwaliteit die authentiek, gastvrij en toegankelijk is. We wilden de tradities van klassieke cruises combineren met de normen en verwachtingen van de hedendaagse gast. Die filosofie vormt nog altijd de basis van ons succes. De toetreding tot de Duitse markt met Ambassador Kreuzfahrten is de volgende fase van deze groeistrategie.”



Ambassador groeit in Europa

De overname van de Oceania Sirena is de nieuwste stap in de uitbreiding van Ambassador. De rederij werd in 2021 opgericht en verwelkomde in april 2022 de eerste gasten aan boord van de Ambience. In 2023 volgde de Ambition.

In januari 2025 fuseerde Ambassador met de Franse cruisemaatschappij Compagnie Française de Croisières (CFC). Daarmee kwam de Renaissance bij de vloot. In september 2026 werd CFC omgedoopt tot Ambassador Croisières.

De Ambience en Ambition blijven voornamelijk vanuit Groot-Brittannië varen. De Renaissance richt zich in de zomer op de Franse markt en wordt in de winter ingezet voor het cruiseprogramma van Ambassador in het Caribisch gebied, waarbij cruisereizigers uit onder meer Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland worden bediend.

Volgens Verhounig heeft de samenvoeging van de bedrijven geleid tot een grotere Europese organisatie en meer schaalvoordelen. “Onze samenwerking met CFC geeft ons meer omvang, financiële stabiliteit en een sterker Europees platform, terwijl we tegelijkertijd het eigen karakter van de markten die we bedienen kunnen behouden”, zegt hij.

“Groeï betekent voor ons dat we een veerkrachtige Europese cruisemaatschappij opbouwen die duurzame groei op lange termijn realiseert en tegelijkertijd trouw blijft aan wat Ambassador vanaf het begin succesvol heeft gemaakt. De Ambella is het juiste schip, Duitsland is de juiste markt en wij denken dat dit het juiste moment is om deze volgende stap te zetten.”

Ambella wordt ook campus voor Semester at Sea

Naast de cruises voor de Duitse markt krijgt de Ambella nog een tweede functie. Ambassador Cruise Line heeft een langlopende overeenkomst gesloten met het Institute for Shipboard Education (ISE), de organisatie achter Semester at Sea.

Semester at Sea werd in 1963 opgericht en biedt studenten de mogelijkheid om onderwijs te combineren met internationale reizen. Het schip fungeert daarbij als een varende campus en bezoekt verschillende bestemmingen over de hele wereld. Sinds de start hebben volgens het ISE meer dan 73.000 mensen aan het programma deelgenomen. Het programma is vooral gericht op studenten van Amerikaanse colleges en universiteiten, maar ook internationale studenten kunnen deelnemen.

Volgens de overeenkomst zal de Ambella ongeveer acht maanden per jaar worden ingezet voor Semester at Sea, buiten het Duitse zomerseizoen. De eerste periode staat gepland van september 2028 tot april 2029. De samenwerking is in eerste instantie aangegaan voor een periode van tien jaar.

Scott Marshall, president en CEO van het Institute for Shipboard Education, noemt Ambassador de juiste partner voor de volgende fase van Semester at Sea. "Zonder twijfel is Ambassador de juiste partner en de Ambella het juiste schip om het Semester at Sea-programma op een betekenisvolle en positieve manier verder te brengen. Onze doelstellingen en waarden sluiten aan bij die van Ambassador. Aan boord van de Ambella kunnen we onze ambities voor het programma verder uitbreiden."

"Ik kijk er enorm naar uit dat de reis in het najaar van 2028 van start gaat met studenten, docenten en medewerkers, die allemaal klaar zijn voor een van de belangrijkste leerervaringen van hun leven."

Verkoop Ambassador Kreuzfahrten start in november

Ambassador wil de eerste details over het Duitse programma voor 2028 voorafgaand aan de verkoop bekendmaken. Daarbij gaat het onder meer om de volledige routes en het aanbod aan boord van de Ambella. De verkoop op de Duitse markt moet in november 2026 starten.

De komst van de Ambella betekent daarmee niet alleen een uitbreiding van de vloot van Ambassador, maar ook de eerste directe entree van de Britse rederij op de Duitse markt.

(Bron: Cruisereiziger, 23 september 2026. Foto: Koos Goudriaan, 02-02-2025, Willemstad Curaçao).

SIRENA, IMO 9187899 (NB-343), 19-12-1997 kiel gelegd, 12-5-1999 te water gelaten, 22-6-1999 opgeleverd door STX France S.A., Saint-Nazaire (O31) aan Copropriete du Navire, Gibraltar, in beheer bij Renaissance Cruises Inc., 12-1999 gedoopt R FOUR te Fort Lauderdale. 26-9-2001 aan de ketting gelegd te Utuoroa. 2001 in beheer bij Martinoli S.A.M. 10-2002 verkocht aan Princess Cruises Lines Ltd., Gibraltar, herdoopt TAHITIAN PRINCESS. 11-2002 verkocht aan FPP SAS. 6-2006 ingebracht bij Princess Cruise Lines Ltd., Hamilton-Bermuda, 6-2006 in beheer bij V-Ships Leisure SAM. 12-1-2009 in beheer bij Princess Cruise Lines Ltd., Hamilton-Bermuda. 2-12-2009 tijdens een dokbeurt te Singapore herdoopt OCEAN PRINCESS. 8-3-2016 verkocht aan Sirena Acquisition, Marshall Islands (V7RX6), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami FL.

bvdvzw@schepvaartboekhandel.nl
mobile + 31 (0) 6 16666735

info@observator.nl
+31 10-214 2705

ljharri@xs4all.nl
+31 (0) 20-624 8052



Rotterdamse Scheepvaartboekhandel - Observator - L.J. Harri



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Improving	510 / LDT	530 / LDT	540 / LDT
2	Pakistan	Softening	500 / LDT	520 / LDT	530 / LDT
3	India	Steady	465 / LDT	485 / LDT	495 / LDT
4	Turkey	Steady	300 / LDT	310-315 / LDT	325-330 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 2-10-2026

ALEV TIN SHELKOVNIKOV, IMO 7943287, General Cargo Ship., 2.478 GT, 1981 opgeleverd door Volodarskiy, Rybinsk (84) als SORMOVSKIY-118 aan U.S.S.R. 1992 over aan White Sea Shipping Co., Rusland. 21-8-2019 verkocht van Agropoli Capital Inc., Panama aan Ilkantra Enterprise Ltd., Panama, herdoopt ALEV TIN SHELKOVNIKOV. 5-2021 verkocht aan Marlin Denizcilik Teknik, Panama. 4-2-2026 verkocht aan Ilkantra Enterprise Ltd., Kameroen (TJMC8004), in beheer bij Marlin Denizcilik Teknik. 10-9-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASIA CEMENT No. 3, IMO 8806254, Cement Carrier, 7.608 GT, 12.332 DWT, 20-2-1989 te water, 15-5-1989 opgeleverd door Shin Kurushima DY, Akitsu (2600) als ASIA CEMENT No. 3 aan U-Ming Marine

Transport Corp., Taiwan (BLBM). 7.608 BRT, 12.332 DWT. 9-2026 verkocht voor sloop (as is Taiwan 446 USD/TO).

B-LPG SOPHIA, INO 9175846 (NB-326), LPG Tanker, 5.473 GT, 1997 opgeleverd als AINTREE. 4-2014 verkocht van Aintree Shipping Ltd., Panama aan Darko King Maritime Ltd., Bahamas, herdoopt PGC DARKO KING. 3-2017 herdoopt COTSWOLD. 9-2019 herdoopt B-LPG SOPHIA. 4-2022 verkocht aan ATLANTIS GAS DMCC, Panama (H9UY), in beheer bij Neptune Fleet Managers Pte. Ltd., Singapore. 13-10-2024 bij Kutubdia Island, Bangladesh in de Golf van Bengalen, tijdens het overslaan van LPG uit de LPG tanker CAPTAIN NIKOLAS in brand geraakt, de 26 opvarenden zijn aan boord genomen van de Coastguard en marineschepen die ook de brand onder controle brachten. 2-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers.

Betrokken bij de brand de B-LPG SOPHIA en in beslag genomen.

De tanker CAPTAIN NIKOLAS (IMO: 9008108) werd op 11 april 2025 in Chattogram aangehouden op bevel van een rechtbank in Bangladesh. De rechtszaken die tot de aanhouding leidden, werden aangespannen vanwege de betrokkenheid van het schip bij een brand in de haven op 16 oktober 2024, rond 00:45 uur, tijdens een LPG-overdracht met de B-LPG SOPHIA. Hoewel de brand op de CAPTAIN NIKOLAS om 03:30 uur geblust was, bleef de brand op het andere schip nog 12 uur woeden. Het schip bleek onherstelbaar beschadigd en is sindsdien in Chittagong gesloopt. De LPG Operators Association of Bangladesh beweerde dat de herkomst van de LPG-lading aan boord van de tanker onduidelijk was en dat de documenten betreffende de herkomst vervalst waren. De mogelijkheid dat het schip sancties had overtreden, werd afzonderlijk onderzocht. De CAPTAIN NIKOLAS werd na de brand in beslag genomen en ligt sindsdien stil in Chattogram vanwege juridische redenen. De twee afzonderlijke gerechtelijke bevelen vloeien voort uit twee maritieme rechtszaken die tegen het schip zijn aangespannen. De eerste zaak werd aangespannen door Atlantis Gas DMCC, de eigenaar van de B-LPG SOPHIA, wat leidde tot een arrestatiebevel op 9 april. De tweede zaak werd aangespannen door Xenon Energy DMCC, een bedrijf uit de Verenigde Arabische Emiraten, wat op 10 april leidde tot een arrestatiebevel tegen hetzelfde schip. Het schip werd uiteindelijk op 11 april in beslag genomen, na twee afzonderlijke gerechtelijke bevelen tot arrestatie. De eigenaar van de CAPTAIN NIKOLAS heeft een advocaat in de arm genomen om de rechtszaken aan te vechten en probeert het schip vrij te krijgen. (Timsen, 22-4-2025).

Vier schepen aan de grond gelopen in de Golf van Bengalen

Vier schepen liepen in de nacht van 29 mei 2025 aan de grond in de Golf van Bengalen, te midden van krachtige moessonwinden met snelheden tot 64 km/u, gepaard met hevige regen en een ruwe zee. Alle schepen lagen voor anker in de buitenste ankerplaats van de haven van Chattogram. De sleepboot NAVIMAR 3 (IMO: 9526045), die bij Anwara lag afgemeerd vanwege onbetaalde brandstofrekeningen, werd samen met de binnenvaartschip MERMAID 3 aan land geblazen voor de kust van Anwara, in de wateren van de haven van Chittagong. Twee jaar geleden werden met het binnenvaartschip stenen uit India aangevoerd voor de bouw van de SS-krachtcentrale in Banshkhali, Chittagong. Destijds werd brandstof geleverd aan de NAVIMAR 3, maar de eigenaar van de sleepboot betaalde geen rekening, evenmin als de lokale vertegenwoordiger van de twee schepen, de Vision Shipping Company. Er zijn in dit verband minstens vijf rechtszaken aangespannen. Omdat de zaak niet was geschikt, bleven de twee schepen voor anker liggen in de haven van Chittagong. Ten noorden van Chittagong raakte de tanker AL HEREM los van zijn anker en werd, na in de zware zee de controle te hebben verloren, tegen de golfbreker aan de kust van Pategna geduwd. De B LPG SOPHIA, die sinds een explosie tijdens het overpompen van brandstof en een daaropvolgende brand in oktober 2024 voor anker lag in de haven van Chittagong, dreef eveneens in de buurt aan land. Er werden geen gewonden of vervuiling gemeld. (Timsen, 3-6-2025).

28-9-2026 B-LPG SOPHIA gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong.

BAHAR, IMO 8230156, General Cargo Ship, 2.580 GT, 3.584 DWT, 1971 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (1341) als VOLGO-BALT 141 aan U.S.S.R. 2.457 BRT, 2.907 DWT. 1992 vlag: Rusland. 1996 verkocht aan Esda Shipping Co. Ltd., Belize, herdoopt TRANSNAUTIKA. 2002 verkocht aan Clarke Maritime Corp., Kameroen, herdoopt CLARKE. 11-2007 herdoopt ECE. 11-2009 herdoopt ASTOL, 30-6-2022 verkocht aan Borsa Shipping Ltd., Comoros, in beheer bij World Line Ltd., Kherson, 6-2022 herdoopt BAHAR. 11-2023 vlag: Kameroen (TJM0178). 11-9-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

BR GLORY, IMO 8907577 (NB-343), Bulk Carrier, 16-12-1989 te water, 2-1990 opgeleverd door Saiki Jukogyo, Saiki (1007) als RUBIN ROSE aan Rubin Line Ltd., Liberia. 13.695 BRT, 22.273 DWT. 1999 verkocht aan Luzon Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt BELLATRIX. 2003 verkocht aan Metrobulk Shipping Co. Ltd., Malta, herdoopt BELLATRIX ID. 2011 herdoopt KHAOLDOUN S. 2012 herdoopt ANGEL ALIA. 5-4-2014 de ANGEL ALIA en de AMELAND (IMO 9508794 van Ameland Shipping B.V., Harlingen) raakten in de ochtend op 16 mijl ten noordwesten van Lesbos, voor de noordwestelijke punt van het eiland in aanvaring met elkaar. De ANGEL ALIA, die niet geladen was, raakte de AMELAND aan bakboordzijde. Beide schepen liepen scheuren in de romp en deuken boven de waterlijn aan stuurboordzijde op, maar bleven vaarklaar. De Griekse kustwacht stond beide schepen toe hun reis te hervatten. De ANGEL ALIA, die vanuit Casablanca op weg was naar de Zwarte Zee, meerde op de ochtend van 6 april af in de

ankerplaats van Tuzla. De AMELAND was onderweg van Istanbul naar Lorient. Zowel de 17 Syrische bemanningsleden aan boord van de AMELAND als de 11 Russen aan boord van de ANGEL ALIA bleven ongedeerd. 2014 herdoopt GRAIN GLORY. 6-6-2021 verkocht van Angel Alia Maritime Ltd., Cook Islands aan BR Glory Shipping Ltd., Cook Islands, herdoopt BR GLORY. 3-2023 vlag: St. Kitts and Nevis (V4AB5). 7-2023 in beheer bij Nordic Shipping & Ship Management Co., Mersin. 8-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (510 USD/TO). 9-9-2026 op de ankerplaats bij Gadani, 12-9-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

CORSICA, IMO 9222352 (NB-329), General Cargo Ship, 5.548 GT, 6.404 DWT, 608 TEU, 2001 opgeleverd door Jiangdong Shipyard als BELUGA SATISFACTION aan Beluga Shipping G.m.b.H. 2002 herdoopt BBC ECUADOR. 2012 herdoopt JONAS. 2015 herdoopt SLNC CORSICA. 29-8-2023 verkocht aan Marfat Maritime Corp., St. Kitts and Nevis (V4CO5), in beheer bij Oceanic Express Ship Management Pvt Ltd., Navi Mumbai, 4-2023 herdoopt CORSICA. 15-12-2023 (e) verkocht voor sloop (as is Singapore/Damaged), bleef in de vaart. 28-5-2025 te Livorno aangehouden met 27 tekortkomingen, waarvan er tien als ernstig werden beschouwd en de reden vormden voor aanhouding. 2-6-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Marina di Carrara.

Opnieuw aangehouden

De CORSICA, die verboden is in de havens die onder het MoU van Parijs vallen, is opnieuw aangehouden, ditmaal op 8 september 2026 in Gemlik, vanwege 31 tekortkomingen, waarvan zes als ernstig worden beschouwd en aanleiding geven tot aanhouding. 11 september vrijgelaten en verliet de haven op weg naar Tartous. De laatste aanhoudingen vonden plaats op 23 juli in Constanta met 18 overtredingen gedurende 13 dagen, gevolgd door een verbod op 10 december 2025 in Nordenham met 49 overtredingen gedurende 24 dagen en op 28 mei 2025 in Livorno met 27 overtredingen gedurende zes dagen. (Timsen, 14-9-2026).

DINA OCEAAN, IMO 9177480 (NB-3443), Bulk Carrier, 14.762 GT, 24.247 DWT, 28-7-1998 opgeleverd als J CAPTAIN TRADER. 2002 herdoopt GEBE OLDENDORFF. 2008 herdoopt ONEIDA PRINCESS. 2012 verkocht aan M.S. 'Urania' Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., Malta. 2018 verkocht aan Fiona Shipping Ltd., Panama (Asia-Euro Ship Management Ltd.). 6-2018 herdoopt DINA OCEAAN. 4-2024 herdoopt LI HUA. 10-2024 herdoopt DINA OCEAAN. 3-2026 vlag: Guinea-Bissau (J5BC5). 17-7-2026 verkocht voor sloop. 7-9-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 13-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DON CÁNDIDO, IMO 7901734, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship, 5.287 GT, 1.188 DWT, 8-9-1979 te water, 3-1980 opgeleverd als BAHIA DE MALAGA door Ast. de Santander, Santander (150) aan Islena de Nav S.A., Spanje. 3.717 BRT, 1.147 DWT. 1995 meting: 5.287 GT, 1.188 DWT. 2000 verkocht aan Eurolineas Maritimas S.A.L., Spanje. 11-2009 herdoopt MED DREAM. 5-2014 herdoopt LADY SU. 2019 verkocht aan Viteoca GESL, St. Kitts & Nevis, in beheer bij Savmar Solutions Inc., 4-2019 herdoopt DON CÁNDIDO. 1-10-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

De veerboot DON CÁNDIDO naar de sloop gesleept

De DON CÁNDIDO, voorheen de LADY SU en BAHÍA DE MÁLAGA, is op 28 september in Aliğa aan land gebracht voor de sloop. Het schip werd gesleept door de sleepboot 'Marinsal III' (MMSI: 271010441). De veerboot lag sinds september 2020 afgemeerd in Yalova. Het eerste van de twee schepen die op de Santander-scheepswerven voor ISNASA werden gebouwd, was de BAHÍA DE MÁLAGA. Deze werd te water gelaten op 8 september 1979 en begon op 3 maart 1980 met proefvaarten. Na de oplevering opende het schip de route Algeciras-Tangier en voer daar 14 jaar, tot 1994 toen Flebasa het charterde om een nieuwe lijn te openen tussen Vilanova i Geltrú en Sant Antoni (Ibiza). In 1998 werd het schip opgenomen in de vloot van de nieuw opgerichte Balearia. In de zomer van 1999 voer het schip op de route Palma-Ibiza-Denia. Een jaar later, in de zomer van 2000, werd het overgeplaatst naar de route Valencia-Palma en in 2001 werd het geregistreerd bij Eurolineas Maritimas SAL. Vanaf juli 2002 voer het op de route Alcudia-Mahón. Vervolgens verhuisde het naar de route Denia, waar het op 10 oktober 2004 aan de grond liep bij de ingang van de haven. Drie dagen later, nadat de brandstoftanks waren geleegd, werd het vlotgetrokken en naar de scheepswerf gebracht voor de noodzakelijke reparaties. In maart 2006 werd het verkocht aan het Portugese bedrijf Transmacor, gevestigd in Horta (Azoren), met levering gepland voor de daaropvolgende mei. Het schip voer naar de scheepswerf van Viana do Castelo voor een voorlopige inspectie in het droogdok. Deze inspectie voldeed kennelijk niet aan de wensen van de koper, die van plan was het schip om te dopen tot 'Cruzeiro dos Açores', waardoor de deal werd afgeblazen. In oktober keerde het terug naar de Balearen en in april 2004 begon het te varen op de route Denia-Sant Antoni. Dit zou de laatste keer zijn dat het schip de Balearen bediende, want in oktober 2009 werd het verkocht aan het Turkse bedrijf Kada Denizcilik Tourism, gevestigd in Istanbul, en omgedoopt tot MED DREAM. Vanaf november voer het op de route Istanbul-Famagusta-Haifa. In 2014 werd het opnieuw verkocht aan Akgunler Osletmeleri Sti. Ltd. en vervolgens geregistreerd in Sierra Leone onder de nieuwe naam LADY SU. In mei 2019 dook het weer op in de haven van Sevilla, hernoemd tot DON CÁNDIDO. Het schip kampte met problemen met de voortstuwing en bleef daar tot september 2020 liggen, gedurende een deel van die tijd bij de scheepswerf Astilleros del Guadalquivir voor een renovatie. Het schip, geregistreerd in Saint Kitts en Nevis, raakte enkele dagen na vertrek stuurloos door motorproblemen. De Nederlandse sleepboot EEMS

WRESTLER (IMO: 8843549) schoot te hulp en bracht het schip naar de haven van Tuzla voor reparaties, die echter nooit hebben plaatsgevonden. (Timsen, 6-10-2026).



ELISABETH KNUTSEN, IMO 9131357 (Z-80), 20-11-1995 contract, 7-10-1996 kiel gelegd, 24-4-1997 te water gelaten, 24-9-1997 opgeleverd door Astilleros De Sestao S.R.L. (290) als ELISABETH KNUTSEN aan Knutsen Bøyelaster VI KS, Haugesund, in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS, Haugesund. 264,68 (256,50) x 42,50 x 22,00 x 15,650 meter. 71.850 GT, 38.044 NT, 124.758 DWT, 136.001 m³. 14,6 kn. 27.000 EPK, 19.860 kW, 2 x B&W 7S50MC, Manises Diesel Engine Co. S.A., Valencia. 2008 vlag: Isle of Man. 20-6-2012 (e) in beheer bij Knutsen OAS Shipping AS, Haugesund en Knot Management AS, Haugesund. 7-4-2017 in de Duitse Bocht, ZW van Helgoland, bijgestaan door de multifunctionele schepen NEUWERK en MELLUM en de noodsleepboot NORDIC. 25-9-2020 verkocht aan Tymphi Enterprises Ltd., 9-2020 vlag: Kameroen (TJMC129), 9-2020 herdoopt KNUT. 10-2020 herdoopt ORION. 22-5-2023 in beheer bij Amazing View Shipmanagement. 29-1-2024 verkocht aan Cool Wind Marine Ltd., Kameroen, in beheer bij Amazing View Shipmanagement. 9-4-2025 verkocht aan Faleola Nexus Ltd., vlag: Kameroen (TJMC129), in beheer bij Marine Innovators LLC, Baku, Azerbaidjan. 2026 verkocht voor sloopt naar India. 9-9-2026 van Singapore naar Alang, 24-9-2026 te Hazira, India. 27-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 6-7-2013, G.E.M. steiger, Elbehaven. Op de voorgrond de tankschepen VANORA (ENI 02327501) en VICTORIA (ENI 02327269) van BP Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij VT Group (Verenigde Tankrederij).

YE-139 ELIZABETH, IMO 8516938, kotter, 115 GT, PDXB, 1985 opgeleverd aan W. Sinke, Goes. 300 PK, 221 kW, Deutz. 1996 over aan Zeevisserijbedrijf W. Sinke & Zn. B.V., Goes. 1996 motor: 300 PK, 221 kW, Mitsubishi. 2001 motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar. Op 16 september 2026 werd de YE-139-ELIZABETH door een duwboot van Colijnsplaat weggetrokken. De bestemming van de 41 jaar oude eurocutter, eigendom van en bestuurd door Erwin Sinke uit Yerseke/Goes, was de sloopwerf Treffers in Haarlem. De voor- en hoofdmast waren al verwijderd. De afgelopen jaren had het schip om diverse redenen lange tijd aan de kade gelegen. In dezelfde week kondigde Lenie Hoekman aan dat een andere eurocutter, de TH-119-DEO VOLENTE, ook de Zeeuwse wateren verliet. De cutter, eigendom van Arie de Niet uit Scheveningen, is verkocht aan Malta, waar hij zou worden omgebouwd tot longliner voor de zwaardvisvangst. (Timsen, 22-9-2026).

ELPIS, IMO 7361324 (NB-343), 4-11-1975 te water, 12-4-1976 opgeleverd door Flender Werft, Lübeck (608) als TOR SCANDINAVIA aan A/B Tor Line, Zweden (Sven Salen). 15.673 BRT. 182,26 x 23,62 x . x 6,200 meter. 1981 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken. 1982 herdoopt WORLD WIDE EXPO. 1983 herdoopt TOR SCANDINAVIA. 1983 verkocht aan K/S Difko XXXIII, Denemarken, in bareboat charter bij DFDS. 1991 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, herdoopt PRINCESS OF SCANDINAVIA. 1998 verbouwd en verbreed, 22.528 GT, 184,55 x 26,90 x . x 6,200 meter. 33.540 kW, 27,2 knopen, 1.507 passagiers. 2000 verkocht aan DFDS Seaways A/S, Denemarken. 2005 verkocht aan Moby S.p.A., Italië, herdoopt MOBY OTTA. 30-9-2025 verkocht aan Hoiyu International Group Ltd., St. Kitts and Nevis (V4CF7), in beheer bij Global Ocean Shipping Co. Ltd., Shandong, China, herdoopt ELPIS. 2-2026 vlag: Comoros (D6A4345). 8-2026 verkocht aan Shore Shipping Inc., St. Kitts and Nevis (V4QZ7), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt PISA.

De veerboot is verkocht, herdoopt en van een nieuwe vlag voorzien

De MOBY OTTA is verkocht aan de in China gevestigde Hoyu International Group Ltd., hernoemd tot ELPIS en geregistreerd in Saint Kitts en Nevis. Op 1 oktober voer de veerboot van Genua naar Livorno, waar ze tot 16 oktober stil lag in afwachting van haar vertrek naar het Verre Oosten voor verdere werkzaamheden. De verkoop van de voormalige MOBY OTTA volgde op die van haar zusterschip MOBY DREA, die in april werd verkocht aan het Italiaanse bedrijf MedFuel Srl. Later werd tevergeefs geprobeerd haar naar Turkije te sturen voor sloop, waar de importvergunning werd ingetrokken nadat bleek dat het schip een hogere concentratie asbestverontreinigd materiaal bevatte dan de Turkse regelgeving toestaat voor de import van schepen voor sloop.

In plaats daarvan werd ze naar Split gesleept, waar de scheepswerf van Brodosplit de asbestverwijdering zou uitvoeren. Dit werd echter ook verhinderd door de Kroatische autoriteiten na protesten van de lokale bevolking. Als gevolg hiervan moest de veerboot, die door de Griekse sleepboot PROTUG 75 werd gesleept, op 6 september terugkeren naar Crotone.

Beide schepen werden geëxploiteerd door de Zweedse rederij Salenrederierna AB en haar Tor Line-dienst tussen Göteborg, Felixstowe en Amsterdam.

Slechts enkele maanden nadat de MOBY OTTA aan de Maleisische casinohandel was verkocht, zou het schip in augustus 2026 verkocht voor sloop zijn. (Timsen, 25-8-2026).

ENISEY, IMO 9079169, Bulk Carrier, 27.078 GT, 43.706 DWT, 15-3-1995 opgeleverd als FEDERAL BAFFIN. 2005 herdoopt BAFFIN. 2008 herdoopt ICE POWER II. 2008 herdoopt IZARA PRINCESS. 2009 herdoopt CEDAR 4. 2009 herdoopt NORDIC BARENTS. 7-3-2014 verkocht aan Nordic Bulk Barents Ltd, Panama, in beheer bij Seamar Management S.A. 29-1-2020 verkocht aan TK Nord Project LLC, Arkhangelsk, 2-2020 vlag: Rusland (UBVT8), 2-2020 herdoopt ENISEY. 9-2026 verkocht voor sloop. 5-10-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar.

EVS, IMO 8304206, Fishing Vessel, Belize (V3AD3), 1.128 GT, 891 DWT, 1983 opgeleverd als AKEBONO MARU NO.3. 2-1998 herdoopt AKEBONO I. 5-1998 herdoopt ZAVINO. 6-2010 herdoopt ZEVS. 1-2024 verkocht aan Sea World Co. Ltd., Rusland. 15-9-2026 verkocht aan Global Maritime Ltd., 9-2026 vlag: Belize (V3AD3), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., 9-2026 herdoopt EVS. 9-2026 verkocht voor sloop. 5-10-2026 aangekomen op bij ankerplaats van Bhavnagar. 8-10-2026 op de ankerplaats van Alang.

FEI CHI, IMO 9322449 (NB-342), Oil Products Tanker, 26.967 GT, 42.036 DWT, 28-12-2005 opgeleverd als FEI CHI aan Fei Chi Shipping S.A., Hong Kong, China (VRBO3), in beheer bij COSCO Shipping Tanker Shanghai. 7-4-2019 in beheer bij COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai. 6-2026 verkocht voor sloop in de huidige staat (China 485 USD/TO). 12-8-2026 verkocht aan Winter Park Trading, Comoros (D6A4571), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, herdoopt FEI. 26-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



FOREVER, IMO 9136058, Crude Oil Tanker, 57.949 GT, 107.169 DWT, 1997 opgeleverd door Koyo Dockyard Co. Ltd., Mihara als EAGLE CHARLOTTE. 7-2012 herdoopt VEMASPIRIT. 11-2014 herdoopt PAVINOCSPIRIT. 4-2021 herdoopt FOREVER. 7-2021 verkocht aan Forever Shipping Group Ltd., Gabon. 5-2024 vlag: Palau. 4-2025 vlag: Tanzania. 5-4-2025 in beheer bij Forever Shipping Group Ltd. en Horizon

Marine Management Ltd. 24-6-2025 in beheer bij Forever Shipping Group Ltd. en Vectis Maritime Management Ltd. 5-2026 vlag: Gambia (C5J928). 31-7-2026 verkocht voor sloop. 15-9-2026 op Chittagong Anchorage, 27-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto VEMASPIRIT: Dick Gorter, 27-5-2014, Gibraltar, de tanker VEMAOIL XX langsij).



FRIGG SYDFYEN, IMO 8222824, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 1.676 GT, 1984 opgeleverd door Svendborg Skibs, Svendborg (172) als FRIGG SYDFYEN aan Sydfyenske D/S A/S, Denemarken (OWNM). 497 BRT. 30-11-2015 de afvaarten van de FRIGG SYDFYEN geannuleerd vanwege technische problemen, 1-12-2015 de veerboot naar Marstal om de aanhoudende problemen met een hellingbaan te laten verhelpen, om 14:15 uur afgemeerd bij de scheepswerf van Marstal. 29-1-2019 verkocht aan Molslinjen AS, Denemarken. 2026 verkocht voor sloop aan Fornæs Ship Recycling, Grenå, 11-9-2026 te Grenå om gesloopt te worden. De FRIGG SYDFYEN voer 42 jaar lang in de wateren ten zuiden van Funen. Hoewel het schip op verschillende routes voer en eigendom was van verschillende rederijen, behield het al die tijd zijn oorspronkelijke naam. Op 10 september 2026, rond 18:00 uur, verliet de FRIGG SYDFYEN voor de laatste keer de haven van Faaborg, op weg naar de sloopwerf Fornæs Ship Recycling in Grenå, met een verwachte aankomsttijd van 11 september. (Timsen, 10-9-2026. Foto: Pieter Inpijn, 1-6-2005, Fynshav).

GANG HAI 666, IMO 8812710, Bulk Carrier, 17.061 GT, 27.934 DWT, 10-10-1988 te water, 1-1989 opgeleverd door Shin Kurushima DY, Onishi (2607) als FIR GROVE aan Delica Shipping S.A., Vietnam. 1997 verkocht aan Shoreoff Invest Bahamas Ltd., Bahamas, herdoopt VIKING BULKER. 2003 verkocht aan Kingswood Shipping Ltd., Hong Kong, herdoopt SEVERN. 5-2006 verkocht aan Tianjin Ganghai Shipping Co., China, 5-2006 herdoopt GANG HAI 666. 10-8-2026 verkocht aan YJL Maritime Ltd., 8-2026 vlag (Mongolië (JVBN2). 8-2026 verkocht voor sloop. 17-9-2026 op Chittagong Anchorage, 25-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GAS TRUST, IMO 9140633, LPG Tanker, 11-6-1996 kiel gelegd, 11-8-1996 te water gelaten, 7-10-1996 opgeleverd door Watanabe Shipbuilding Co. Ltd. (295) als GAS TRUST aan Fresh South Shipping S.A., Panama (9FPD), in beheer bij Nisshin Kisen K.K., Imabari. 4.071 BRT, 1.222 NRT, 4.970 DWT, 99,97 (94,00) x 18,00 x 7,50 x 5,814 meter. 2 horizontaal geplaatste gastanks, 4.000 m³, 13,3 kn. 2.794 kW, 6 cyl, 2 tew, 370 x 880, 210 omw/min., Mitsubishi 6UEC37LA, Akasaka Diesels Ltd. 2000 in beheer bij Nisshin Kisen K.K., Imabari en Hanseatic Shipping Co. Ltd. 27-12-2004 (e) in beheer bij Swan Shipping Corp. 8-2005 verkocht aan Buckburst Ltd., Hong Kong-China, in beheer bij Epic Ship Management Pte. Ltd., Singapore, 8-2005 herdoopt CEFALU. 24-3-2009 (e) verkocht aan Cefalu Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Epic Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 26-3-2015 verkocht aan Sukses Maritime Line P.T., Indonesië (PMCU), in beheer bij Sukses Inkor Maritim P.T., Jakarta, herdoopt SC DISCOVERY XLVI. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 19-9-2026 van Batu Ampar Anchorage naar Chittagong, 27-9-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 30-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



GNV AZZURRA, IMO 7826790, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 30.318 GT, 3.630 DWT. 1981 opgeleverd door Oresundsvaerfret, Landskrona (279) als WASA STAR aan Rederi A/B Gotland, Zweden, 14.919 BRT, 2.410 DWT. 1984 verkocht aan A/S Larvik-Frederikshavnferjen, Noorwegen, herdoopt PETER WESSEL. 1988 verlengd, 29.706 BRT, 3.630 DWT. 1989 verkocht aan Vard A/S, Noorwegen. 1995 verkocht aan Larvik Line A/S, Noorwegen. 14-4-2004 in beheer bij Color Line Marine AS. 2006 verkocht aan Color Wessel AS, Noorwegen, in beheer bij Color Line Marine AS. 16-4-2008 verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Italië (ICKK), in beheer bij SNAV S.p.A., 2008 herdoopt SNAV TOSCANA. 2017 in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A., 2017 herdoopt GNV AZZURRA. 4-10-2018 in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A. en MSC Shipmanagement Ltd. 19-6-2026 tijdens een reis van Porto Torres, Sardinië naar Genua brak op 15 mijl ZW van Pointe de Senetosa, Corsica, brand uit in de machinekamer, 25-6-2026 te Genua met de sleepboot ALESSANDRO ONORATO om te repareren. (Foto: Pieter Inpijn, 6-1991, Frederikshavn).

Brand in de machinekamer

Op 19 juni 2026, rond 21.00 uur, brak er brand uit in de machinekamer van de GNV AZZURRA, terwijl het schip onderweg was van Porto Torres naar Genua. De CROSS Mediterranée in Corsica werd op de hoogte gebracht van het incident. De brand vond plaats voor de kust van Zuid-Corsica, op 18 zeemijl van Cap de Senetosa – binnen de Franse verantwoordelijkheidszone. Het schip vervoerde 763 passagiers en 113 bemanningsleden. De bemanning kreeg de brand onder controle en bluste deze rond 23.30 uur. Het schip verloor door het incident manoeuvreerbaarheid. Er vielen geen gewonden onder de passagiers of bemanningsleden.

Gezien de aard van het incident, het aantal mensen aan boord en de technische staat van het schip, activeerde de maritieme prefect van de Middellandse Zee het maritieme ORSEC-plan (Civil Security Response Organisation) niveau 2 om hulpverleningsoperaties te coördineren en de situatie te beveiligen. Verschillende Franse middelen werden ingezet om de situatie te beoordelen, het schip bij te staan en het gebied te beveiligen: - het reddingsschip 'SNS 17-07 - Cynos' van het SNSM-station Propriano; - de reddingsboot voor alle weersomstandigheden 'SNS 063 - L'Herminier II' van het SNSM-station Bonifacio; - de noodsleepboot 'Abeille Méditerranée', gestationeerd in Toulon; - de sleepboot PERSEVERO; - een havensleepboot van Ajaccio; - een Puma-helikopter van de luchtmacht en ruimtevaart, gestationeerd in Solenzara, met aan boord een beoordelings- en interventieteam (EEI) bestaande uit zes gespecialiseerde brandweerlieden van de brandweer en reddingsdienst Corse-du-Sud en een scheepsmonteur van de marinevliegbasis Aspretto op Corsica. De coördinatie met de reder en de Italiaanse autoriteiten, met name het MRCC Rome, maakte de inzet van de Italiaanse sleepboot ALESSANDRO ONORATO, gestationeerd in Porto Torres, mogelijk. Het beoordelings- en interventieteam werd 's nachts aan boord van de GNV AZZURRA gehesen om de situatie ter plaatse te beoordelen.

Op 20 juni omstreeks 6:30 uur 's ochtends werd de GNV AZZURRA door de ALESSANDRO ONORATO in vast gemaakt. Het konvooi, dat gezamenlijk werd bewaakt door Italiaanse en Franse autoriteiten, keerde terug naar Porto Torres, waar het schip de volgende ochtend veilig werd afgemeerd. (Timsen, 19-6-2026).

Veerboot vervangen door een ander GNV-schip na brand

De GNV AZZURRA vertrok op de middag van 24 juni vanuit de ASI-haven in Porto Torres en werd door een sleepboot van de Italiaanse marine naar de haven van Genua gesleept, waar ze naar een scheepswerf zou

worden overgebracht voor reparaties en een grondige structurele renovatie. Op 21 juni nam de veerboot GNV ALTAIR (IMO: 9222534) de dienst tussen Porto Torres en Genua over, die na de brand op de 'GNV Azzurra' was opgeschort. De GNV ALTAIR, die 's ochtends aankwam bij de westelijke pier van de haven van Porto Torres, verzorgde de verbinding naar Genua gedurende de reparaties. De kustwacht van Porto Torres is inmiddels een administratief onderzoek gestart naar de brand, die plaatsvond op ongeveer 40 zeemijl van Porto Torres in internationale wateren onder de jurisdictie van de Franse SAR-zone. Het doel van het onderzoek is om het incident te reconstrueren en de oorzaak van de brand vast te stellen. (Timsen, 25-6-2026).

Door brand beschadigde veerboot wordt gesloopt

De GNV AZZURRA werd na de brand in de machinekamer op 19 juni niet meer economisch rendabel geacht te repareren en is verkocht aan de sloop. De veerboot zal eind oktober van Genua naar een sloopwerf in Aliaga worden gesleept. (Timsen, 1-10-2026).

HAKU, IMO 9116266, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 17.350 GT, 5.801 DWT, 6-3-1995 kiel gelegd, 12-7-1995 te water, 30-5-1996 opgeleverd door IHI, Otaru (3062) als SUZURAN aan Shin Nihonkai Ferry, Japan. 11-6-1996 in dienst gesteld op de 526 mijl lange route Tomakomai-Tsuruga. 2013 in charter Japanse marine, herdoopt HAKUOU (HAKUO). 4-2016 verkocht aan Kosoku Marine Transport K.K., Japan, in charter bij de Japanse Maritieme Defensie. 14-8-2026 verkocht aan Riya Shipping Corp., Comoros (D6A4573), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., herdoopt HAKU. 2026 verkocht voor sloop. 4-9-2026 van Aioi naar Chittagong, 28-9-2026 op Chittagong Anchorage, 2-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



INZHENER TRUBIN, IMO 8502080, General Cargo Ship, 6.418 GT, 7.049 DWT, 24-4-1991 te water, 8-1992 opgeleverd door Malta S.B. Co. Ltd., Marsa (171) als KAPITAN ZUZENKO. 6.395 GT, 7.049 DWT. 1998 verkocht aan Mouttayaika Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, herdoopt PINEGA. 2002 verkocht aan Sea Progress Shipping Co. Ltd., Londen-U.K., herdoopt SEA PROGRESS. 25-10-2012 verkocht aan Northern Shipping Co., Arkhangelsk-Rusland (UBCJ2), 10-2012 herdoopt INZHENER TRUBIN. 9-2026 verkocht aan Alang Breakers. (Foto INZHENER TRUBIN: Malcolm Cranfield, 13-11-2017, vertrek van Birkenhead met assistentie van de SMIT SANDON via Baltiysk naar Oulu, Finland).

JAMES, IMO 9174660, Crude Oil Tanker, 79.714 GT, 159.713 DWT, 25-11-1998 opgeleverd als ASTRO CAPELLA. 2009 herdoopt MARAN CAPELLA. 30-4-2019 verkocht aan Ragusa Shipping Corp., Panama, 4-2019 herdoopt CAPELLA. 2019 herdoopt ORABELLA. 29-4-2021 verkocht aan Saone Shipping Corp., Tanzania (Zanzibar), 4-2021 herdoopt ELITE. 2-2023 herdoopt LA PEARL. 6-2024 vlag: Curaçao (FALSE), 6-2024 herdoopt JAMES II. 2026 vlag: Haïti (HHAET). 2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 12-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Bhavnagar, 14-9-2026 op de ankerplaats bij Alang, 16-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

JIA CHENG SHAN, IMO 9292383, Bulk Carrier, 33.511 GT, 57.187 DWT, 28-9-2004 opgeleverd als JIA CHENG SHAN aan China Shipping Development Co., China (BRUG). 2-2024 verkocht aan China Shipping Bulk Carrier Co., China. 9-2026 verkocht voor sloop.

KUSHIRO, IMO 8810346, General Cargo Ship, 1.986 GT, 609 DWT, 1988 opgeleverd als EIYOSHI MARU No. 5. 1991 herdoopt SHOWA MARU NO. 18. 2003 herdoopt NIKKO MARU NO. 18. Ocean Glory Shipping Co. Ltd., Sierra Leone. 2008 herdoopt WEI XIANG. 23-11-2017 verkocht aan Ocean Glory Shipping Co. Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Yantai Wenhai Shipping Co. Ltd. 6-2019 vlag: Togo, 21-6-2019 in beheer bij Acrex Corp., Vladivostok, herdoopt KUSHIRO. 1-2026 vlag: Tanzania, 1-2026 in beheer bij Otani Shipping Ltd., Hong Kong. 8-2026 vlag: Mongolië (JVBD2). 18-9-2026 op Chittagong Anchorage, 26-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

LEO STAR, IMO 9058907 (NB-343), Oil Products Tanker, 3.238 GT, 4.999 DWT, 7-5-1992 te water, 9-1992 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co., Akitsu (2746) als NANIWA MARU No. 1 aan Naniwa Tanker Co. Ltd., Osaka. 2.991 BRT, 5.519 DWT. 7-2015 vlag: Thailand (HSB5366). 11-2015 verkocht aan Double D Petroleum Co. Ltd., Thailand. 10-2018 herdoopt LEO STAR. 25-8-2026 verkocht aan P K Marine Construction, Thailand. 5-9-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong, 11-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



LINA F, IMO 9167631 (NB-343), General Cargo Ship, General Cargo Ship, 15.349 GT, 24.159 DWT, 12-12-1997 opgeleverd als ARROW ACE. 2005 herdoopt LILIAN. 2006 herdoopt LILIAN G. 2007 herdoopt NIKOL H. 22-10-2014 in beheer bij OSR Rotterdam B.V. en Hellas Marine Services Ltd. 11-2014 vlag: Philippines, 11-2014 herdoopt NICOLINA. 2017 verkocht aan Youssef Maritime Co. S.A., Tuvalu, 8-2017 herdoopt AMIRA MARIAM. 4-2022 herdoopt SAMUDRA SAKTI V. 5-2025 vlag: Comoros (D6A3990), 5-2025 herdoopt LINA F. 3-11-2025 verkocht aan Lina Maritime Co. LLC, Comoros, in beheer bij Leena Shipping Co. S.A., Tripoli. 9-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan. 1-9-2026 op Gadani Anchorage, 25-9-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto NICOLINA: Frits Olinga, 13-2-2017, Delfzijl).

LNG KANO, IMO 9311567, LNG Tanker, 98.798 GT, 83.961 DWT, 26-1-2007 opgeleverd als LNG KANO aan Bergesen LNG IX Pte. Ltd., Bermuda (ZCDT4), in beheer bij BW LNG AS, Oslo en BW Fleet Management AS, Oslo. 9-2026 verkocht voor sloop (530 USD/TO).

MAESTRO 1, IMO 9157416, Bulk Carrier, 14.397 GT, 23.994 DWT, 1998 opgeleverd als TWINKLE. 4-2005 herdoopt FREE MAVERICK. 9-2008 herdoopt FREE MAVERICK. 12-2016 herdoopt BEST VOYAGER. 7-12-2022 verkocht aan Maestro Shipping Enterprises, Panama (3FDV9), in beheer bij Majesty Navigation Enterprises S.A., Istanbul, 12-2022 herdoopt MAESTRO 1. 9-2025 verkocht voor sloop naar Pakistan (507 USD/TO). 1-10-2026 op de ankerplaats bij Gadani.

MALAYSIA STAR, IMO 9032331, Vehicles Carrier, 16.839 GT, 9.313 DWT, 31-7-1991 te water, 1992 opgeleverd als KEISHUN door Usuki Zosensho, Usuki (1614) aan Libero Panama S.A., Bahamas. 2003 verkocht aan Glad Spring Inc., Bahamas. 2004 herdoopt HUA XING. 2-2011 verkocht aan HKK Jaya Sdn. Bhd., Maleisië (9WLF3), in beheer bij Supership Marine Services Inc., Manilla, 2011 herdoopt MALAYSIA STAR. 2-12-2024 tijdens een reis van Port Klang naar Kota Kinabalu bij Tanjung Labah in Malacca Strait

brak er brand uit, ten anker gegaan, de brand onder controle gekregen, 7-1-2025 te Batam om de schade te repareren.

Voertuigen nog steeds aan boord, maanden na brand

De eigenaren van de MALAYSIA STAR hebben juridische en financiële verplichtingen aangevoerd als de voornaamste redenen waarom de voertuigen aan boord van het schip na een recente brand nog niet zijn vrijgegeven. Hun advocaten brachten op 27 februari 2025 een verklaring uit waarin stond dat de eigenaren verplicht zijn om averij-grosse en bergingsborg te innen voordat de voertuigen aan hun eigenaren kunnen worden teruggegeven. Deze borg is bedoeld om de getroffen ladingeigenaren, wier voertuigen bij het incident beschadigd raakten, te compenseren, evenals de bergingsbedrijven die een rol speelden bij het redden van het schip en de lading. De scheepseigenaren moeten een pandrecht op de voertuigen behouden, wat betekent dat ze deze niet kunnen vrijgeven totdat er voldoende zekerheid is gesteld. De eigenaren stelden dat ze slechts aan hun wettelijke verplichtingen voldeden en geen andere keuze hadden dan de voertuigen vast te houden totdat de noodzakelijke betalingen van alle voertuigeigenaren waren ontvangen. Ze verduidelijkten ook dat de brand aan boord verband hield met een van de auto's die aan boord waren geladen, hoewel het onderzoek naar de exacte oorzaak nog gaande was. De eigenaren hebben een hotline voor juridische bijstand opgezet en waren van plan openbare bijeenkomsten te organiseren om de complexiteit van het averij-grosse- en bergingsproces uit te leggen. Op 25 februari heeft het Ministerie van Transport een oplossing bewerkstelligd voor deze kwestie. De brand op 2 december 2024 hield bijna 1000 voertuigen op te Port Klang. (Timsen, 28-2-2025).

7-3-2025 in de vaart. 9-2026 verkocht voor sloop.

MANDARIN ARROW, IMO 9105035 (NB-343), General Cargo Ship, 35.998 GT, 55.770 DWT. 9-9-1996 opgeleverd door Dalian New Shipyard (BC460-2) als MANDARIN ARROW, vlag: Bahamas (C6OA3). 15-6-2026 verkocht aan Gearbulk Shipping Singapore Pte. Ltd., Bahamas, in beheer bij G2 Ocean AS, Bergen en Gearbulk Norway AS. Blomsterdalen, Noorwegen. 8-2026 verkocht aan Alang Breakers, India. 9-9-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 11-9-2026 op Alang Anchorage, 12-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MARIA, IMO 9128116 (NB-343), Bulk Carrier, 16.270 GT, 27.369 DWT, 1997 opgeleverd door Hanjin Heavy Industries, Pusan als HANJIN ISTANBUL. 4-2010 herdoopt HANJI ISTANBUL. 1-2014 verkocht aan Wind Navigation Corp., Panama, herdoopt FORTUNE ERA. 3-12-2019 verkocht aan Anjil Bulkers S.A., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Bos Shipping S.A., Sharjah, 12-2019 herdoopt BOS BOUTROS. 2-2026 herdoopt MARIA. 7-2026 vlag: Togo (5VJQ2). 8-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (532 USD /TO). 16-9-2026 op Gadani Anchorage. 19-9-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

NEPT, IMO 8710209, Refrigerated Cargo Ship, 4.939 GT, 6.550 DWT, 25-11-1987 te water 2-1988 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Akitsu (2548) als TENFU aan Apollo Shipping Properties S.A., Panama. Sold by Maritimo Cero Cero Dos Ltd., Panama. 31-3-2021 verkocht aan Jetmax Development Ltd, Panama, herdoopt HAI FENG 658. 22-12-2022 verkocht aan Mexon Shipping Ltd., 12-2022 vlag: Vanuatu. 9-2024 vlag: onbekend. 2-2024 vlag: Rusland. 16-1-2025 in beheer bij Metelitsa Co. Ltd. 27-8-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, 8-2026 vlag: Comoros (D6A4621), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 4-9-2026 verkocht voor sloop. 17-9-2026 op Chittagong Anchorage, 29-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

YE-148 NOOITGEDACHT, MMSI: 244050670, PG4089, 1938 opgeleverd, 53 GT, 24,34 meter, 405 kW, 21-8-2026 van Yerseke, 25-8-2026 te Kampen.

De YE-148 NOOITGEDACHT is aangekomen bij een scheepssloperij in Kampen. Het is de voormalige YE-4 van schipper Jeroen Vette, die samen met schipper Hubrecht Koster als tweede schipper door een enorme dijkdoorbraak bij Ouwerkerk navigeerde tijdens de overstroming van 31 januari 1953 om mensen te redden. De rol die de schippers uit Yerseke speelden tijdens de ramp werd beschreven in het boek 'Het water is kwaad'. De auteur, Anneke Jumelet, de dochter van Hubrecht Koster, besloot direct actie te ondernemen. Ze achterhaalde welke sloopwerf het schip had ontvangen en stuurde een e-mail met de vraag of de kotter voorlopig kon worden gestald. Er werd toegezegd het schip nog een tijdje intact te houden en ze probeerde nu zo snel mogelijk een nieuwe bestemming voor het schip te vinden. Verschillende partijen hebben sindsdien interesse getoond. Jumelet nam onder andere contact op met het Watersnoodmuseum in Ouwerkerk. Jean Dhooge van De Oesterij in Yerseke heeft aangegeven mee te willen denken over ideeën. Een andere geïnteresseerde heeft aangeboden het schip indien nodig per vrachtwagen te vervoeren. Er zou ook een locatie beschikbaar zijn waar de kotter gratis afgemeerd kan worden. Het schip hoeft echter niet per se volledig in zijn huidige staat bewaard te blijven. Jumelet hoopt dat er snel een concreet plan voor het behoud van het schip zal komen. Idealiter zou ze het graag terugzien in Yerseke, hoewel ze een plek in het Flood Museum ook passend acht. Verschillende partijen hebben inmiddels contact opgenomen met Jumelet. Nu is het afwachten wie er uiteindelijk in zal slagen het schip van de sloop te redden. (Timsen, 20-9-2026).

HMS NORTHUMBERLAND F 238, IMO 8949666, Guided Missile Frigate; Type 23 van de Royal Navy (GCOH), 4-4-1991 kiel gelegd, 4-4-1992 te water bij Swan Hunter Shipbuilding, Wallsend, 29-11-1994 in

dienst gesteld. 12-3-2025 uit dienst gesteld. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 9-12-2026 gesleept door sleepboot PROTUG 87 vertrokken van Portsmouth, United Kingdom naar Aliğa, 1-10-2026 ETA te Aliğa. 29-9-2026 op Aliğa Anchorage en op het strand gezet om gesloopt te worden.

NOVAYA ZEMLYA, IMO 9549281 (NB-343), Bulk Carrier, 15.868 GT, 23.645 DWT. 24-3-2009 opgeleverd als NORTH WAY aan NW Marine Engineering Ltd., Cyprus. 2-4-2009 verkocht aan Murmansk Shipping Co., Rusland (UFNZ), 4-2009 herdoopt NOVAYA ZEMLYA. 17-8-2018 ten anker gekomen in positie 57.40.60 NB en 010.38.44 OL. 2-2-2026 verkocht aan Baltic Freight Group Ltd., Rusland. 2026 Deense autoriteiten hebben de NOVAYA ZEMLYA voor de kust van Skagen aangehouden. Aan boord van het schip, dat eigendom is van de Murmansk Shipping Company, bevonden zich 19 Russen. Hoewel de reden voor de arrestatie onduidelijk is, is dit al het derde schip van de rederij dat recentelijk is aangehouden. 8-2026 verkocht voor sloop. 12-9-2026 ETA (AIS) te Alang. 16-9-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 18-9-2026 op de ankerplaats van Alang, 24-9-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PETROVA, IMO 9444807, Chemical/Products Tanker, 4.340 GT, 2007 opgeleverd als HENG ZHOU. 2011 herdoopt BOSSOIL 1. 2018 herdoopt LAI BAO. 2019 herdoopt CERES. 2020 herdoopt CERES 1.

De CERES 1 die door de VS samen met 25 andere entiteiten en schepen, die ervan worden beschuldigd illegale Iraanse petroleum naar buitenlandse markten te vervoeren – een voorbode van mogelijk veel strengere maatregelen tegen Iran volgende maand – is teruggekeerd naar China. De schade, opgelopen bij de aanvaring met de HAFNIA NILE op 18 juli, is inmiddels hersteld. Ten tijde van de aanvaring waren de AIS-gegevens van de CERES 1 inconsistent met haar positie, waardoor communicatie met het andere schip onmogelijk was. De CERES 1 werd na de aanvaring vastgehouden en is nu terug in China. (Timsen, 16-12-2024).

Twee bemanningsleden van de HAFNIA NILE zijn in Singapore aangeklaagd. Twee mannen werden op 2 juli 2025 in een rechtbank in Singapore aangeklaagd op grond van de Merchant Shipping Act (Wet op de Handelsvaart) naar aanleiding van de aanvaring van de HAFNIA NILE, die nu vaart onder de naam HAFNIA SHANNON, met de CERES 1 op 19 juli 2024. Bij deze aanvaring kwam één man om het leven en raakte een andere zwaargewond. De aangeklaagde bemanningsleden van de HAFNIA NILE waren Soosai Antony Vainer (35) en Wickramage Viraj Amila Shavinda Perera (40), beiden afkomstig uit Sri Lanka. Perera was de officier die de navigatiewacht leidde. Vainer was de uitkijk van de navigatiewacht. Vainer zag dat de HAFNIA NILE de CERES 1 naderde, maar meldde dit niet aan de officier die de navigatiewacht leidde. In plaats daarvan zou hij de HAFNIA NILE hebben bestuurd zonder daartoe opdracht te hebben gekregen en zou hij zijn uitkijk niet goed hebben gehouden. Als gevolg van dit falen botste het schip tegen de CERES 1. De Maritieme en Havenautoriteit van Singapore heeft een strafzaak aangespannen tegen de twee mannen. Indien zij schuldig worden bevonden, kunnen de mannen elk een gevangenisstraf van maximaal twee jaar, een boete van maximaal SGD 50.000 of beide krijgen. (Timsen, 2-7-2025).

8-2025 herdoopt AVA. 14-1-2026 verkocht aan Ava Shipping Sdn. Bhd., Sierra Leone. 5-6-2026 verkocht aan Navicore Marine Inc., Togo (5VJP5), in beheer bij Sofia Shipping LLC, Dubai, 6-2026 herdoopt PETROVA. 9-2026 verkocht voor sloop. 3-10-2026 aangekomen op de ankerplaats van Chittagong

PORTLAND II, IMO 8323903 (NB-343), Bulk Carrier, 24.639 GT, 42.586 DWT, 2-1985 opgeleverd Mitsui, Chiba, Ichihara (1297) als BULK GALAXY aan Fujibulk Ltd. S.A., Panama, 1990 verkocht aan Keystone Nav. S.A., Panama. 1996 verkocht aan Rider S.A., Liberia, herdoopt KEN GALAXY. 2-2004 herdoopt C. GALAXY. 3-2008 herdoopt CENTURY ACE. 30-5-2011 verkocht aan Ahlia AG Marine Ltd, St. Kitts and Nevis (V4GJ2), in beheer bij Gulf Maritime Shipmanagement, 5-2011 herdoopt PORTLAND II. 9-2026 verkocht voor sloop (517 USD/TO). 5-10-2026 op de ankerplaats bij Gadani.

PUTERI MUTIARA SATU, IMO 9261205 (NB-338), LNG Tanker, 94.446 GT, 76.229 DWT, 22-4-2005 opgeleverd als PUTERI MUTIARA SATU aan Puteri Mutiara Satu, Maleisië (9MGJ9), in beheer bij Petronas Tankers. 18-3-2026 verkocht voor sloop (as is Malaysia \$ 11 M. USD). 25-3-2026 verkocht aan Riya Shipping Corp., Comoros (D6A4375), in beheer bij GR Shipping Pte Ltd., Singapore, herdoopt MUTIARA. 21-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 29-9-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SPRING, IMO 8408650, Bulk Carrier, 5.586 GT, 8.881 DWT, 1985 opgeleverd door Kochi Jyuko, Kochi (2386) als CLIPPER COURAGE aan Oriental Laurel Shipping Co., Panama. 1988 herdoopt PRONOBIS. 1993 verkocht aan Delos Mar. Co., Malta, herdoopt CONCORDIA. 2003 herdoopt MARGARITA. 2009 herdoopt SOUTH STAR. 2012 herdoopt HALA B. 18-6-2021 verkocht van Seatech Maritime S.A., Belize aan Spring Marine Ltd., Guyana, in beheer bij Cedar Marine Services SAL, 6-2021 herdoopt SPRING. 3-2022 vlag: Comoros (D6A2947). 28-5-2025 te Novorossiysk aangehouden vanwege 14 tekortkomingen, 30-5-2025 weer vrijgegeven. 5-8-2026 de SPRING, eigendom van Cedar Marine Services SAL uit Libanon, te Aliğa aangehouden vanwege twaalf gebreken, waarvan er drie als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding, 7-8-2026 weer vrijgegeven. 2026 verkocht voor sloop naar Pakistan. 11-9-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Gadani, 17-9-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.



STOLT AVOCET, IMO 9004310, 11-3-1992 te water, 7-1992 opgeleverd door Fukuoka Zosen K.K., Fukuoka (1167) als STOLT AVOCET aan Stolt Avocet Inc., Haugesund-Noorwegen (NIS) (LAPF4), in beheer bij Stolt-Nielsens Rederi A/S. 3.853 GT, 1.557 NT, 5.749 DWT. 99.90 (92,50) x 16,82 x v8,60 x 6,763 meter. L 5.337 m³, 12 ladingpompen, totaal 1.950 ton/uur. 43,18 en 300,73 ton bunkers, verbruik 9.7 ton/dag, 12,7 kn. 3.499 EPK, 2.574 kW, 6 cyl, 2 tew, 370 x 880, Mitsubishi 6UEC37LA, Akasaka Tekkoso K.K., Yaizu. 1998 verkocht aan Stolt-Nielsen Northern Services Corp., George Town-Cayman Islands (ZCMQ5), in beheer bij Stolt-Nielsens Rederi A/S. 1999 verkocht aan Stolt-Nielsen Pte. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij NYK Stolt Ship Management. 2000 verkocht aan Stolt-Nielsen Transportation Group Pte. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij NYK Stolt Ship Management. 2006 verkocht aan Stolt Avocet B.V., Rotterdam, thuishaven en vlag: George Town-Cayman Islands. 28-4-2015 verkocht aan Stukita Shipping Co. Ltd., Sierra Leone, in beheer bij Fortune Tanker JSC, Rusland, 4-2015 herdoopt GLORISKY. 14-2-2023 verkocht aan Salimar Ltd., Togo (5VIS4), in beheer bij Fortune Tanker JSC, Rusland, 2-2023 herdoopt ORIS. 9-2026 verkocht voor sloop. (Foto: Ruud Zegwaard, 2-6-2010, passage Maassluis).

SU RUI 169, IMO 9142966, LPG Tanker, 4.484 GT, 5.242 DWT, 30-8-1996 opgeleverd als SU RUI. 20-6-2007 verkocht aan Dalian Surui Shipping Co. Ltd., Georgië. 8-2007 vlag: China (BAHD), 8-2007 herdoopt SU RUI 169. 9-2026 verkocht aan Chinese slopers.

SUN GOLD, IMO 9123831, Bulk Carrier, 26.060 GT, 45.585 DWT, 1996 opgeleverd als OCEAN RAINBOW. 2004 herdoopt FORTUNE PEARL. 10-2008 vlag: Vietnam (3WXN), 10-2008 herdoopt NOSCO VICTORY. 4-2017 verkocht aan HPC Marine Materials JSC, Vietnam (3WXN), 2017 herdoopt LOC PHAT FORTUNE. 7-7-2017 verkocht HD Shipping Co. Ltd., Vietnam, 7-2017 herdoopt SAI GON FORTUNE. 1-2019 herdoopt VIET THUAN SKY. 8-8-2022 verkocht aan Hai Phuong Shipping Co Ltd., Vietnam, 8-2022 herdoopt SUN GOLD. 9-2026 verkocht voor sloop.

UNIORDER, IMO 9145970, Bulk Carrier, 26.478 GT, 47.240 DWT, 25-4-1997 opgeleverd als FLAXEN HALO. 1999 herdoopt AXIOS. 6-2006 herdoopt SEA VELVET. 11-2006 herdoopt HONESTY OCEAN. 4-2013 herdoopt UNIORDER. 15-2-2019 verkocht aan Asia Mulia Transpasifik P.T., Jakarta-Indonesië (YCPR2). 9-2026 verkocht voor sloop (as is Belawan 450 USD/TO).

V.L. 15, IMO 9078763, Chemical Tanker, 1.730 GT, 2.816 DWT, 13-11-1993 te water, 13-1-1994 opgeleverd door Murakami Hide Zosen, Hakata (356) als KIRISHIMA MARU No. 11 aan K.K. Kirishima Kaiun Shokai, Kitakyushu, Japan. 1998 verkocht van Naikai Kisen KK, Hakata-Japan, herdoopt NAIKAI MARU No. 1. 2000 verkocht van Fujiitsuna Kaiun KK, Imabari-Japan, herdoopt KOSHU MARU. 6-2014 verkocht aan VL Enterprise PLC, Bangkok, vlag: Thailand (HSB4932), 6-2014 herdoopt V.L. 15. 9-2026 verkocht voor sloop (515 USD/TO).

YUE CHI, IMO 9322451 (NB-342), Oil Products Tanker, 26.967 GT, 42.054 DWT, 16-3-2006 opgeleverd als YUE CHI aan Yue Chi Shipping S.A., Hong Kong, China (VRBS2). 28-3-2019 in beheer bij COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai. 10-7-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (485 USD/TO). 12-8-2026 verkocht aan Winter Park Trading, Comoros (D6A4570), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt YUE. 16-9-2026 aangekomen op de ankerplaats bij Gadani, 25-9-2025 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.