ZEEBRIEF 243

SCHEEPSFOTORUILBEURS



NIEUWSBRIEF 345 14 NOVEMBER 2026

ROLLDOCK SEA, IMO 9404704, foto: Marcel Coster, 4-10-2026 op weg van IJmuiden naar Bremerhaven en naar Norfolk, USA, 23-10-2026 ETA te Norfolk.

A2B PROGRES, IMO 1024209 (NB-307), containerschip, 6.890 GT, 6.750 DWT, 650 TEU, 6-2023 besteld onder bouwnummer SEDEF TUZLA 227, 23-5-2025 kiel gelegd, 2-11-2026 te water gelaten, 25-1-2027 geplande oplevering als A2B PROGRES aan A2B-Online 9 B.V., Hazerswoude-Dorp, vlag: Nederland, in beheer bij A2B Online B.V., Moerdijk en A2B Online Ship Management B.V., Moerdijk.

A2B VISION, IMO 1024003 (NB-344), 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 niet gehaald, 22 t/m 26-10-2026 technische proefvaart, 5-12-2026 geplande oplevering als A2B VISION aan A2B-Online 4 B.V., Hazerswoude-Dorp, vlag: Nederland (PCKA), in beheer bij A2B Online B.V., Moerdijk en A2B Online Ship Management B.V., Moerdijk.



ABELINA WAGENBORG, IMO 1121681, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 871 (Easy Max 7), 8-10-2026 gedoopt ABELINA WAGENBORG door Jacqueline Vuursteen, Jeanette Wagenborg en Aletta Wagenborg, genoemd naar de

vrouw van oprichter Egbert Wagenborg en te water gelaten, assistentie van de sleepboten WATERPOORT en WARTERLELIE, 28-2-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipowners 11 B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. (Foto: Wagenborg).

ADRIAN, IMO 9123221 (NB-342), Container Ship, 16.799 GT, 18-2-1997 kiel gelegd, gebouwd als JAN RITSCHER, 6-4-1997 te water gelaten, 6-1997 opgeleverd door Stocznia Szczecinska S.A., Szczecin (B170-I/14) als ADRIAN aan M.S. "Adrian" Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg-Duitsland, in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 1698 TEU. 8-8-1997 (GL) herdoopt SANTA PAULA. 15-6-1998 herdoopt ADRIAN. 1999 vlag: Liberia. 6-1-2000 herdoopt CSAV BARCELONA. 21-2-2001 herdoopt ADRIAN. 7-6-2001 herdoopt TMM MANZANILLO. 9-11-2001 herdoopt IVORY STAR. 22-3-2002 herdoopt ADRIAN. 16-10-2002 herdoopt DELMAS TOURVILLE. 27-5-2003 herdoopt TMM HIDALGO. 2005 (e) vlag: Duitsland, 12-6-2006 herdoopt ADRIAN. 9-2007 (e) vlag: Liberia, 4-2011 in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg en Reederei Blue Star G.m.b.H. 11-7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H. 11-2014 verkocht aan Danae International Corp., Liberia (A8NR5), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk G.m.b.H., 11-2014 herdoopt ALEXANDRA N. 19-2-2015 in beheer bij Quadrant Maritime Pvt. Ltd. 7-2015 verkocht aan Adrian Marine Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij Quadrant Maritime Pvt Ltd. 3-7-2015 in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, 7-2015 herdoopt MSC ELSA 3. 8-2018 verkocht aan One Star MSC Ltd., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 22-9-2021 verkocht aan Elsa 3 Maritime Inc., Liberia (A8NR5), in beheer bij MSC Mediterranean Shipping Co., Genève en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 23-5-2025 vertrokken uit de haven van Vizhinjam naar Kochi, India, 24-5-2025 ETA te Kochi. 24-5-2025 op 38 mijl ZW van Kochi slagzij opgelopen en gezonken, alle opvarenden gered.

MSC betaalt de kosten van het multibeam-onderzoek

De Mediterranean Shipping Company (MSC), de charteraar en exploitant van de MSC ELSA 3, die op 25 mei 2025 voor de kust van Kerala zonk, heeft het Hooggerechtshof van Kerala laten weten dat het akkoord gaat met de kosten van een multibeam-onderzoek van het wrak en de wraklocatie. De advocaat van het bedrijf deed deze mededeling in reactie op openbare belangzaken (PIL's) aangespannen door voormalig parlementslid TN Prathapan en anderen, die een adequate compensatie eisen voor de vissersgemeenschap en andere belanghebbenden na het zinken van het schip. De Directie-Generaal Maritieme Administratie (DGMA) had het Hooggerechtshof eerder laten weten dat twee Indiase bureaus, namelijk C-Track Surveys en Fugro Survey India Pvt. Ltd., waren geselecteerd om een onafhankelijk multibeam- en sidescan-onderzoek uit te voeren. Het bedrijf steunde deze stap volledig en stemde in met de aanstelling van C-Track Surveys voor het onderzoek. Het bedrijf heeft tevens de Directie-Generaal Scheepvaart verzocht C-Track Surveys aan te stellen voor de uitvoering van het onderzoek. Verder werd voorgesteld dat de reikwijdte van de werkzaamheden gezamenlijk door het bedrijf en de DGMA zou worden geformuleerd en aan C-Track Surveys zou worden verstrekt, en dat de tijdens het onderzoek verzamelde gegevens aan beide partijen beschikbaar zouden worden gesteld voor verdere analyse. (Timsen, 9-10-2026).

De rechtbank gaf toestemming voor het hervatten van de onderhandelingen met MSC

Een rechtbank heeft een schorsing opgeheven voor een door de staat aangestelde commissie van overheidsfunctionarissen, waardoor de onderhandelingen met MSC Mediterranean Shipping Company kunnen worden hervat. De rechtbank behandelt momenteel zowel een door de staat aangespannen maritieme rechtszaak als meerdere claims voor schadevergoeding en verlies als gevolg van het zinken van de 'MSC Elsa 3'. Het Hooggerechtshof van Kerala had in juni 2025 een verbod opgelegd op onderhandelingen met MSC en haar verzekeringsmaatschappijen, en de staat verplicht een maritieme rechtszaak aan te spannen. Het bedrijf heeft een rechtszaak aangespannen om zijn aansprakelijkheid te beperken en stelt dat de claims van de staat te hoog zijn. MSC streeft naar een beperking van zijn aansprakelijkheid tot ongeveer $ 14,8 miljoen, terwijl de regering van Kerala een maritieme claim van $ 1,1 miljard heeft ingediend. Op last van de rechtbank heeft het bedrijf een borgsom van ongeveer $ 133 miljoen gesteld. Op 27 oktober gaf de rechtbank de commissie opdracht de onderhandelingen over schadevergoeding te hervatten. Deze schadevergoeding zou betrekking hebben op herstelwerkzaamheden, economische verliezen en schade aan het milieu en de vissersgemeenschap. Het doel van de commissie was om de zaak zo snel mogelijk op te lossen. De staat had geen bezwaar tegen het hervatten van de onderhandelingen, maar de commissie is niet bevoegd om een definitieve schikking of bindende overeenkomst te sluiten. Details moesten nog aan de rechtbank worden voorgelegd. De autoriteiten hebben de rechtbank voorgesteld om de resterende containers mogelijk van het wrak te verwijderen. De advocaten van MSC betoogden voor de rechtbank dat er al 437 ton brandstof en verontreinigende stoffen uit het schip waren gepompt en dat een poging om de met water doordrenkte containers te bergen ertoe zou kunnen leiden dat ze breken en verdere verontreiniging vrijkomen. Ze bespraken een voorstel voor een multibeam-onderzoek van het wrak. MSC had voorgesteld dat de reikwijdte van het onderzoek gezamenlijk door de belanghebbenden zou worden vastgesteld. De rechtbank stond het Indiase Directoraat voor de Scheepvaart toe om door te gaan met de vergaderingen die plaatsvonden op 17 en 20 oktober, waarbij een bedrijf, C-Trck Surveys, werd geselecteerd om de milieubeoordeling van het wrak uit te voeren. De rechtbank gaf de Kerala State Pollution Control Board een week de tijd om suggesties voor het onderzoek in te dienen. Het onderzoek zou worden uitgevoerd op kosten van de scheepseigenaar. De rechtbank heeft de volgende hoorzitting betreffende de 'MSC Elsa 3' vastgesteld op 24 november. (Timsen, 29-10-2026).



ALHENA, IMO 8821759 (NB-292), 15-12-1990 te water gelaten, 2-1991 opgeleverd door Van der Giessen-de Noord Shipbuilding Division B.V., Krimpen a/d IJssel (948) als ALHENA aan K/B Sweden Shuttles, Gothenborg-Zweden. 19-6-1991 verkocht aan Ivar Lundli & Co. AB, Stockholm, Zweden, ingebracht bij BOC Norge I AS, thuishaven en vlag: Tønsberg-Noorwegen, in beheer bij Barber International AS, herdoopt TALHENA. 1999 verkocht aan Corona Rederi AB, Zweden, in beheer bij Dala Rederi AB, 14-10-1999 (GL) herdoopt DALHENA. 30-1-2001 op last van de Tallinn City Court aan de ketting gelegd op de rede van Tallinn wegens uitstaande schulden van de eigenaar, 2-2-2001 beslag opgeheven en vertrokken. 2001 verkocht aan Sirius Rederi AB, Donsø-Zweden, in beheer bij Dala Rederi och Förvalttnings AB, 19-2-2001 (e) herdoopt NAUTILUS. 10-2001 verbouwd tot tankschip bij Fredericia Skibværft, Fredericia Denemarken. 2007 verkocht aan Sea Breezer Marine S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Aegean Bunkering Services Inc., Piraeus en MM Marine Inc., 28-5-2007 (GL) herdoopt AEGEAN PRINCESS. 12-2-2008 bij Le Touquet viel de machine uit, 13-2-2008 achter de sleepboot ANGLIAN MONARCH gearriveerd te Duinkerken om te repareren. 11-2009 vlag: Gibraltar. 9-2016 verkocht aan Ecofighter Shipping S.A., Gibraltar, in beheer bij Hellenic Environmental Center en Marpol Fleet Shipmanagement S.A., 9-2016 herdoopt ECOFIGHTER. 23-6-2020 in beheer bij Sera Shipping Co. 10-9-2021 verkocht aan Omniya Marine FZE, Gabon (TRAC7), in beheer bij Omniya Marine FZE, Sharjah, United Arab Emirates en Legacy Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, herdoopt SEA EAGLE. 6-2022 vlag: Comoros. 17-8-2022 verkocht aan onbekende eigenaar, 8-2022 vlag: Tanzania, 8-2022 herdoopt SAEED 5. 10-2023 herdoopt KHAIR WADE. 13-2023 verkocht aan Yassin Shipping Agency & Cont., Freetown-Sierra Leone, in beheer bij Petrofleet Energy Trading LLC., Dubai. 9-2024 vlag: Tanzania. 1-2026 vlag: Madagascar (FALSE), 1-2026 herdoopt EBADO. 9-2026 vlag: Togo, 1-2026 vlag: herdoopt MAY 7. (Foto: Teun van der Zee, 1991).





ASIATIC, IMO 1127908 (NB-336), General Cargo Ship / Heavy Lift, 3.480 GT, 3.500 DWT, besteld onder bouwnummer HARTMAN HM015, 2026 te water gelaten, 28-10-2026 vertrokken van Szczecin met de sleepboot EEMS WARRIOR (ex SMIT MANDJI), 2-11-2026 gearriveerd te IJmuiden, 3-11-2026 met de sleepboot RODIE 2 en duwboot DEMI-K van IJmuiden naar Urk om afgebouwd te worden, 12-2026 geplande oplevering als ASIATIC aan Hartman Beheer 015 B.V., Urk, vlag: Nederland, in beheer bij Global Seatrade C.V., Urk en Hartman Seatrade B.V. (Foto's: Marcel Coster, 3-11-2026).

ATLANTIC SEA, IMO 9003548 (NB-244), 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 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. 15-9-2026 tijdens de zoektocht naar de tien vermiste bemanningsleden van de TUĞBERK İMAMOĞLU werd 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. 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. 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.

Lichaam gevonden 56 dagen na het zinken
Op 2 oktober hebben zoekteams het lichaam van een onbekende man gevonden voor de kust van Silivri, Istanbul, 56 dagen nadat de TUĞBERK İMAMOĞLU zonk bij een aanvaring in de Zee van Marmara. Onderzoek door het Instituut voor Forensische Geneeskunde zal zijn identiteit, doodsoorzaak en eventuele connectie met de bemanning vaststellen. Het lichaam van kapitein Yaşar Kayhan werd op 14 september op 5 kilometer van de aanvaringsplaats gevonden en op 15 september geïdentificeerd. De negen andere bemanningsleden werden nog steeds vermist. Het schip, dat 4.199 ton staalrollen vervoerde van het zuidelijke İskenderun naar de Zwarte Zeehaven Karadeniz Ereğli, botste op 2 september rond 3 uur 's ochtends met de tanker ALSU, die onderweg was van het noordwestelijke Kocaeli naar het westelijke Aliağa. Het marineschip TCG Akın lokaliseerde het wrak op 4 september op een diepte van 720 meter. De kapitein van de ALSU, Ahmet Erarslan, en de derde officier, Murat Evciman, werden op 3 september in voorlopige hechtenis genomen. In een voorlopig rapport werden tekortkomingen in respectievelijk toezicht en het voorkomen van aanvaringen genoemd. Vier andere verdachten werden onder gerechtelijk toezicht geplaatst. (Timsen-29-10-2026).

BETON LEADER, IMO 7432848 (Z-113), 1977 opgeleverd door C.N. Visentini, Donada (103) als CENTOTRE aan Francesco Visentini, Italië. 1.597 BRT, 3.200 DWT. 1977 verkocht aan Cant Nav. Visentini



S.a.S., Italië. 1979 verkocht aan Soc. Marittima Trasporti S.p.A. Somatra, Italië. 1988 verkocht aan Franca de Paolis S.p.A., Italië, herdoopt DEPATRE. 1991 verkocht aan Bonnemar Maritime Inc., Panama, herdoopt BLUE DREAM. 1994 verkocht aan Don River Shipping Ltd., Bahamas, herdoopt NANCY. 2-9-2002 verkocht aan Sombrero Shipping, St. Vincent & the Grenadines, herdoopt ALIZA. 6-2004 herdoopt BETON LEADER. 11-2004 (e) verkocht aan Levra N.V., vlag: St. Vincent & the Grenadines. 2005 vlag: Comoros. 2005 enige tijd opgelegd te Hansweert. Circa 2007 enige tijd gelegen te Antwerpen. 2012 vlag: Belize. 10-1-2012 (e) verkocht aan Hoondert Groep, 's-Heerenhoek, vlag: Belize (V3QQ3). (De Hoondert Groep omvat inmiddels de volgende besloten vennootschappen: Aannemings- en verhuurbedrijf J. Hoondert en Zn. B.V., Hoondert Industriële Services B.V., Hoondert Services & Decommissioning B.V., Martens Cleaning (Martens Havenontvangstinstallatie B.V. en Transport Schepen en Reiniging B.V.), Martignoni Slop Disposal B.V., Kamps B.V. en Katshaven B.V.). 3-2014 (e) opgelegd. 3-12-2014 opgelegd te 's-Gravendeel. Circa 2015 opgelegd bij Dockside te IJsselmonde. 10-7-2019 verkocht aan Satya Karya C.V., Soerabaya, Indonesië, vlag: Belize. 7-2026 vlag: onbekend. 20-10-2026 met de sleepboten GEPKE (ENI 02331929), en GEPKE IV (ENI 02328748), verhaald van Dockside naar Damen Verolme, Botlek, 1e Werkhaven. (Foto: Koos Goudriaan, 21-9-2015, Dockside IJsselmonde).

BIGLIFT PIONEER, IMO 1096575 (NB-337), Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 25.000 DWT, 30-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY031 voor Chung Yang Shipping Co. Ltd., Seoul-Zuid-Korea, 4-4-2027 geplande oplevering door Jingjiang Nanyang Shipbuilding Co. Ltd. als BIGLIFT PIONEER aan Biglift Shipping B.V., Amsterdam (PDZX).

CARPULP, IMO 8414776 (NB-232) van Shipping Company Transpulp N.V. & West African Shipping Co. N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Spliethoff Monaco Shipping Co. S.A.M., 1-4-1987 opgeleverd door Miho Zosensho K.K., Shimizu (1256) als CARPULP. 1987 verkocht aan Nikolay Malakov Shipping Co. Ltd., herdoopt NIKOLAY MALAKHOV. 1995 herdoopt NICOLE GREEN. 1996 herdoopt CAPITAINE KERMADEC. 1997 herdoopt NIKOLAY MALAKHOV. 1998 herdoopt NIUGINI CHIEF. 1999 herdoopt NIKOLAY MALAKHOV. 2001 herdoopt TAURANGA CHIEF. 2002 herdoopt NIKOLAY MALAKHOV. 19-7-2004 (e) verkocht aan Kotor Bay Shipping Ltd., Scapsborg, vlag: Noorwegen (NIS), in beheer bij Jacobsen Management AS, herdoopt KOTOR BAY. 13-9-2004 (e) herdoopt SCM TEPUY II. 9-9-2006 herdoopt THOR SVENDBORG. 2008 in beheer bij SNC Management Co. Ltd., Shanghai, 29-3-2008 herdoopt JACO SPIRIT. 2008 in beheer bij Belships (Tianjin) Shipmanagement & Consultancy Co. Ltd., Tianjin, China. 2009 verkocht aan Temple Marine Limited, vlag: Panama, in beheer bij Naviera Ulises Ltd., Glyfada Attika, Griekenland, 20-4-2009 (e) herdoopt SCM FEDRA. 30-12-2014 (e) in beheer bij Star del Caribe C.A., Caracas, Venezuela. 4-2015 vlag: Venezuela, roepsein YYNO. 19-9-2015 van Altagracia, Venezuela naar Port of Spain, Trinidad. 2016 van Port of Spain, Trinidad naar Texas gesleept. 4-2016 verkocht aan Cahaba Disaster Recovery LLC, Tuscaloosa AL, Vanuatu (YJTL7), 4-2016 herdoopt KRAKEN. 5-2016 van Trinidad naar Brownsville, Texas gesleept om schoon te maken. 2016 schoon gemaakt door The Texas Parks and Wildlife Foundation (TPWF) en Coastal Conservation Association om afgezonken te worden als kunstmatig rif in de Golf van Mexico. Dat is mogelijk gemaakt door BP, die betaalde na het ongeluk met het booreiland DEEPWATER HORIZON op 20 april 2010. 16-6-2016 (e) verkocht voor sloop. 20-1-2017 op 67 mijl van Galveston als kunstmatig rif tot zinken gebracht in het Texas Parks and Wildlife Department's Artificial Reef Program. (Foto: Texas Parks and Wildlife Department).

Vrachtschip als kunstmatig rif loopt vol met vissen
De KRAKEN, die in januari 2017 als kunstmatig rif tot zinken werd gebracht, is nu overspoeld met vissen



op een diepte van 42 meter, 105 kilometer voor de kust van Galveston, Texas, in de Golf van Mexico. Het schip is nu bedekt met zeedieren en omringd door scholen vissen, waar onder makrelen en rode snappers. Veel van deze dieren hebben zich hier gevestigd puur vanwege de aanwezigheid van het schip. Voordat het schip tot zinken werd gebracht, onderzocht het team het gebied om te kijken welke dieren er al in deze wateren leefden. Ze vonden een paar haaien en verder niet veel. Het nieuwe ecosysteem ondersteunt het zeeleven en trekt ook toeristen aan door middel van duiken en vissen. Het hele gebied profiteert van de toegenomen leefomgeving en soortenrijkdom. (Timsen, 19-10-2026).



CARDISSA, IMO 9765079 (NB-281), LNG Tanker, 3-10-2016 te water gelaten bij STX Offshore & Shipbuilding Jinhae onder bouwnummer STX JINHAE 4080, 5-2017 geplande oplevering, 4-5-2017 vertrokken van Jinhae op proefvaart, 12-5-2017 ten anker bij Yeon, 12-5-2017 terug bij de werf te Jinhae, 5-6-2017 (LR) opgeleverd als CARDISSA aan Shell Western LNG B.V., 's-Gravenhage, thuishaven: Rotterdam (PDAE), in beheer bij Shell International Trading and Shipping Company Limited. 9.816 GT, 4.300 DWT. 5.320,5 Summer DWT. 8-6-2017 vertrokken van de werf naar Schinousa, Griekenland. 17-6-2017 ten anker bij Singapore. 18-6-2017 aan het SNLG Terminal, Jurong Island, Singapore. 20-6-2017 van SNLG Terminal ten anker bij Pulau Pawai, Singapore.

21-6-2017 vertrokken naar Rotterdam. 26-6-2017 bij Galle, Sri Lanka, diverse koersen, 27-6-2017 vertrokken van Galle, Sri Lanka. 12-7-2017 te Suez. 13-7-2017 passage Suezkanaal. 15-7-2017 passage Kreta. 16-7-2017 passage Malta (13,8 kn.). 20-7-2017 passage Gibraltar. 21-7-2017 passage Lissabon. 24-7-2017 passage Brest. 25-7-2017 gearriveerd in de Yukonhaven op de Maasvlakte. 1-8-2017 vertrokken naar Nynäshamn, Zweden, 5-8-2017 ETA te Nynäshamn. 26-5-2021 gearriveerd op het Calandkanaal, Europoort. 27-5-2021 verkocht aan POS Maritime De S.A., 27-5-2021 te Rotterdam vlag en thuishaven Panama R.P. (HOWM), in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd., Seoul en Wilhelmsen Ship Management Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, 28-5-2021 herdoopt NEW FRONTIER 1. 2026 vlag: Malta (9HA6584). (Foto: Reinier van de Wetering, 13-04-2018, Maassluis-West).

DANZIGERGRACHT, IMO 9420796, General Cargo Ship, 13.558 GT, 5.981 NT, 18.143 DWT, 1069 TEU, 26-5-2008 kiel gelegd, 24-4-2009 opgeleverd door Jinling Shipyard (06-0403) als DANZIGERGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming Danzigergracht, Amsterdam (PBLJ), in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam. 3-1-2013 verkocht aan Rederij Danzigergracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam.

Motorstoring bij Karanlık Liman
Onderweg van Istanbul naar Italië kreeg de DANZIGERGRACHT op 7 oktober 2026 motorproblemen voor de kust van Karanlık Liman, voor de Straat van Çanakkale. In samenwerking met het scheepvaartverkeerscentrum te Çanakkale werd het schip door de sleepboot KURTARMA 17 naar de ankerplaats van Karanlık Liman gesleept, waar het veilig werd geankerd in positie 40.02 NB en 026.18 OL. (Timsen, 7-10-2026).

DINTELDIJK, IMO 9346677 (NB-240), 17-6-2007 te water gelaten bij Lotulim Shipyard Ltd., Goa, India onder bouwnummer 174, 20-12-2007 (BV) opgeleverd als DINTELDIJK door Chowgule & Co. Ltd. (Ship Building Division), Goa (174) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Dinteldijk", Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. Roepsein PHMJ. 2.984 GT, 4.891 DWT. De eerste reis ging van Chennai, India naar Fredriksstad, Noorwegen met een lading graniet. 31-7-2012 oprichting van Beheermaatschappij m.s. Dinteldijk II B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 55791921. 16-8-2012 (e) verkocht aan Beheermaatschappij m.s. Dinteldijk II B.V., in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 21-6-2017 oprichting van Dinteldijk 2.0 B.V. te Groningen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 69004293. 17-7-2017 (e) verkocht aan Dinteldijk 2.0 B.V., Groningen, in beheer bij SCG Management B.V., Groningen. 2-10-2026 verkocht aan Hogli AS, Bahamas (C6MH7), in beheer bij Kopervik Ship Management Poland Sp z oo, Gdansk, herdoopt FRI STREAM.

DIOLI, IMO 8215728 (NB-275), 18-12-1982 te water, 2-1983 opgeleverd door Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth (592) als BALTICA aan M.S. "Baltica" Beutler Schiffahrts K.G., Lübeck-B.R.D., in beheer bij Beutler Schiffahrts K.G., Lübeck. 499 BRT, 314 NRT 1.761 DWT, 82,48 (76,82) x 11,38 x 5,41 x 3,550 meter. 48 TEU. 600 EPK, 441 kW Deutz. 5-4-1994 verkocht aan Dioli Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJRP), in bevrachting bij Ewald Muller & Co. G.m.b.H., Hamburg, in beheer bij Kees Douma Bedrijfsadviesbureau, Loppersum, herdoopt DIOLI. 1.513 GT, 600 NT, 1.761 DWT. 21-4-1997 in bevrachting bij Wijnne & Barends B.V. 10-1999 verkocht aan Hav Shipping A/S, Nassau-Bahamas (C6QV7), in beheer bij Bulkship Management AS, te Hemiksem, België gedokt, bij het te water gaan van de dwarshelling bij Scheepswerf Fulton de sleepboot PASCAL omver getrokken waardoor deze zonk, door de nieuwe eigenaar herdoopt BALTICA HAV. 15-2-2012 verkocht aan Skagerak Shipping AS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Bulkship Management AS. 9-2015 in beheer bij HAV Ship Management NorRus AS, Kaliningrad. 21-6-2017 in beheer bij Peak Project Carriers AS, Nyborg, Noorwegen en Kopervik Ship Management Poland, Gdansk, 12-2018 herdoopt FRI SUN. 5-11-2020 verkocht aan SSC Sea & River Ltd., St. Petersburg-Rusland (UBBV5), 11-2020 herdoopt ONEGO. 16-11-2025 verkocht aan Algoritm Group LLC, Rusland. 10-2026 herdoopt PRIMORSK.

DS GARNET, IMO 9257096, in timecharter bij Van Ommeren Clipper, Bulk Carrier, 30.843 GT, 51.196 DWT. 6-2003 opgeleverd door New Century Shipbuilding, Jingjiang als DS GARNET, vlag: Bahamas. 8-2005 in beheer bij Saint Michael Shipping Co., Athene, 8-2005 herdoopt CAPETAN VASSILIS. 12-2017 verkocht aan Ningbo Haiyue Shipping Co. Ltd., vlag: China (BQYN), 12-2017 herdoopt SHEN YU 69. 2026 als LIN YANG FA ZHAN gesloopt.

DUTCH EXPRESS, IMO 9178460 (NB-131), 23-9-1998 opgeleverd door Slovenske Lodenice a.s., Komarno (3009) als DUTCH EXPRESS aan C.V. m.s. Dutch Harbour Express, Rotterdam, in beheer bij Rederij Wessels B.V. 4-2004 verkocht aan Wilson Ship Management AS, 27-9-2004 overgedragen aan Actinor Bulk AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipmanagement (Bergen) AS, herdoopt WILSON CORK. 7-12-2006 tijdens een reis van Murmansk naar Pasajes, Spanje, problemen gekregen met de machine, binnengebracht door de sleepboot ABEILLE BOURBON. 2011 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipmanagement (Bergen) AS. 10-2026 vlag: Bahamas (C6JM3).



DUTCH EXPRESS, foto: Bob van Raad†, 5-6-2001

DUTCH MATE, IMO 8808707 (NB-332), 23-6-1989 te water gelaten, 17-8-1989 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V., Heusden (1016) aan Tankvaart Dordrecht B.V., Dordrecht, roepsein PDTQ. 1994 verkocht aan Dutch Mate B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 1996 ingebracht bij Pakhoed Shipping B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 21-1-1998 gearriveerd bij Scheepswerf Jac. den Breejen B.V., Hardinxveld om verlengd te worden, na verlenging: 4.297 GT, 1.799 NT, 6.250 DWT, 20 ladingtanks, inhoud 6.384 m3, lengte 118,02 (111,84) meter. 1999 ingebracht bij Rubia B.V., Dordrecht, in beheer bij Gebr. Broere B.V., Dordrecht. 2004 in beheer bij Essberger Tankers B.V. 2012 verkocht aan Sicilship S.r.l., Palermo, Italië, 27-4-2012 vertrokken van Sluiskil naar Valencia, 2-5-2012 ETA te Valencia, 8-5-2012 gearriveerd te Palermo, daar overgedragen aan Sicilship S.r.l., Palermo, de eigenaar bleef Rubia B.V., vlag: Panama, roepsein 3EYH6, 28-5-2012 (m) herdoopt WINE TRADER. 2015 verkocht aan Waterfalls Co. Ltd., San Gwann, Malta, vlag: Panama, in beheer bij Sicilship S.r.l., Palermo. 9-2025 vlag: San Marino (T7DC5).

WINE TRADER in brand
Maritieme reddingsteams zijn ingezet om een brand te bestrijden die werd gemeld aan boord van de WINE TRADER, die op 15 oktober 2026 om 06:58 uur voor anker lag op ongeveer 14 zeemijl ten zuidoosten van Sulina, met 12 bemanningsleden aan boord. De laatst doorgegeven positie was 45.01 NB en 029.60 OL. Verschillende drones waren eerder Roemeens grondgebied binnengedrongen. Nadat de tanker was geraakt, probeerde de bemanning de brand te blussen. De eerste inslag vond plaats in het accommodatiegedeelte en leidde tot de verdwijning van meerdere bemanningsleden. De intense brand maakte een zoekactie moeilijk. Later meldde de kapitein dat het schip een tweede en mogelijk een derde keer was geraakt. Schade aan de watertoevoer voor het brandbestrijdingssysteem dwong hen de bluswerkzaamheden te staken en te evacueren. Het schip vertoonde typische tekenen van drone-inslagen, zoals een gedeeltelijk uitgebrande bovenbouw, een vernielde stuurhut en beschadigde dekkranen. Om 07:10 uur vertrok het reddingsschip APOLLO van het Roemeense Agentschap voor de Redding van Mensenlevens op Zee (ARSVOM) naar het schip om de bemanning te redden. Ook een Black Hawk-helikopter van de Algemene Luchtvaartinspectie werd ingezet. De situatie werd bemoeilijkt door de ruwe zee en hoge golven. Een helikopter takelde de gewonde bemanningsleden van het dek van de WINE TRADER. Eerste berichten spraken van vier overlevenden, maar de helikopter meldde een vijfde overlevende te hebben gevonden. Eén persoon had brandwonden aan het hoofd opgelopen en een ander had lichte rookvergiftiging. Een tweede helikopterteam werd naar het schip gestuurd en was van plan aan boord te gaan om te zoeken naar mogelijke andere overlevenden. Zeven bemanningsleden werden als vermist opgegeven. De nationaliteiten van de bemanningsleden werden gemeld als Beninees, Kroatisch en Bosnisch. De reddingsoperatie was nog gaande. De APOLLO keerde om 14.20 uur terug naar Sulina. (Timsen, 15-10-2026).

De zoek- en reddingsoperatie voortgezet zonder resultaat
Op de ochtend van 16 oktober hervatten de Roemeense autoriteiten de zoek- en reddingsoperatie naar zeven bemanningsleden van de WINE TRADER. Een Black Hawk-helikopter en een gespecialiseerd reddingsvaartuig namen deel aan de operatie en voerden verkenningsvluchten en inspecties van het schip en de omgeving uit in een poging de vermiste zeelieden te lokaliseren. De zoektocht werd bemoeilijkt door slechte weersomstandigheden en hoge golven. Het plan was dat een team van vier personen aan boord van een helikopter aan boord van het schip zou gaan om de zoektocht naar de vermisten te hervatten. Het helikopterteam zou ook een verkenningsvlucht uitvoeren. De patrouilleboot FIFI MAI 0101, die aan de

reddingsoperatie had deelgenomen, keerde terug naar de locatie met 13 redders aan boord. Zij zouden het gebied verkennen en waren ook van plan aan boord van het schip te gaan. (Timsen, 19-10-2026).

EASY MAX 8, IMO 1144786, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 872, 13-8-2027 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 9, IMO 1144798, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 873, 5-5-2028 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 10, IMO 1144803, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 874, 22-12-2028 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 11, IMO 1144815, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 875, 3-8-2029 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EASY MAX 12, IMO 1144827, General Cargo Ship, 8.849 GT, 14.300 DWT, 9-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer NIESTERN SANDER 876, 19-4-2030 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl.

EDAMGRACHT, IMO 9081370 (NB-343), 27-4-1994 kiel gelegd, 4-10-1994 te water, 4-1-1995 opgeleverd door Ulstein Verft A/S, Ulsteinvik (244) als EDAMGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming “Edamgracht”, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PDWZ. 8.448 GT, 4.651 NT, 12.754 DWT. 137,16 (127,78) x (18,90) x 11,65 x 8,500 meter. 730 TEU. 7.383 EPK, 5.430 kW, 6 cyl, 4 tew, 460 x 580, Wärtsilä 6R46, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 14,5 kn. 11-10-2004 tijdens een reis van Fremantle naar Adelaide problemen ondervonden met schuivende lading. 28-7-2012 (e) verkocht aan Rederij Edamgracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff’s Bevrachtingskantoor B.V. 27-5-2021 vertrokken van Rönnskär, Zweden, 29-5-2021 te Meeruse, Tallinn, Estland, 6-2021 verkocht aan "TK Nord Project" LLC, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UBCW9, in beheer bij "TC Nord Project" LLC, 11-6-2021 herdoopt MIKHAIL BRITNEV. 12-6-2026 van Kaliningrad Anchorage naar Dakar, Senegal, 25-6-2026 ETA te Dakar. 9-7-2026 ETA te Lomé, Togo. De ALEKSANDR SHABALIN, het laatste nog operationele grote landingsschip van de Russische Baltische Vloot, arriveerde op 19 juni 2026 in de Oostzee voor het eiland Fehmarn als escorte voor de MIKHAIL BRITNEV die op weg was naar Dakar, volgens de AIS-gegevens van het schip, het vrachtschip vervoerde vermoedelijk voorraden voor het Russische Afrika Korps in Mali. 9-7-2026 gearriveerd te Lomé, tijdens de reis vanuit de Oostzee en langs de Atlantische kust werd het schip geëscorteerd door het Russische landingsschip ALEKSANDR SHABALIN van de Project 775-klasse, ook het fregat ADMIRAL KASATONOV en de tanker AKADEMIK PASHIN boden bescherming tegen Oekraïense aanvallen bij het vertrek. Zie FLINTERSKY: Rusland betrapt op het vervoeren van wapens.

EEMS BALDER, IMO 1013808 (NB-304), General Cargo Ship, 2.999 GT, 4.100 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer BOGAZICI 36, 31-1-2025 geplande oplevering als EEMS BALDER aan Eems Balder B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 3-2023 besteld, 2025de bouw afbesteld.

EEMS BOXER, IMO 1013781 (NB-304), General Cargo Ship, 2.999 GT, 4.100 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer BOGAZICI 34, 30-6-2024 geplande oplevering als EEMS BOXER aan Eems Boxer B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 3-2023 besteld, 2025de bouw afbesteld.

EEMS BULLDOG, IMO 1013793 (NB-304), General Cargo Ship, 2.999 GT, 4.100 DWT, 3-2023 besteld onder bouwnummer BOGAZICI 35, 31-10-2024 geplande oplevering als EEMS BULLDOG aan Eems Bulldog B.V., Delfzijl, in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 3-2023 besteld, 2025 de bouw afbesteld.

FIONA B, IMO 9574303 (NB-299), aanvankelijk GEERVLIET, 11-2010 te water gelaten onder bouwnummer WUDI JINBIN JB-14 voor W&R Shipping B.V., Zwijndrecht, Wudi Jinbin Shipbuilding Heavy Industry Co. Ltd. failliet en verkocht aan Qingdao Heshun Shipyard Co. Ltd., afgebouwd als JB014, 30-6-2012 opgeleverd, vlag: Panama, in beheer bij Yangtze Navigation (H.K.) Co. Ltd. 7-2012 (e) herdoopt ALIZEE. 3-2013 (e) in beheer bij Sino Far East Ship Management Co. Ltd. 7-2013 verkocht aan Alizee Shipping B.V., Rotterdam, 25-7-2013 (GL) onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBZU, in beheer bij W&R Shipping B.V., Zwijndrecht en Sam Shipping V.o.F. 2.588 GT, 1.418 NT, 3.500 DWT. 88,30 (83,44) x 12,90 x . 5,400 meter. 3.000 EPK, 2.208 kW, ABC 12VDZC, Anglo Belgian Corporation N.V., Gent NE-09. 1-9-2013 nog te Qingdao. 12-2022 verkocht aan Schifffahrtsgesellschaft Ben B m.b.H. & Co. K.G., Jork, 1-12-2022 (F) thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus (BCX6), in beheer bij Ocean Star Shipping GmbH & Co., 1-12-2022 te Stora Vika, Zweden herdoopt FIONA B. 9-2026 de bevrachting van Echoship naar Baltic Shipping Company, 9-2026 herdoopt BEN B.



FLINTERHAVEN, IMO 9155901 (NB-279), 9-8-1997 te water, 16-9-1997 technische proefvaart, 18-9-1997 opgeleverd door Scheepswerf “Ferus Smit” B.V., Foxhol (312) aan C.V. Scheepvaartonderneming “Flinterhaven”, Groningen (PCEU), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Flinter Groningen B.V. 4.368 GT, 2.518 NT, 6.250 DWT. 111,75 (105,34) x 14,57 x 8,25 x 6,300 meter. Brandmerk 6323 Z G 1997. G 9.052 m3, B 8.620 m3. 356 TEU. 13,8 kn. 3.280 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä 8R32E, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 1999 in beheer bij Ancora AFS Shipping B.V., Rotterdam. 2002 in beheer bij Flinter Groningen B.V., Groningen. 7-2006 en-bloc met de FLINTERZEE voor NOK 140 M ($22,6 M) verkocht aan Bergen Banking Shipping AS, Bergen met een charter van 8 jaar, 7-8-2006 verkocht aan Flinter Bareboat B.V., Groningen, in beheer bij Flinter Groningen B.V. voor Bergen Banking Shipping AS, Bergen. 23-10-2007 (e) in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht. 11-12-2008 (e) verkocht aan BBS Bulk II KS, Groningen, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht. 7-2009 (e) in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht, en Flinter Management B.V., Barendrecht. 22-12-2008 (e) verkocht aan BBS Bulk II KS, Groningen, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht en Flinter Shipping B.V., Barendrecht voor Solmunde & Partners AS. 11-2015 (e) verkocht aan Pillar Shipping SCS, Groningen, in beheer bij Flinter Management B.V., Barendrecht en Flinter Shipping B.V., Barendrecht voor Hoyergruppen AS, Porsgrunn. 25-2-2016 verkocht aan Omse Shipping & Trading Ltd., thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands, roepsein E5U3110, in beheer bij Tango Gemicilik San ve Ticaret Ltd., Istanbul, 29-2-2016 te Tuzla herdoopt TANGO SOL. 11-2020 vlag: Vanuatu, roepsein YJWW3. 21-12-2020 (e) verkocht aan Bosphorus Queen Shipping Ltd., vlag: Panama, roepsein HOQB, 21-12-2020 in beheer bij Bek Deniz Tasimaciligi Ticaret en Kalamis Shipping Industry & Trade Ltd. Co. (Kalamis Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti.), Istanbul, herdoopt BOSPHORUS QUEEN. 14-3-2021 in beheer bij Bek Deniz Tasimaciligi Ticaret A.S., Istanbul. 18-4-2023 in beheer bij Bek Deniz Tasimaciligi Ticaret A.S. en Idea Denizcilik A.S., Istanbul. (Foto: Teun van der Zee).

Detentie te Rijeka
De 'Bosphorus Queen' werd op 3 november 2026 in Rijeka aangehouden vanwege 18 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding: 1) Veiligheid van de navigatie - Kaarten ontbraken 2) Reddingsmiddelen - Reddingsboten niet gebruiksklaar 3) Noodsysteem - Noodstroomvoorziening - Noodgenerator niet operationeel 4) Noodsysteem - Brandoefeningen gebrek aan controle 5) Noodsysteem - Oefeningen voor het betreden en redden van besloten ruimtes onvoldoende druk 6) ISM - ISM-certificaat niet zoals vereist. Het schip werd op 6 november weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Brindisi met een ETA van 8 november. (Timsen, 7-11-2026).

FLINTERSKY, IMO 9250385 (NB-273), 5-10-2002 te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit G.m.b.H. te Leer (332), 11-11-2002 vertrokken van Leer voor technische proefvaart en gearriveerd te Delfzijl, 15-11-2002 gearriveerd aan de Holland Amerikakade (Wilhelminakade) te Rotterdam, 15-11-2002 te Rotterdam FLINTERSKY door mevr. Ingrid Jungblud en opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming “Flintersky”, Delfzijl, in beheer bij Flinter Shipping B.V. en Flinter Management B.V. 6.577 GT, 2.881 NT, 9.073 DWT. 129,40 (122,10) x 17,00 x 10,00 x 7,500 meter. Brandmerk 7066 Z G 2002. Roepsein PBHZ. 512 TEU. 2 ruimen, 7.496 m3. G 11.156 m3. 15 kn. 5.910 EPK, 4.350 kW, kW, 6 cyl, 4 tew, 380 x 475, 600 rpm., Wärtsilä 6R38, Wärtsilä NSD, Zwolle. 15-11-2002 vertrokken via Noord-Spanje naar de Grote Meren, 18-7-

2005 gearriveerd bij Astican Shipyard te Las Palmas voor o.a. bodem survey, daar herdoopt UAL ABERDEEN. 23-7-2005 vertrokken van de werf, 29-7-2005 gearriveerd te Aberdeen. 2006 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming “Flintersky” II, Groningen, in beheer bij Flinter Shipping B.V. en Flinter Management B.V. 19-5-2011 te Scheveningen herdoopt FLINTERSKY. 13-10-2016 vertrokken van Kiel. 31-10-2016 van de ankerplaats naar Capelle a/d IJssel. 1-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel en opgelegd. 9-1-2017 verkocht aan Sky Shipping B.V., Rotterdam, roepsein PBHZ, in beheer bij Thorco Shipping A.S., Hellerup, Denemarken, 2017 te Capelle a/d IJssel herdoopt THORCO SKY. 9-3-2017 van Capelle a/d IJssel naar 's-Gravendeel en opgelegd. 5-2017 zou de naam UAL ABERDEEN krijgen. 5-2017 verkocht aan Mester Commercial Ltd., Limassol, Cyprus, 5-2017 vlag: Belize, roepsein V3XT2, in beheer bij LLC Mortransservice, Moskou. 4-6-2017 van 's-Gravendeel naar Liepaja, 7-6-2017 ETA te Liepaja. 8-2017 vlag: Rusland, roepsein UCAJ. 24-8-2017 (mt) te Liepaja herdoopt KAYA. 16-9-2017 van Liepaja naar St. Petersburg, 18-9-2017 ETA te St. Petersburg. 11-8-2020 verkocht aan Northern Shipping Co., Joint-Stock Company, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UCAJ, herdoopt SIYANIE SEVERA.

Russisch militair konvooi gevolgd tijdens doorvaart door de wateren van NAVO-landen
Een Russische marine-eenheid bestaande uit vier schepen naderde op de middag van 19 maart 2025 het Skagenrif, op weg naar de Grote Belt. De Royal Navy had samen met NAVO-bondgenoten een gecoördineerde operatie uitgevoerd om de Russische marine-eenheid te volgen sinds deze op 16 maart het Engelse Kanaal was binnengevaren. Het Type 23-fregat HMS SOMERSET, de mijnenjager HMS CATTISTOCK en het RFA-schip TIDESURGE namen deel aan de observatieoperatie, die ten zuiden van Portsmouth begon. De operatie omvatte zowel marine-eenheden als luchtbewaking, waaronder een RAF P8 Poseidon maritiem patrouillevliegtuig van RAF Lossiemouth. De schepen waren op de terugweg vanuit Syrië, waar ze militair materieel hadden opgehaald dat niet langer nodig was na de val van het door Rusland gesteunde regime van president Assad in december 2024. De schepen werden continu gevolgd door vliegtuigen en oorlogsschepen van de NAVO-landen die ze passeerden, een taak die werd overgenomen door eenheden van de Deense marine toen de marine-eenheid Skagen was gepasseerd. Het konvooi bestond uit de torpedobootjager SEVEROMORSK, het landingsvaartuig 'Aleksandr Shabalin' en de vrachtschepen SPARTA IV en SIYANIE SEVERA, die beide voor de Russische marine voeren. De marine-eenheid was op weg naar Sint-Petersburg, waarbij de SPARTA IV een verwachte aankomsttijd van 24 maart had. In Sint-Petersburg is eerder materieel uit Syrië aan land gebracht. De Russen onderhandelen met de nieuwe heersers in Syrië over toestemming om de strategisch belangrijke marinebasis in Tartus te blijven gebruiken. De Russen zijn bereid de basis te betalen met Russische olie. De status van deze onderhandelingen was onbekend. (Timsen, 20-3-2025).

Russisch militair konvooi onderweg naar de Middellandse Zee
Het Russische leger heeft weer militair materieel voor de export. Op 30 april werd voor het eerst een militair konvooi, bestaande uit drie vrachtschepen en een fregat, waargenomen in de Oostzee. De JIAGANGHANGBENG 01 voerde de vlag van de Russische marine. Het Russische fregat BOIKIY gebruikte de Chinese naam om zichzelf te camoufleren en escorteerde de Russische vrachtschepen BALTIC LEADER, PATRIA en SIYANIE SEVERA. Het vrachtkonvooi is volledig geladen. Meer dan 10.000 ton aan boord, zoals de diepgang al doet vermoeden. Het konvooi vertrok op de avond van 29 april vanuit de Russische marinehaven Baltiysk in Kaliningrad, Ruslands grootste militaire depot aan de Oostzee. De bestemming is de Middellandse Zee. De Deense marine en de Duitse federale politie hebben het konvooi sindsdien gevolgd. Het taskforceschip BAMBERG volgde de BOIKIY vanuit Rügen door de Kadet-trog en de Fehmarn-gordel. De NAVO zal het konvooi de komende weken nauwlettend in de gaten houden. Het konvooi is het grootste Russische militaire transport in de Oostzee sinds januari 2022, toen zes landingsschepen met materieel voor de Oekraïne-campagne vanuit de Oostzee naar de Zwarte Zee vertrokken. Het laatste konvooi dat vanuit de Oostzee naar de Middellandse Zee werd gestuurd, was in december, met de vrachtschepen URSA MAJOR en SPARTA. De URSA MAJOR zonk tijdens de reis na een explosie voor de Algerijnse kust op 23 december. De bestemming zou Libië kunnen zijn. Rusland is momenteel zeer actief in de Sahelregio. Vanuit bases in Libië kunnen ze hun invloed in de regio uitbreiden. Satellietbeelden tonen sinds februari bouwactiviteiten op de Libische militaire luchthaven Maaten al-Sarra, die sinds 2011 gesloten is. De militaire basis is strategisch gelegen in de Sahelregio. Van daaruit zijn leveringen van militair materieel aan Soedan, Niger, Tsjaad en Burkina Faso gemakkelijk mogelijk. Het gebruik van deze roll-on/roll-off-schepen suggereert dat er ook Russische militaire voertuigen worden vervoerd. De inzet van zoveel materieel wekt de verdenking dat de oorlog in Oekraïne niet langer prioriteit heeft. In 2024 werd een groot deel van het militaire materieel dat uit Syrië was teruggehaald, ook naar Oekraïne gestuurd. (Timsen, 6-5-2025).

Rusland betrapt op het vervoeren van wapens en vermeende spionnen naar Afrika
Rusland heeft civiele vrachtschepen gebruikt om militair materieel en vermoedelijke undercoveragenten naar Afrika te vervoeren. Naar schatting 28 personen reisden onder valse identiteiten aan boord van schepen die bevoorrading voor Russische militaire operaties vervoerden. Volgens een gezamenlijk onderzoek, gepubliceerd op 19 oktober 2026 door het Dossier Center, Follow the Money, Süddeutsche Zeitung, Danwatch en Delfi, voeren de vermoedelijke agenten aan boord van in totaal zeven Russische vrachtschepen met militair materieel, dat voornamelijk bestemd was voor het Russische Afrika Korps, een door het Ministerie van Defensie gecontroleerde eenheid die de Wagner-huurlingengroep verving. De namen, geboortedata en identiteitsdocumentnummers van deze personen konden niet worden gevonden in

openbaar beschikbare gegevens of gelekte databases. Het gaat waarschijnlijk om Russische inlichtingenofficieren die onder valse identiteiten opereerden. Uit het onderzoek bleek dat de passagiers Russische paspoorten zonder biometrische chips gebruikten. Verschillende documenten verschilden alleen in hun laatste cijfers, terwijl twee documenten opeenvolgende nummers hadden, wat suggereert dat ze mogelijk samen zijn uitgegeven als onderdeel van een gecoördineerde operatie.
De documenten vertoonden kenmerken die geassocieerd worden met paspoorten die gebruikt worden bij inlichtingenoperaties. Analisten van het Amerikaanse veiligheidsonderzoeksbureau C4ADS concludeerden ook dat de persoonlijke gegevens van de passagiers vervalst leken te zijn. Een van de ladingen betrof de SABETTA (IMO: 9347061), die op 19 maart aankwam in de haven van Conakry en ongeveer 50 militaire en ondersteunende voertuigen afleverde, waaronder pantservoertuigen en brandstoftankwagens. De uitrusting werd vervolgens over land naar Mali vervoerd, waar het Russische Afrika Korps een militaire aanwezigheid heeft. Vier passagiers aan boord van de SABETTA hadden identiteitsgegevens die onderzoekers niet konden verifiëren aan de hand van andere beschikbare documenten. Het schip is eigendom van Severny Proekt, een Russisch bedrijf dat betrokken is bij defensiecontracten en speciale projecten voor het staatskernenergiebedrijf Rosatom.
Het onderzoek identificeerde ook drie ro-ro-schepen, de ADLER (IMO: 9179854), ASCALON (IMO 9198226) en BALTIC LEADER (IMO: 9220639), die werden geëxploiteerd door MG-Flot, een Russische rederij die door de VS en de Europese Unie is gesanctioneerd vanwege activiteiten die verband houden met Iran en de levering van goederen ter ondersteuning van de Russische droneproductie. Drie andere vrachtschepen, de MIKHAIL BRITNEV (IMO: 9081370, ex EDAMGRACHT), MYS ZHELANIYA (IMO: 9366110, NB-336) en SIYANIE SEVERA (IMO: 9250385), werden eveneens geïdentificeerd als onderdeel van het maritieme netwerk. De SIYANIE SEVERA had eerder graan vervoerd vanuit tijdelijk bezet Oekraïens gebied. De schepen schakelden tijdens reizen naar Afrika regelmatig hun AIS-transponders uit, waardoor hun bewegingen moeilijker te volgen waren.
Rusland heeft mogelijk personeel van de Federale Veiligheidsdienst (FSB) of de militaire inlichtingendienst (GRU) ingezet om de transporten te begeleiden vanwege de gevoelige militaire lading. De vermoedelijke inlichtingenofficieren zouden de opdracht hebben gekregen om bemanningen te observeren en te voorkomen dat schepen gehoor gaven aan eventuele bevelen tot stoppen van Europese autoriteiten. Ongeveer 15 Oekraïense dronespecialisten zijn actief in Mali, waar ze training en operationele ondersteuning bieden aan lokale strijdkrachten die vechten tegen het Russische Afrika Korps. Oekraïens personeel heeft ook droneoperaties uitgevoerd in Soedan en Libië, gericht op Russische militaire en maritieme activiteiten. (Timsen, 19-10-2026).

GEM NO. 2, IMO 9735373, Crude Oil Tanker VLCC, 156.853 GT, 102.339 NT, 302.783 DWT, 22-12-2015 kiel gelegd, 12-11-2016 te water, 26-1-2017 opgeleverd door Japan Marine United Corp. (Ariake Yard), Nagasu (5048) als GEM NO. 2 aan Gem No 2 Maritime Corp., Panama (3FQW3), in beheer bij Global Energy Maritime Co. Ltd., Taipei City en Fleet Management Ltd., Hong Kong.

VLCC getroffen
Het schip GEM NO. 2, in charter bij Trafigura, werd op 9 oktober 2026 geraakt door een onbekend projectiel op ongeveer 13 zeemijl ten westen van Al Jazeera in de Verenigde Arabische Emiraten. Het schip gaf om 10.00 uur een noodsignaal af. De inslag veroorzaakte een brand die later werd geblust. De omvang van de schade en de mogelijke milieueffecten waren op dat moment nog onbekend. Alle 22 Indiase bemanningsleden zouden ongedeerd zijn gebleven. De autoriteiten onderzochten het incident. Er was nog geen verantwoordelijkheid opgeëist en de bron van het projectiel was nog niet vastgesteld. (Timsen, 10-10-2026).

Alle 22 Indiase bemanningsleden gered
Alle 22 Indiase bemanningsleden van de GEM NO. 2 zijn gered na het incident voor de kust van Ras Al Khaimah in de Verenigde Arabische Emiraten, zo bevestigde het Indiase consulaat in Dubai op 11 oktober. Het consulaat coördineerde met de autoriteiten van de VAE om de zeevarenden bij te staan. Op de avond van 10 oktober meldde de Britse Maritieme Handelsdienst (UKMTO) dat verschillende schepen in de buurt van Ras Al Khaimah via de radio instructies hadden ontvangen om hun ankerplaats te verlaten. Het agentschap bestempelde het incident als verdachte activiteit. Er is geen verband bevestigd tussen de waarschuwing en het incident met de tanker. Het Iraanse Revolutionaire Gardekorps (IRGC) heeft eerder gewaarschuwd dat rederijen die Amerikaanse instructies opvolgen sancties kunnen verwachten en dreigde schepen te achtervolgen die routes gebruiken die Teheran als ongeautoriseerd beschouwt, waaronder routes voorbij de Straat van Hormuz. (Timsen, 12-10-2026).

Tanker verlaten na te zijn geraakt door projectielen
De GEM NO. 2, die gecharterd werd door Trafigura, werd op 9 oktober 2026 om 14:30 uur getroffen door een onbekend projectiel, ongeveer 13 zeemijl ten westen van Al Jazeera in de Verenigde Arabische Emiraten. Hierdoor brak een enorme brand uit aan de bakboordzijde van het voorschip, die echter binnen 25 minuten door de eigen blusinstallaties van het schip kon worden geblust. Op 10 oktober om 10:00 uur, nadat de scheepsinspecteur was gearriveerd en terwijl de bemanning zich voorbereidde om de tanker naar de binnenste ankerplaats te verplaatsen, werd het schip binnen drie minuten opnieuw getroffen door vier drones. De projectielen troffen het voorschip, het achterschip, de stuurboordzijde en in de buurt van een pompkamer. Er brak een grote brand uit die de gehele bovenbouw in de as legde. Toen de situatie kritiek

werd, gaf de kapitein het bevel het schip te verlaten. De 22 Indiase bemanningsleden gingen in de reddingsboten aan bakboordzijde en werden gered door een boot van de kustwacht van de VAE. De autoriteiten onderzochten het incident. Er is geen verantwoordelijkheid opgeëist en de herkomst van de projectielen is niet vastgesteld. (Timsen, 17-10-2026).

Olielek vermoedelijk afkomstig van een gehavende tanker
Windward AI detecteerde op 20 oktober een olielek en gaf aan dat het vermoedelijk afkomstig was van een van de VLCC's, die zich op ongeveer 16 zeemijl van Umm Al Quwain bevond. De olievlek had zich over meer dan 22 mijl verspreid en bedekte een gebied van meer dan 60 vierkante mijl. Het lek werd in verband gebracht met de GEM NO. 2, die op 9 oktober werd geraakt. De VLCC bevond zich 13 zeemijl ten westen van Al Jazeera toen het ongeluk gebeurde. (Timsen, 24-10-2026).

De olievlek van de beschadigde tanker breidde zich uit, stranden werden afgesloten
De olievlek van de GEM NO. 2 voor de kust van de Verenigde Arabische Emiraten is groter geworden, zo blijkt uit satellietbeelden. Dit heeft geleid tot meer strandsluitingen en milieuproblemen. Beelden van het Copernicus-satellietnetwerk van de Europese Unie van 24 oktober toonden aan dat de olievlek de kust van het noordelijke emiraat Umm Al Quwain naderde, met donkere olielagen die zich over zee en langs de kustlijn verspreidden. Er werden pogingen ondernomen om de olielekkage van de tanker voor de kust in te dammen. Het ministerie van Klimaatverandering en Milieu van de VAE voerde een milieubeoordeling uit. Autoriteiten in verschillende noordelijke emiraten reageerden op de olievlek door de toegang tot kustgebieden te beperken. Alle stranden en kustgebieden rond de stad Umm Al Quwain werden tijdelijk gesloten, terwijl de autoriteiten in het naburige Sharjah uit voorzorg de toegang tot Al Hamriyah Beach afsloten. In Ras Al Khaimah werden alle stranden in het emiraat op 24 oktober tot nader order gesloten. (Timsen, 27-10-2026).

GERARDA, IMO 9088263 (NB-309), 27-5-1994 (GL) opgeleverd door Scheepswerf “Ferus Smit” B.V., Foxhol (295) als GERARDA aan C.V. Scheepvaartbedrijf Scherpenisse, thuishaven: St. Annaland, in bevrachting bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl voor R. Scherpenisse, Sint Annaland. 4-12-1999 tijdens een reis van Wismar naar Leixões op 30 mijl noordwest van Terschelling in moeilijkheden gekomen tijdens storm en daarbij een slagzij van meer dan 15 graden opgelopen, na het overboord werpen van 30 pakketten hout van de deklast was de toestand weer onder controle. 11-6-2003 verkocht aan Gerarda B.V., St. Annaland, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 20-7-2004 verkocht aan m.s. “Hanseatic Spirit” Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, Duitsland, vlag: Antigua & Barbuda (V2OT2), in beheer bij Hanseatic Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen, 20-7-2004 te Harlingen overgedragen en herdoopt HANSEATIC SPIRIT. 2007 verkocht aan NS Spirit Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, 6-7-2017 (mt) gearriveerd te Gemlik, Turkije, vlag Moldavië (ER2658), 6-7-2017 herdoopt NS SPIRIT. 8-7-2017 vertrokken van Gemlik. 5-2018 vlag: Panama (H9HU). 2-9-2023 vlag: Belize (V3PA8). 13-8-2025 te Karadeniz Ereğli aangehouden vanwege 18 gebreken, waarvan er 15 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor de aanhouding, 15-8-2025 weer vrijgegeven en vertrokken naar de ankerplaats van Eregli. 25-9-2026 tijdens een reis van Gebze naar Baltsjik, voor de kust van Darıca tijdens het verlaten van de baai van İzmit, motorproblemen opgelopen en om assistentie verzocht, op sleeptouw genomen door de sleepboot ŞARK en ten anker gelegd op de ankerplaats van Eskihisar in positie 40.46 NB en 029.27 OL. 25-9-2026 te Kocaeli aangehouden na motorproblemen, 29 gebreken geconstateerd, waarvan er 12 als ernstig werden beschouwd, 10-10-2026 vrijgegeven en vertrokken naar Tuzla.



HENDRIKA MARGARETHA, IMO 9057238 (NB-102), vrachtschip, 26-3-1993 opgeleverd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin (8202) als DONAU aan Alpha Navigation, Limassol-Cyprus (), in beheer bij Johannes Berends, B. & A. Eleveld, A. Veenma, Pol Boon, Bernardus Koch, Papendrecht. 2.058 GT, 1.152 NT, 3200 DWT. G 4.228 M3, 96 TEU. 1.711 EPK, Caterpillar 3516TA. 5-

1994 verkocht aan Wantij B.V., Zwartsluis (PDRZ), in beheer bij Johannes Berends, B. & A. Eleveld, A. Veenma, Pol Boon, Bernardus Koch, Papendrecht. 1998 in beheer bij W.H. en Jan van Veen, John Hartman, Blokzijl en Pol Boon, Zwartsluis. 2000 in beheer bij Jan van Veen, John Hartman, Blokzijl en Pol Boon, Zwartsluis. 6-3-2000 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Jan van Veen, John Hartman, Blokzijl en Pol Boon, Zwartsluis. 6-2000 door Niestern Sander te Delfzijl een nieuwe motor geplaatst: 1.810 EPK, 1.350 kW, Caterpillar 3516B, 20-6-2000 uitgedokt na inbouw. 2001 in beheer bij N.V. Scheepvaartbedrijf Poseidon, Delfzijl voor Jan van Veen, John Hartman, Blokzijl en Pol Boon, Zwartsluis. 19-1-2004 verkocht aan Jan de Koning Gans Jr., Hasselt, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl (PDRZ), 19-1-2004 te Dordrecht herdoopt HENDRIKA MARGARETHA. 19-1-2004 vertrokken naar IJmuiden. 6-10-2026 inschrijfdatum KvK van MS Roos-S B.V. te IJsselmuiden. 10-2026 verkocht aan MS Roos-S B.V., thuishaven: Kampen (PDRZ), in beheer bij Sierra Maritiem B.V., IJsselmuiden (Anne Tjerk Steenstra) en Era Chartering B.V., Rotterdam, 10-2026 herdoopt ROOS-S. (Foto Reinier van de Wetering, 06-11-2026, Maassluis-West).

HESTIA, IMO 9411783 (NB-308), Bijlsma Trader 3250, 6-6-2009 te water gelaten Bijlsma Lemmer 767, 15-7-2011 opgedreven bij Bijlsma Shipyards B.V. in Lemmer onder bouwnummer 767, 21-10-2011 bij Bijlsma Shipyards B.V. te Lemmer gedoopt HESTIA door mevrouw Annelies Langevoort-van Dijk (echtgenote van Martin Langevoort, medeopdrachtgever tot de bouw), 24-10-2011 vertrokken van de werf naar Harlingen, 25-10-2011 proefvaart en naar Harlingen, 31-10-2011 opgeleverd aan C.V. Scheepvaartonderneming “Hestia”, Ten Boer, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl voor Martin Langevoort en Teun Vogely, Ten Boer. Roepsein PCMO. 1-11-2011 vertrokken van Harlingen op de eerste reis met bestemming Amsterdam. 2.300 GT, 3.250 ton DWT, 90,00 (84,70) x 11,80 x 6,75 x 5,400 meter, ruiminhoud 4.531 m3, 1.440 kW, Wärtsilä 8L20, Wärtsilä Finland. 6-7-2023 verkocht aan Wagenborg Shipowners 2 B.V., Delfzijl, in bevrachting bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 29-9-2026 gearriveerd te Delfzijl. 10-2026 te Delfzijl herdoopt HULSTBORG.

IVER EXAMPLE, IMO 9171503 (NB-290), tankschip, 14-5-1997 besteld, 22-6-1998 kiel gelegd, 20-2-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard, Zuid Korea (1055) als IVER EXAMPLE aan Motorschip "Product Example" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 12-3-1999 ingeschreven. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam op 1e reis. 14-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas. Roepsein PEAJ. 29.289 GT, 11.932 NT, 45.790 DWT. 182,81 (174,00) x 32,26 x 18,60 x 12,205 meter. Dubbelwandige tanker, 20 tanks, 50.648 m3, 20 ladingpompen, totaal 9.520 ton/uur, 200 en 1.500 ton bunkers, verbruik 35 ton/dag, 15,5 kn. 11.665 EPK, 8.620 kW, 6 cyl, 2 tew, 500 x 1910, B&W 6S50MC, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Engine & Machinery Division, Ulsan, Zuid Korea. 4-3-2006 gearriveerd bij Caldic Terminal in het Calandkanaal, 6-3-2006 verhaald naar boei 79 in het Calandkanaal, 7-3-2006 vertrokken naar de 3e Petroleumhaven in de Botlek, 10-3-2006 verhaald naar de 2e Werkhaven in de Botlek, 10-3-2006 overgedragen aan Broström Tankers Ltd., Gothenborg-Zweden, in beheer bij Broström Ship Management AB en herdoopt BRO PROMOTION. 14-3-2005 vertrokken naar zee. 21-12-2009 (e) verkocht aan Maersk Product Tankers AB, Gothenborg-Zweden, in beheer bij Broström Ship Management AB, Gothenborg. 20-1-2010 (e) in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen. 8-2010 herdoopt MAERSK CARLA. 2-2011 vlag: Denemarken. Roepsein OZGB2. 2-2011 herdoopt CARLA MÆRSK. 15-6-2011 (e) in beheer bij Handytankers K/S en Maersk Tankers A/S. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S. 7-2-2015 van Venezuela naar Houston, 4-3-2015 te Houston. 9-3-2015 van Houston naar Amuay Bay, 9-3-2015 geladen met ± 216.000 barrels (34.341 m3) Methyl Tertiary Butyl Ether (MTBE) bij slecht zicht (mist) op Houston Ship Channel in aanvaring gekomen met de CONTI PERIDOT (IMO 9452634, 27-2-2015 van Balboa, Panama naar Houston, geladen met staal, 10-3-2015 met 2 sleepboten verhaald naar City Dock 21), door de aanvaring zijn 3 tanks beschadigd en raakten lek, de U.S. Coast Guard sloot het Houston Ship Channel tussen Light 86 en Morgan’s Point, 11-3-2015 begonnen met de berging en het lossen van de lading, 12-3-2015 het Houston Ship Channel geopend. 15-3-2016 (e) verkocht aan Ever Key Ltd., Panama, roepsein 3EEC9, in beheer bij Winson Oil Trading Pte. Ltd., Singapore voor Winson Shipping Taiwan Co. Ltd., Kaohsiung City, herdoopt OCEAN TOPAZ. 5-11-2019 (e) verkocht aan Forever Fortune Shipping Ltd., Panama, roepsein 3EEC9, in beheer bij Daoying International Ship Management Ltd., Hong Kong, herdoopt IMMORTAL GOLD. 9-11-2021 (e) verkocht aan GS Chemical Transportation Ltd., Panama, roepsein 3EEC9. 1-2022 in beheer bij Hao Sen Shipping Co. Ltd., Shanghai, China, herdoopt BRIGHT GOLD. 5-7-2022 in beheer bij Daoying International Ship Management Ltd., Shanghai. 17-4-2026 tijdens een havencontrole in Ningbo aangehouden (Tokyo MoU), acht gebreken waarvan er drie als ernstig werden beschouwd. 18-4-2026 vertrokken van Ningbo en ten anker gegaan in positie 31.09 NB en 122.38 OL. 25-4-2026 vertrokken van Zhangjiagang. 2026 verkocht voor sloop naar India. 1-9-2026 te Galle. 7-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LADON, IMO 9142526 (NB-308), 29-2-1996 opgeleverd als LADON door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (675) aan C.V. Scheepvaartonderneming “Ladon”, Geldermalsen, in beheer bij C. Vermeulen. 2005 verkocht aan C.V. H.J. Steenbergen Scheepvaart, ’s Gravendeel, 21-6-2005 (e) herdoopt HOLLAND. 2-2-2006 via Dick van der Kamp Shipsales B.V. verkocht aan Fehn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. “Sea Ems”, Antigua en Barbuda, in beheer bij Fehn Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 13-2-2006 (e) bij Scheepswerf NMC te Alblasserdam herdoopt SEA EMS. 10-11-2017 (e) verkocht NS Holland Shipholding Ltd., Majuro, Marshall Islands, vlag Moldavië, roepsein ER2666, herdoopt NS HOLLAND. 19-

11-2017 tijdens een reis van Helsingborg naar Griekenland door de Wasserschutzpolizei te Brunsbüttel aangehouden, overbeladen met kunstmest, 167 ton te veel geleden waardoor de max. diepgang met 0,20 meter is overschreden, ten anker gebracht op de Elbe bij Brunsbüttel, de Wasserschutzpolizei startte een onderzoek en schreef een boete uit van € 1.400. 29-11-2017 vertrokken naar Nea Karvali, Griekenland, 17-12-2017 ETA te Nea Karvali. 7-2018 vlag: Panama, roepsein 3FTB4. 21-8-2023 vlag: Belize (V3PM7).

Detentie in Ravenna
De NS HOLLAND werd op 19 oktober 2026 aangehouden bij de Baione Industrial in Ravenna vanwege 36 tekortkomingen, waarvan er 15 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding: 1) Certificaten en documentatie - Logboeken/verplichte vermeldingen niet correct ingevuld 2) Certificaten en documentatie - Maximale werkuren of minimale rusturen niet zoals vereist 3) Reddingsmiddelen - Reddingsboten niet operationeel 4) Reddingsmiddelen - Inventaris reddingsboten niet correct opgeborgen 5) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende ruimte niet veilig 6) Brandveiligheid - Vaste brandblusinstallatie niet operationeel 7) Brandveiligheid - Ventilatie niet zoals vereist 8) Waterdichtheid - Laadluiken en andere luiken gecorrodeerd 9) Waterdichtheid - Ventilatoren, luchtleidingen en behuizingen niet goed onderhouden 10) Noodsysteem - Noodstroomvoorziening - noodgenerator niet operationeel 11) Voortstuwing en hulpmachines - Hoofdaandrijving niet zoals vereist 12) Arbeidsomstandigheden - Netheid van de machinekamer Niet zoals vereist 13) Arbeidsomstandigheden - Gevaarlijke zones Onveilig 14) Veiligheid van de navigatie - Kaarten ontbreken 15) ISM - ISM-certificaat Niet zoals vereist. Het schip werd op 26 oktober weer vrijgegeven. (Timsen, 26-10-2026).

LOENERBORG, IMO 9421099 (NB-258) 18-10-2007 kiel gelegd, 16-7-2008 te water gelaten, 12-11-2008 (GL) opgeleverd door Nanjing Huatai Shipyard Co. Ltd., Nanjing (YT05-4-06) als LOENERDIEP aan Beheermaatschappij m.s. “Loenerdiep” B.V., Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. Roepsein PBON. 7-7-2011 onder de vlag van Liberia gebracht, roepsein A8ZO8. 12-10-2016 verkocht aan Wagenborg Shipping B.V., 6-2-2017 aankomst te Delfzijl met bestemming Koninklijke Niestern Sander B.V. 8-2-2017 verkocht aan Loenerborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 22-2-2017 herdoopt LOENERBORG (PCHH). 7-4-2017 (e) in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Favoriet Shipmanagement B.V., Delfzijl. 11-4-2018 (GL) te Thisvi, Griekenland herdoopt MANISA KATE. 8-10-2026 verkocht aan HS Karmen OU, 10-2026 vlag Antigua V2QZ2, in beheer bij Hansa Shipping AS, Tallinn en Hansa Ship Management OU, Tallinn, herdoopt KARMEN.

LONGPOWER, IMO 1081025 (NB-344), General Cargo Ship, 4.630 GT, 2.389 NT, 6.250 DWT, 6-2024 besteld onder bouwnummer SAS 253, 16-9-2026 ingezegend door pastor Henyer Garcia, gedoopt LONGPOWER door Fukui Haruyama en te water gelaten bij SaS-Waterhuizen B.V. te Waterhuizen, 30-10-2026 verhaald te Waterhuizen met de sleepboten FIDEL en ANNA 6, 30-10-2026 met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV van Waterhuizen naar Delfzijl, 3-11-2026 proefvaart, 4-11-2026 vertrokken van Delfzijl voor een proefvaart op de Eems, 11-2026 opgeleverd aan Longpower B.V., Groningen (PDIC), in beheer bij Longships B.V., Groningen. 300 TEU. 103,08 (100,67) x 15,45 meter. 12 kn. 2.100 kW, M.A.N. 6L27/38. 9-11-2026 van Delfzijl naar Mandal.

LONGWOLF, IMO 9504126 (NB-330), 18-9-2010 gedoopt FLINTER ARCTIC door mevrouw Henrijette Hansen en te water gelaten bij Scheepswerf Ferus Smit B.V. te Westerbroek onder bouwnummer 398, 13-10-2010 proefvaart vanaf de Oterdumerpier, 15-10-2010 officiële proefvaart en opgeleverd aan N.V. Flinter Arctic, Rotterdam, in beheer bij Flinter Shipping B.V., Barendrecht. 6.621 GT, 3.448 NT, 10.500 DWT. 132,60 (126,90) x 16,00 x 10,78 x 7,830 meter. Brandmerk 22899 Z 2010. Roepsein PFCU. 2 ruimen, 13.008,96 m3. G 13.025 m3. 360 TEU. 587,6 m3 bunkers. 14,1 kn. 5.435 EPK, 4.000 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 480, 600 rpm., vertraagd naar 159 rpm., MaK8M32, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Kiel. 6-11-2016 gearriveerd te Capelle a/d IJssel, afgemeerd langszij de GERARDA en opgelegd. 19-12-2016 tijdens de openbare veiling in opdracht van N.V. ING Bank verkocht aan Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 12-2016 verkocht aan Arctic Shipping B.V., thuishaven: Rotterdam, in beheer bij in beheer bij Thorco Shipmanagement B.V., Winschoten voor Thorco Shipping A/S, Hellerup, Denemarken, 5-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als ARCTIC. 6.687 GT, 11.047 DWT. 6-1-2017 (mt) te Capelle a/d IJssel als FLINTER ARCTIC. 9-1-2017 (mt) te IJsselmonde herdoopt ARCTIC. 16-1-2017 vertrokken van Capelle a/d IJssel naar Brunsbüttel, 17-1-2017 te Brunsbüttel met bestemming Uusikaupunki, Finland. 22-4-2018 gearriveerd te Gdansk, Polen. 30-4-2018 verkocht aan Arklow Shipping Ltd., Arklow-Ierland, roepsein EITT8, herdoopt ARKLOW DALE. 30-4-2018 verkocht aan Kilbride Shipping Ltd., Arklow-Ierland, roepsein EITT8, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Arklow, Ierland, herdoopt ARKLOW DALE. 5-9-2020 gearriveerd te Swansea. 2020 verkocht aan Arklow Shipping Nederland B.V., 11-9-2020 (F) thuishaven Rotterdam, vlag Nederland, roepsein PDTT. 29-9-2020 (vt) van Swansea naar Santander. 21-2-2022 akte oprichting van Longwolf B.V., zetel: Groningen, 21-2-2022 bestuurder Crow's Nest Holding B.V. in functie getreden. 21-2-2022 akte oprichting van Crow's Nest Holding B.V., zetel: Groningen, 21-2-2022 bestuurder Longship Invest B.V. in functie getreden. 10-5-2022 (e) verkocht aan Flexam Invest Ireland 1A Designated Activity Company, Dublin, thuishaven: Rotterdam, roepsein PDTT, in beheer bij Longship, B.V., Groningen, 5-2022 herdoopt LONGWOLF. 3-2025 (e) verkocht aan Longwolf B.V., Groningen, in beheer bij Longship, B.V., Groningen. 30-5-2025 vanaf de Eemshaven te Gdansk. 2-6-2025 verkocht aan Nova Inc., Istanbul, vlag: Palau (T8A5243), in beheer bij Thalex Shipping Ltd., Istanbul, 7-2025 herdoopt SEAWOLF. 5-11-

2025 in beheer bij Thalex Shipping Ltd., Istanbul en Seven Star Management Ltd. 20-1-2026 in beheer bij Thalex Shipping Ltd., Istanbul en Sealife Denizcilik Ltd. Sti. 7-2026 vlag: Panama (3E9652).



MAIDA, IMO 8502107 (NB-50), secties gebouwd door Malta Shipbuilding Co. Ltd., Marsa-Malta (173), 1994 opgeleverd (RS) door Malta Drydocks, Valletta-Malta (173) als RADIST NESMENOVA aan Baltic Shipping Co., Sint Petersburg-Rusland. 6.395 GT, 2.823 NT, 7.923 DWT, 131,60 (122,00) x 19,39 x 8,80 x 7,415, vrachtschip met 4 ruimen, G 9.899 m3, B 9.393 m3, 274 TEU, 6.376 EPK, 4.690 kW, 7 cyl, 2 tew, B&W 7L45GBE, H. Cegielski Zaklady Przemyslu Metalowego, Poznan, 14,75 kn. 1998 verkocht aan Madrigal Shipping Co. Ltd., onder Cyprus vlag gebracht, 1998 in beheer bij Norchart B.V., Rhoon, herdoopt MAIDA. 2003 herdoopt MALAMBO. 2005 verkocht aan Sea Rover Shipping Ltd., Londen-U.K., in beheer bij OSM Ship Management AB, herdoopt SEA ROVER. 13-1-2006 in beheer bij Interorient Navigation Co. Ltd. 12-12-2007 in beheer bij Interorient Marine Services. 2010 vlag: Cyprus. 7-11-2012 verkocht aan Northern Shipping Co., Arkhangelsk, Rusland (UBDJ3). 11-2012 herdoopt INZHENER VESHNYAKOV. 10-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 24-10-2026 op Alang Anchorage, 27-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Hannes van Rijn, 5-1-2017).

MARKBORG, IMO 9142540 (NB-285), 1-11-1996 te water gelaten bij Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer onder bouwnummer 677, 8-1-1997 opgeleverd als MARKBORG aan C.V. Scheepvaartonderneming Markborg, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PFRR. 6.540 GT, 3.464 NT, 9.200 DWT. G 13.059 m3, 604 TEU, 16 kn. 134,55 (127,20) x 16,50 x 9,80 x 7,120 meter. 7.178 EPK, 5.280 kW, Wärtsilä 8SW38, Stork-Wärtsilä Diesel B.V., Zwolle. 2002 in charter bij Mediterranean Shipping Compagnie S.A., 5-4-2002 te Antwerpen herdoopt MSC SUOMI. 11-2002 verkocht aan W. Waller K.G., m.s. Maxima, Hemmoor, Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PJDQ. 12-2006 (e) verkocht aan M.S. Maxima Schiffahrts-Verwaltungs-Ges.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl en Esmeralda Schiffahrts-Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Hemmoor. 2-2007 herdoopt MARKBORG. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 30-8-2012 met machineproblemen gearriveerd in de St. Laurenshaven in de Botlek met de sleepboten SMIT HUDSON en FAIRPLAY-24. 28-11-2013 tijdens een reis van Kaliningrad naar Rotterdam op het Kieler Kanaal machineproblemen opgelopen en door de uitgestoten rookwolken door de politie te Rendsburg aangehouden, de machine gerepareerd te Brunsbüttel. 21-8-2014 (Wagenborg) verkocht aan Arrow Navigation Ltd., Istanbul, 2-9-2014 (e) verkocht aan Beyaz Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul, vlag: Cook Islands, roepsein E5U2863, herdoopt BOZOK. 15-8-2019 verkocht aan Bozok Shipping Ltd., Marshall Islands, roepsein V7A2281, in beheer bij Beyaz Denizcilik Ltd. Sti., Istanbul. 19-8-2021 verkocht aan Medmar Navigation SH.PK, Panama, roepsein 3E2409, in beheer bij San Nikolla Shipmanagement S.A., Piraeus, 8-2021 herdoopt DONA BLE. 10-2026 verkocht aan V L C Shipping L.L.C., Panama, in beheer bij Universal Shipping Wizard Gemicilik ve Deniz Tasimaciligi A.S, herdoopt DONA BELLA.

MEDWAY, IMO 9524152 (NB-241), hopperzuiger, 30-5-2008 contract, 12-12-2008 kiel gelegd, 24-4-2012 te water gelaten bij J.J. Sietas KG Schiffswerft G.m.b.H. & Co. (1306), 31-8-2012 opgeleverd als EKE MÖBIUS aan Josef Möbius Bau A.G. Hamburg-Duitsland (DGAW), in beheer bij Strabag Wasserbau G.m.b.H., Hamburg. 6.725 GT, 2.185 NT, 7.347 DWT. 118,47 (106,795) x 21,10 x 7,70 x 5,700 meter. Hopper 5.550 m3. 6.520 kW. 25-4-2016 (e) verkocht aan HDC Wasserbau Nord G.m.b.H., Hamburg-Duitsland, in beheer bij N.V. Kon. Boskalis Westminster, Papendrecht. 25-4-2016 (e) verkocht aan HDC Wasserbau Nord G.m.b.H., Cyprus (5BUD4), in beheer bij N.V. Koninklijke Boskalis Westminster, Papendrecht. 8-2017 herdoopt MEDWAY. 5-2023 verkocht aan Boskalis Westminster Shipping B.V., Limassol-Cyprus.

Zeiljacht in aanvaring met hopperzuiger op de Weser
Op 20 oktober 2026, rond 19.00 uur, is een Duits zeiljacht van 11 meter, dat op zeil voer, in aanvaring gekomen met de MEDWAY op de Weser bij Bremerhaven. Beide schepen voeren stroomopwaarts met het opkomende tij toen de aanvaring plaatsvond ter hoogte van boei 57. Het zeiljacht liep schade op aan de achtersteven en aan stuurboordzijde. De aluminium romp doorstond de botsing echter. De vier bemanningsleden raakten doorweekt, maar bleven ongedeerd. Uit eerste bevindingen bleek dat de baggerschip slechts lichte verfschade had opgelopen. De Bremer Waterpolitie is een onderzoek gestart naar de oorzaak van het ongeval. (Timsen, 23-10-2026).



MORGENSTOND II, IMO 9142643 (NB-221), 16-4-1997 opgeleverd door Scheepswerf Ferus Smit B.V., Hoogezand (309) als MORGENSTOND II aan C.V. Scheepvaartonderneming Siddeburen, Siddeburen, in beheer bij Wijnne & Barends Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V. voor C.T. Drent & Zn., Siddeburen. 3.782 GT. 1998 verkocht aan C.T. Drent & Zn., Siddeburen. 2001 in beheer bij Rederij C.T. Drent & Zn. 19-4-2002 in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 4-2-2005 door bemiddeling van Anglo Dutch verkocht aan Trust Bulk Carriers B.V., Rotterdam, thuishaven: Rhoon, in beheer bij Q-Shipping B.V., herdoopt AKN PRESTIGE, 6-2-2005 gearriveerd te Vlissingen als AKN PRESTIGE, 7-2-2005 gearriveerd in de Vulcaanhaven te Vlaardingen, 8-2-2005 vertrokken naar zee. 18-4-2005 herdoopt BALTIC PRESTIGE. 2006 verkocht aan Multipurpose Bulkers AS, Oslo, vlag: Gibraltar, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rhoon, 22-4-2006 herdoopt BRILLIANTE. 29-10-2012 tijdens een reis van Antwerpen naar zee viel om circa 18:00 uur bij boei 55 t.h.v. Walsoorden de machine uit, door de sleepboten UNION EAGLE, UNION PANDA en FAIRPLAY XIV naar de ankerplaats bij Terneuzen gebracht voor inspectie, 30-10-2012 naar de Sloehaven, Vlissingen gevaren voor reparatie, 2-11-2012 vertrokken van Vlissingen met bestemming Lappohja, Finland, 6-11-2012 ETA te Lappohja. 2013 in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg, 15-2-2013 (GL) herdoopt TRANSBRILLIANTE. 3-2013 (e) verkocht aan Industrial Shipping AS, Gibraltar, in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg. 12-12-2013 (e) in beheer bij Rederi AB Transatlantic, Gothenborg voor R.S. Platou Finans Shipping AS, Oslo (R.S. Platou Finans AS). 12-2015 verkocht aan Amberspirit Shipping Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2QQ3, in beheer bij Amberseas Maritime Ltd., Southampton, 20-12-2015 (mt) herdoopt AMBER SPIRIT. 16-4-2019 in beheer bij Amberseas Maritime Management. 7-2020 verkocht aan Amber Spirit Ltd., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Amberseas Lda., Funchal. (Foto: Frits Olinga, 12-4-2003 na vertrek Delfzijl).

Detentie te Szczecin
Op 28 februari 2025 werd de AMBER SPIRIT in Szczecin aangehouden vanwege 17 tekortkomingen, waarvan er vijf als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding: 1) Brandveiligheid - Hogedrukleidingen met mantel en olielekalarm ontbreken 2) Alarmen - Machinekameralarm niet werkend 3) Reddingsmiddelen - Reddingsboten niet werkend 4) Veiligheid van de navigatie - Reisdatarecorder niet

zoals vereist 5) ISM - ISM-certificaat niet zoals vereist. Het schip werd op 10 maart weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar het Russische Vyborg, waar het op 13 maart arriveerde. (Timsen, 14-3-2025).

10-2026 verkocht aan Nurmar Shipping Ltd., vlag: St. Vincent & the Grenadines (J8B6915), 10-10-2026 herdoopt GULSUM D.

Naam- en vlagwijziging en detentie
Op 10 oktober 2026 werd de AMBER SPIRIT te Yalova hernoemd tot GULSUM D en overgeheveld naar de vlag van Saint Vincent & the Grenadines. Op 22 oktober werd het schip in Gemlik aangehouden vanwege acht tekortkomingen, waarvan er twee als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding: 1) Milieubescherming - Ballastwaterbeheersysteem voldoet niet aan de eisen; 2) Milieubescherming - Alarminstallatie van 15 ppm functioneert niet. Het schip werd op 22 oktober weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Galati met een verwachte aankomsttijd van 25 oktober. De laatste aanhouding vond plaats op 28 februari 2025 in Szczecin vanwege 17 tekortkomingen, gedurende 11 dagen. (Timsen, 23-10-2026).

NIEUW AMSTERDAM, IMO 9378450 (NB-167), 15-7-2008 kiel gelegd, 30-10-2009 uitgedokt bij Fincantieri Cantieri Navali S.p.A., Marghera onder bouwnummer 6181, vlag: Bahamas, roepsein C6YH7, 30-6-2010 opgeleverd (e) aan HAL Antillen N.V., Rotterdam, in beheer bij Holland America Line Inc., Seattle WA., roepsein PBWQ, 4-7-2010 te Venetië gedoopt NIEUW AMSTERDAM door prinses Máxima, 2.106 passagiers, 86.273 GT, 53.711 NT, 8.754 DWT. 285,22 (253,93) x 32,26 x 10,80 x 8,020 meter. 13-7-2010 gearriveerd te Triëst. 2012 in beheer bij Holland America Line Ltd.

Brand uitgebroken op het cruiseschip.
De Hoge Commissie van de Republiek in Frans-Polynesië werd op 5 maart 2026 om 5:50 uur 's ochtends op de hoogte gebracht van een brand aan boord van de NIEUW AMSTERDAM, met 2.866 mensen aan boord, terwijl het schip zich op ongeveer een uur varen voor de kust van Moorea bevond. Het JRCC Tahiti en het Crisismanagementteam (EGC) werden gemobiliseerd na activering van het maritieme noodplan (ORSEC). De commandopost van de Hoge Commissie werd geactiveerd onder leiding van de Hoge Commissaris van de Republiek om de respons in samenwerking met de bemanning te organiseren en alle operaties te coördineren. Om alle noodzakelijke controles uit te voeren en de veiligheid van het schip, de passagiers en de bemanning te waarborgen, werd een Dauphin-helikopter ingezet om een vierkoppig beoordelings- en interventieteam aan boord te brengen. Deze beoordeling heeft alle twijfels over de brand weggenomen. Thermische beeldvorming bevestigde dat er geen brandhaarden meer op het schip aanwezig waren, dat alle passagiers en bemanningsleden ongedeerd en veilig waren en dat het schip zijn reis veilig naar de haven van Papeete kon voortzetten. (Timsen, 9-10-2026).

Uit het onderzoeksrapport bleek dat de bemanning zich niet bewust was van de risico's van stoom
De Noorse Maritieme Autoriteit wil dat bemanningsleden die in de machinekamer van een cruiseschip werken, worden getraind in het gebruik van stoomsystemen. Dit is gebaseerd op een onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) naar de explosie in de machinekamer van de NIEUW AMSTERDAM op 22 maart 2024, waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen toen een expansievoeg in een hoofdstoomleiding scheurde. De machinekamer werd binnen 86 seconden gevuld met stoom van meer dan 100 °C. Het inademen van de hete stoom beïnvloedde hun longfunctie, met fatale gevolgen. Het systeem werd nooit volledig uitgeschakeld, zelfs niet wanneer het niet in gebruik was. Met deze situatie was geen rekening gehouden in het oorspronkelijke ontwerp, noch in latere aanpassingen. De bemanning was zich er niet van bewust dat de koelkleppen van de stoomleiding open moesten blijven. Het onderzoek van de Nederlandse Veiligheidsraad bracht een discrepantie aan het licht tussen het ontwerp van het systeem en het daadwerkelijke gebruik ervan. De bemanning was niet getraind of geïnformeerd over de oorzaken en gevaren. De autoriteit zal daarom onderzoeken of zij training kan aanbieden aan machinekamerpersoneel op cruiseschepen. Er waren veel lessen te leren uit de manier waarop zeevarenden hun ervaring en kennis toepassen. De kloof tussen ontwerp en praktijk moet worden gedicht. Bovendien wees de autoriteit erop dat niet alle ongelukken kunnen worden voorkomen, omdat werkprocedures, risicoanalyses en trainingsmateriaal niet altijd volledig de realiteit aan boord weerspiegelen. De huidige interne trainingen van de rederij over het stoomsysteem waren overigens volledig in lijn met internationale wet- en regelgeving. Deze wet- en regelgeving zou meer aandacht moeten besteden aan het risico van stoomhamer in een stoomsysteem, voor veiligere werkmethoden, zo stelden de onderzoekers in hun conclusie. De Nederlandse Veiligheidsraad adviseerde het Ministerie van Infrastructuur en Waterbeheer om de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te verzoeken de Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) aan te passen, zodat de risico's van stoomsystemen in de bemanningsopleiding aan bod komen. (Timsen, 9-10-2026).

OCC tevreden met de aanpassingen aan het stoomsysteem na het dodelijke ongeval
Holland America Line heeft de stoomsystemen van haar gehele vloot opnieuw onderzocht naar aanleiding van het fatale ongeval aan boord van de NIEUW AMSTERDAM op 22 maart 2024. De systemen op twee schepen van de rederij zijn sindsdien aangepast. Bemanningen kregen ook meer aandacht voor de risico's van stoomhamer. Dit bleek uit een vervolgonderzoek van de Nederlandse Veiligheidsraad (OVV). De raad onderzocht het ongeval waarbij twee bemanningsleden om het leven kwamen terwijl het schip in de haven

van Half Moon Cay op de Bahama's lag. In een ruimte in de machinekamer was een expansievoeg van de hoofdstoomleiding gescheurd. Hierdoor kwam hete stoom vrij. De ruimte vulde zich binnen 86 seconden met stoom van meer dan 100 graden Celsius. De twee bemanningsleden konden de uitgangen niet bereiken en overleden door blootstelling aan de hete stoom. De Nederlandse Veiligheidsraad (OVV) adviseerde daarom onder andere om de procedures en training voor het werken met stoomsystemen aan te passen. Holland America Line heeft dit advies opgevolgd. De rederij heeft de stoomsystemen van al haar schepen kritisch geëvalueerd en op basis daarvan twee systemen aangepast. Er zijn ook maatregelen genomen om de bemanning beter bewust te maken van de risico's van stoomhamer. De OCC sprak haar tevredenheid uit over de activiteiten die worden ondernomen om de veiligheid te verbeteren. De OVV heeft het rapport en de aanbevelingen onder de aandacht van de sector gebracht. De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging (KVNR) en Maritime & Offshore NL hebben het rapport aan hun leden verspreid. Dit was bedoeld om bij te dragen aan een veiligere constructie, ontwerp, beheer en onderhoud van stoomsystemen. De Raad was tevens van plan de risico's op te nemen in de internationale opleiding en training van zeevarenden. Hiertoe moeten de Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) worden aangepast. (Timsen, 9-10-2026).

NJORD, IMO 9349227 (NB-281), 28-7-2006 casco’s van de ASTRORUNNER en ASTROSPRINTER gearriveerd achter de sleepboot SUMATRAS in de Merwehaven te Rotterdam, 22-9-2006 gearriveerd bij Olthof's Machinefabriek te Capelle a/d IJssel voor afbouw, voor de proefvaart de Nederlandse vlag (PIZV) gehad, 3-2007 vanwege een charter bij het Zweedse TransAtlantic de naam gewijzigd in TRANSJORUND, 2007 opgeleverd door IDHA (224) aan Astrorunner G.m.b.H. & Co. K.G., vlag: Cyprus (C4RK2), in beheer bij Astromare Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen, Nagel Reederei, Drochtersen en Jens & Meyer Schiffahrts K.G., Drochtersen. 7.720 GT, 3.614 NT, 9.544 DWT. 141,58 (132,30) x 20,60 x 9,50 x 7,300 meter. 1.492 m3 bunkers. 19 kn. 10.868 EPK, 7.999 kW, 8 cyl, 4 tew, 430 x 610, 500 rpm, vertraagd naar 158 rpm, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., Rostock. 2007 ingezet op een dienst van Oulu naar Gothenborg en Lübeck. 10-2013 herdoopt ASTRORUNNER. 24-8-2019 in beheer bij Astromare Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen en USC Barnkrug G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen. 5-2021 verkocht aan Njord Shipping B.V., thuishaven: Sneek, vlag: Nederland (PDHA), 10-5-2021 (F) herdoopt NJORD. 11-5-2021 vanaf Antwerpen op de Hartelhaven. 12-5-2021 vertrokken naar Gothenborg. 10-2026 verkocht aan Green Sea Canarias, S.L., 10-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ3021), in beheer bij Naviera Tamaran S,A, Las Palmas de Gran Canaria, 10-2026 herdoopt CANARIAS GREEN.

NOORDVLIET, IMO 9518220 (NB-297), 17-7-2012 te water gelaten bij DAHK Chernomorsky Sudostroitelni Zavod (Joint Stock "Chernomorsky Shipbuilding Yard"), Nikolaev, Oekraïne onder bouwnummer Damen Bergum 9416, 2.545 GT, 3.850 DWT, vlag: Nederland, roepsein PGXV, 14-9-2013 als YN-9416 gearriveerd te Harlingen, afgebouwd door Scheepswerf Damen Bergum B.V. onder bouwnummer 9416, 13-12-2013 op de schepenlift bij Shipdock B.V., Harlingen, 27-12-2013 naam: NOORDVLIET, roepsein PBYS, 4-1-2014 te Harlingen gedoopt NOORDVLIET, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V., Oostvoorne. 8-1-2014 vertrokken van Harlingen, 9-1-2014 te Emden. 2-2-2021 onderweg van Goole naar Eemshaven om 09:10 uur na een stuurfout aan de grond gelopen in positie 53.42.00.0 NB en 000.47.30.0 WL op de rivier de Ouse. Het schip werd vlot gebracht door het opkomende tij en met behulp van noodbesturing naar Blacktoft gemanoeuvreerd. Na een inspectie en reparaties vervolgde het schip zijn reis, begeleid door twee sleepboten vanuit de Humber. 26-9-2022 (LR) verkocht aan Coastal Carriers B.V., 26-9-2022 (VT) gearriveerd te Vlissingen, 29-9-2022 (VT) thuishaven en vlag: Portugal (Madeira) (CQSZ), in beheer bij Dublin Bulk Cargo Ltd., Dublin.

Tweede detentie binnen minder dan een jaar

De NOORDVLIET werd op 16 oktober 2026 voor de tweede keer binnen een jaar aangehouden, ditmaal in Drogheda, vanwege 12 tekortkomingen, waarvan er twee als ernstig werden beschouwd en reden gaven voor detentie: 1) Arbeidsomstandigheden - Toegang/structurele kenmerken (schip) Niet zoals vereist 2) ISM - ISM-certificaat Niet zoals vereist. Het schip werd op 21 oktober weer vrijgelaten en verliet de haven op weg naar Kilroot. De laatste aanhouding was op 20 december 2025 in Cardiff vanwege 13 tekortkomingen, gedurende 13 dagen. (Timsen, 23-10-2026).

ONEGO DUERO, IMO 9580780 (NB-288), 29-11-2007 contract met Bodewes Volharding B.V., Hoogezand, 26-11-2010 kiel gelegd, 22-3-2011 te water gelaten bij Jiangsu Yangzi Changbo Shipbuilding Co. Ltd., Jingjiang onder bouwnummer CBSY07-023, 22-3-2012 (RI) opgeleverd als PIETRO BENEDETTI aan Armamento Setramar S.p.A., Valletta-Malta, in beheer bij Armamento Setramar S.p.A. en Navimar S.A. 6.351 GT, 3.617 NT, 9.770 DWT. 132,20 (124,56) x 15,87 x 9.65 x 7,780 meter. G 12.822 m3. 470 TEU. 14,8 kn. 4.623 EPK, 3.400 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 400, 750 rpm., B32:40L8P, Bergen Diesel. 11-2012 thuishaven en vlag: Ravenna-Italië, roepsein ICUH. 19-7-2018 in beheer bij Armamento Setramar S.p.A. en Esa Ship Management Ltd. 2019 verkocht aan Helmer Lundström Ab Oy, thuishaven en vlag: Västanfjärd-Finland, roepsein OJSR, 3-4-2019 (e) herdoopt ANTONIA. 15-10-2021 akte oprichting van Onego Duero B.V. te Rotterdam, 15-10-2021 bestuurder 59280689 Onego Operations B.V. in functie getreden. 19-10-2021 nieuwe inschrijving. 2021 verkocht aan Onego Duero B.V., Rotterdam, 21-12-2021 verhaald van de Waalhaven, Rotterdam naar Damen Shipyards, Schiedam, 22-12-2021 (mt) vlag Nederland, roepsein PEHW, in beheer bij Onego Operations B.V., Onego Shipping & Chartering, Rhoon en TAS Transatlantische Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, 22-12-2021 herdoopt ONEGO

DUERO. 8-10-2026 verkocht aan JCN Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. K.G., 10-2026 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2IL2, in beheer bij Klingenberg Bereederungs- und Befrachtungs GmbH & Co. K.G., Ellerbek, 8-10-2026 te Rotterdam herdoopt ONEGO GABRIELA.

PELAGIA, IMO 9001461 (NB-329), onderzoeksvaartuig, 23-4-1991 (BV) opgeleverd door Verolme Scheepswerf B.V., Heusden (1019) als PELAGIA aan Stichting Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek Instituten, Utrecht (PGRQ), thuishaven TEXEL. 1.615 GT, 484 NT, 525 DWT. 66.07 (58.56) x 12,80 x 6,85 x 4,020 meter. 11,6 kn. 1.359 EPK, 1.000 kW, 8 cyl + 12 cyl, 1.500 rpm, vertraagd naar 220 rpm, Electrical, Indar. 2025 vervangen door ANNA WEBER-VAN BOSSE, IMO 9992919. 5-2025 door Sima Shipbrokers B.V., Maassluis te koop aangeboden. 10-3-2026 vertrokken van Scheveningen met bestemming Las Palmas, 22-3-2026 te Las Palmas. 24-3-2026 vertrokken van Las Palmas, 28-3-2026 terug te Las Palmas. 3-4-2026 vertrokken van Las Palmas naar Cape Town, 25-4-2026 te Cape Town. 4-2026 vlag: Antigua and Barbuda (V2U6).



PIETER FLORISZ F826, 8-5-1982 te water bij Koninklijke Maatschappij “De Schelde”, Vlissingen, 1-10-1983 in dienst gesteld bij de Kon. Marine. 24-1-2001 uit dienst. 14-12-2001 in dienst gesteld bij de Griekse marine als BOUBOULINA F463. 2-2013 uit dienst Griekse marine en opgelegd. 21-10-2026 als doelschip tot zinken gebracht. Info PIETER FLORISZ: https://marine.marhisdata.nl/

Op woensdag 21 oktober 2026 werden acceptatielanceringen van SPIKE NLOS- en SPIKE ER-geleide raketten uitgevoerd in het bredere noordelijke gebied van de Kretenzische Zee. De vuuracties werden bijgewoond door de Generale Staf van de Helleense Nationale Defensie, generaal Dimitrios Choupis, de Israëlische marinecommandant viceadmiraal Eyal Harel, de chef van de Griekse marine viceadmiraal Dimitrios-Eleftherios Kataras en de commandant van de Griekse vloot viceadmiraal Christos Sasiakos.
De oefening betrof schepen van het Frigate Command, Submarine Command, Fast Attack Craft Command, Surveillance Ship Command en Underwater Demolition Command van de Helleense marine, evenals helikopters van het Helleense Marine Aviation Command en de Helleense luchtmacht. Zij werden vergezeld door twee snelle aanvalsraketvaartuigen van de Israëlische marine, die tijdens de oefeningen ook niet-nader genoemde raketlanceringen uitvoerden, wat de operationele interoperabiliteit tussen de twee strijdkrachten verder versterkte.
Rafael SPIKE NLOS en SPIKE ER2 raketten werden met succes afgevuurd vanaf respectievelijk een patrouilleschip van de Machitis-klasse en een Mark V Special Operations Craft (SOC). De vuren toonden duidelijk de effectiviteit en operationele waarde van de nieuw geïnstalleerde wapensystemen aan.
De uit dienst genomen Helleense marine Elli-klasse (Kortenaer/S-type) fregat BOUBOULINA (F463) diende als doelwit. Na de raketaanvallen werd ze vervolgens tot zinken gebracht door een SUT-torpedo afgevuurd vanuit een Helleense Marine Papanikolis-klasse (Type 214HN) onderzeeër. Voor haar dienst bij de Helleense Marine (2001-2013) diende BOUBOULINA bij de Koninklijke Nederlandse Marine als HNLMS PIETER FLORISZ (F826). In 1983 in dienst genomen, was zij de laatste Kortenaer-klasse fregat dat werd gebouwd. (Info: navalnews.com. Foto: Hellenic Navy).

PORT CECILE, IMO 9133082 (NB-340), 26-4-1995 contract, 21-4-1997 kiel gelegd, vóór 1-7-1996 te water gelaten bij Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho (1018), 9-9-1997 gedoopt PORT CECILE door mevr. Birgit van Wijk (echtgenote van een relatie), 12-11-1997 opgeleverd aan Van Ommeren Tankers (SOFLUMAR), Marseille-Frankrijk. 100% in eigendom. 18-11-1997 gearriveerd te Chiba op de 1e reis.

Roepsein FNFJ. 29.083 GT, 11.704 NT, 44.936 DWT. 180,00 (171,00) x (32,20) x 18,80 x 12,205 meter. 16 ladingtanks, 52.038 m3, 16 ladingpompen, totaal 7.200 ton/uur, 170 en 1.500 ton bunkers, verbruik 30,5 ton/dag, 14 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 verkocht aan Broström Tankers S.A., Port aux Francais-Kerguelen, Antarctic Terr., 20-8-2000 herdoopt BRO CECILE. 2000 thuishaven en vlag: Marseille-Frankrijk. 2002 verkocht aan Broström Tankers SAS, Marseille-Frankrijk. 2008 verkocht aan Port Cecile S.C.S., Marseille-Frankrijk (Broström Tankers SAS). 9-2010 herdoopt MAERSK CAITLIN. 31-12-2010 (e) verkocht aan Maersk Tankers France SAS, Marseille-Frankrijk. 20-6-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Maersk Tankers A/S.



5-2015 en-bloc met MAERSK CATHERINE verkocht aan Union Maritime Ltd., Londen, 18-5-2015 (e) verkocht aan UML Harley Ltd., Marshall Islands, roepsein V7CX6, in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en V Ships Asia Group Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HARLEY. 4-5-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd., Londen en Atlantic Ship Management Ltd. 26-11-2019 verkocht aan Galaxy Carrier Ltd., Liberia, roepsein D5VP5, in beheer bij Galaxy Carrier Ltd., Hong Kong en Golden Ships Management Co. Ltd., Hong Kong, 28-11-2019 herdoopt ECHO. 3-6-2020 verkocht aan Mars Trading Ltd., Panama, roepsein 3EQZ8, in beheer bij Mars Trading Ltd., Marshall Islands en Golden Ships Management Co. Ltd., Hong Kong, 6-2020 herdoopt MULAND. 13-4-2023 in beheer bij Mars Trading Ltd. en Angel Blue Ltd. 2-2024 verkocht aan Easy Connect Ltd., Jiaojiang Qu, Taizhou, Zhejiang, China, vlag: Panama, in beheer bij Ever Shining Ltd., Jiaojiang Qu, Taizhou, Zhejiang, China, herdoopt MAYMEI. 3-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 3-2026 vlag: Palau (T8A5501). 10-4-202 van Ningbo naar Chittagong, 22-5-2026 te Chittagong, 26-5-2026 gearriveerd op Chittagong Anchorage. 6-2026 vlag: onbekend. (Foto: Roel Zwama, 25-3-2012).

Amerikaanse tanker na aankomst in Chittagong voor recycling onder vuur genomen
De MAYMEI, die geïmporteerd was voor recycling in Bangladesh, ligt nu voor anker in de haven van Chattogram. Dit komt doordat het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken en het Office of Foreign Assets Control (OFAC) sancties tegen het schip hebben ingesteld als onderdeel van Washingtons bredere inspanningen om de Iraanse petrochemische handel aan te pakken. De chemicaliën tanker was op 22 mei 2026 in Chattogram aangekomen, nadat deze was verkocht voor sloop. Op 28 mei plaatste de Amerikaanse regering het schip echter op de sanctielijst, waardoor het niet naar een sloopwerf kon worden gebracht. Deze onverwachte ontwikkeling bracht importeur SN Corporation ertoe stappen te ondernemen om het schip terug te geven aan de eigenaar. De geschatte schrootwaarde van het schip bedroeg ongeveer 4,96 miljoen dollar. De Amerikaanse autoriteiten beweren dat de tanker in juli 2024 betrokken was bij het transport van Iraanse petrochemische producten. Naast het schip legden de VS ook sancties op aan de in Hongkong gevestigde eigenaar en commercieel manager, Ever Shining Ltd., en aan een ander schip onder controle van het bedrijf, de Flora. De SN Corporation heeft de gelden nog niet vrijgegeven. Aangezien de hoofdeigenaar ermee heeft ingestemd het schip terug te nemen, zou het teruggaveproces spoedig van start gaan. De importeur zou echter nog steeds financiële verliezen lijden, ondanks het feit dat de betaling voor het schip nog niet is voldaan. De zaak onderstreepte de toenemende uitdagingen waarmee scheepsrecyclers worden geconfronteerd nu de handhaving van sancties wereldwijd wordt geïntensiveerd en schepen met banden met gesanctioneerde ladingen, entiteiten of rechtsgebieden onder streng toezicht komen te staan. Als het schip uiteindelijk wordt teruggegeven, zou dit een van de zeldzame gevallen in de geschiedenis van de scheepsrecycling in Bangladesh zijn waarbij een geïmporteerd sloopschip een sloopwerf niet bereikt omdat er na aankomst in het land internationale sancties werden opgelegd. (Timsen, 4-6-2026).
9-10-2026 m.t. MAYMEI gearriveerd op de ankerplaats van Bhavnagar, 10-10-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Alang en op het strand gezet om gesloopt te worden.



PRIDE OF BRAILA, IMO 9141340 (NB-342), 17-5-1998 te water, 21-7-1998 opgeleverd door Santierul Naval Braila S.A., Braila (1382) als PRIDE OF BRAILA aan Pride of Braila B.V., Veere, in beheer bij Rederij Gefonzo B.V. 2003 thuishaven: Rotterdam. 1-2004 thuishaven: Wenen, vlag: Oostenrijk (OENH). 4-2009 verkocht aan MS "Pride of Braila" Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., St. John's-Antigua and Barbuda (V2EH6), in beheer bij Rhein- Maas- und See Schiffahrtskontor G.m.b.H., Duisburg en Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 16-12-2010 (e) in beheer bij Pride Schiffsverwaltung G.m.b.H. 11-1-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 3-2013 (e) verkocht aan Commerz Real Mobilienleasing, Düsseldorf, vlag: Antigua and Barbuda. 12-6-2014 (e) verkocht aan AR Shipping & Trading Ltd., Panama (3EPQ4), in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Midway Shipping & Chartering Ltd., Istanbul, 14-6-2014 van 's-Gravendeel naar Scheepswerf Hoebée B.V., Dordrecht. 7-2014 herdoopt NALI. 18-7-2014 van Dordrecht. 26-7-2014 te Royal Portbury Docks, Avonmouth. 2014 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Savros Denizcilik Ltd. Sti. 9-2020 in beheer bij AR Shipping & Trading Ltd. en Hanem Denizcilik Ve Yapi Ticaret A.Ş. 21-12-2022 verkocht aan NK Pearl Shipping & Trading Co., Malakal Harbor-Palau (T8A4109), in beheer bij Esenyali Gemi Isletmeciligi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, herdoopt NK PEARL. 12-2025 vlag: Kameroen (TJMC787). 19-1-2026 verkocht aan 2S Maritime Ltd., vlag: Kameroen (TJMC787), in beheer bij CF Marine LLC, Baku, Azerbeidzjan, 1-2026 herdoopt CF AIDA. 6-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2316). 7-2026 vlag: onbekend. 10-2026 vlag: Azerbeidzjan (4JVL). (Foto: Teun van der Zee, 8-7-2006).

SCHOKLAND, IMO 9133525 (NB-123), 3-10-1995 opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma B.V., Wartena (673) als AALTJE-JACOBA aan N.V. Shipping Company Boeran, Willemstad-N.A. (PJVM), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 1.682 GT. 12-10-1995 verkocht aan Hakvoort Shipping Ltd., Urk, vlag: Cyprus (P3VA6), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V. 2-12-2003 verkocht aan Buter Shipping C.V., Urk (PBEL), in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt SCHOKLAND. 2006 verkocht aan Eidsvaag AS, Trondheim, Noorwegen (JWLR), 7-2-2006 overgedragen en herdoopt EIDSVAAG MARIN. 2006 meting: 1.121 GT, 501 NT, 1.305 DWT.

Rapport over het dodelijke ongeval

De Noorse Veiligheidsonderzoeksautoriteit heeft op 27 oktober 2026 haar bevindingen gepubliceerd over het overlijden van een bemanningslid aan boord van de EIDSVAAG MARIN op 29 oktober 2025. De man kwam om het leven tijdens het vervangen van een hydraulisch onderdeel aan de laad- en losinstallatie van het schip, terwijl het onderweg was van Stavanger naar Røvær. De onderzoekers ontdekten dat het loskoppelen van een hydraulische slang ervoor zorgde dat het hefframe en de cabine van de machinist naar achteren bewogen, waardoor de man bekneld raakte tegen een hydraulische olietank. Andere bemanningsleden probeerden hem te bevrijden, maar tevergeefs. Het schip keerde terug naar de haven van Dusavik, waar de hulpdiensten hem bevrijdden. Hij overleed later aan zijn verwondingen. Uit het onderzoek bleek dat de machine geen fysieke beveiliging had die de ongecontroleerde beweging kon voorkomen. Hoewel in de handleiding van de fabrikant een vergrendeling werd genoemd om beknellingsletsel tijdens onderhoud te voorkomen, was dit onderdeel niet standaard megeleverd en niet aan boord van het schip aanwezig.

De onderzoekers concludeerden ook dat het veiligheidsmanagementsysteem van Eidsvaag de risico's die gepaard gaan met hydraulisch onderhoud niet adequaat aanpakte. Er was geen specifieke procedure, risicobeoordeling of veiligheidsanalyse voor het werk. De training was beperkt en sterk afhankelijk van individuele bemanningsleden, terwijl noch interne audits noch externe inspecties de tekortkomingen aan het licht hadden gebracht. De autoriteit zette ook vraagtekens bij het ontwerp van de machines, omdat de opstelling ervan de toegang tot de veiligste onderhoudspositie zou kunnen bemoeilijken.

Na het ongeval bestelde het bedrijf Eidsvaag, gespecialiseerd in het transport van visvoer van fabrieken naar zalmkwekerijen langs de kust, vergrendelingssystemen voor schepen met soortgelijke apparatuur en introduceerde het strengere trainingseisen en herziene veiligheidsprocedures. Ten tijde van het ongeval exploiteerde het bedrijf 19 schepen, waaronder vier uitgerust met hetzelfde type laad- en losapparatuur. De Noorse Maritieme Autoriteit heeft een inspectie uitgevoerd, een bevel uitgevaardigd en plannen

aangekondigd voor een veiligheidsbericht voor schepen met soortgelijke machines. Er wordt ook overlegd over voorgestelde regelgeving met betrekking tot hijsinstallaties en werkzaamheden aan boord van schepen, inclusief meer specifieke trainingseisen voor laad- en losapparatuur. Het onderzoek heeft geen technisch defect in de machines zelf vastgesteld. De Veiligheidsonderzoeksautoriteit heeft geen aanvullende veiligheidsaanbevelingen gedaan, verwijzend naar de reeds door de exploitant en de maritieme autoriteiten ingevoerde of geplande maatregelen. (Timsen, 28-10-2026).

SIERRA LOBA, IMO 9120217 (NB-264), 26-2-1996 kel gelegd, 7-2-1997 opgeleverd door Construcciones Navales P. Freire S.A., Vigo (393) als SIERRA LOBA aan Maritima del Norte Corp., Panama, in beheer bij Maritima del Norte S.A. 5.100 GT. 4-2008 verkocht aan Seatrade Groningen B.V., 20-5-2008 verkocht aan Sierra Loba Shipping Co. B.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Seatrade Groningen B.V., roepsein PJYS. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 27-11-2019 gearriveerd te Port Louis, Mauritius. 2-12-2019 (e) verkocht aan Indian Ocean Reefers Ltd., 3-12-2019 (vt) thuishaven en vlag: Port Louis-Mauritius, roepsein 3BTU, in beheer bij IBL Ltd., Port Louis, Mauritius, 3-12-2019 herdoopt AFFINIS. 10-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 8-10-2026 van Port Louis naar Alang, 23-10-2026 ETA te Alang. 24-10-2026 gearriveerd op Alang Anchorage, 29-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



SLINGEBORG, IMO 9188245 (NB-280), 17-2-1998 besteld bij Lübecker Flender Werft A.G., Lübeck (678), 5-5-2000 te water, 26-10-2000 opgeleverd als SLINGEBORG aan UL 678 K/S, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 21.005 GT, 10.601 NT, 13.000 DWT. 18 kn. 10.920 kW, Wärtsilä 7RTA52U, HSD Engine Co. Ltd., Changwon, Zuid Korea. 7-2015 verkocht aan Slingeborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 5-2019 en-bloc met SCHIEBORG voor $ 40,5 miljoen verkocht aan DFDS Seaways AS voor de lijndienst Gothenborg-Zeebrugge. 16-6-2019 gearriveerd te Gothenborg. 17-6-2019 thuishaven en vlag Klaipeda-Litouwen, roepsein LYBL, 17-6-2019 (vt) herdoopt GOTHIA SEAWAYS. 18-6-2019 vertrokken naar Zeebrugge. 8-6-2020 bij Remontowa Shiprepair Yard S.A. te Gdansk om verbouwd te worden. 28-7-2020 van Gdansk naar Klaipėda, Litouwen, 29-7-2020 te Klaipėda. 1-4-2021 (vt) gearriveerd te Klaipėda. 15-4-2021 (v) verkocht aan Shiplux VIII S.A., Luxemburg, thuishaven en vlag: Douglas-Isle of Man, roepsein MIUZ3, in beheer bij CLDN Ro-Ro S.A., Luxemburg en Anglo-Eastern Ship Management (NL) B.V., Goes, 15-4-2021 (F) herdoopt MAXINE. (Foto: Gilles Broncke).

Ro-ro gecharterd door Smyril Line

De Smyril Line heeft de MAXINE van CLdN gecharterd om de dienst Rotterdam–Faeröer–Island te onderhouden totdat de twee nieuwbouwschepen van de Smyril Line uit China zijn aangekomen. De Smyril Line maakte gebruik van de Distriport-terminal van CLdN in de Brittanniëhaven van Rotterdam. De MAXINE is het grootste enkelschroefschip dat ooit de haven van Þorlákshöfn heeft aangedaan. De Smyril Line heeft een reeks tegenslagen ondervonden met haar twee nieuwbouwschepen. Ten eerste kreeg de AKRANES te maken met een defecte asgenerator tijdens de proefvaarten. De SKIPANES kreeg kort na haar eerste reis vanuit China te maken met een brand in de machinekamer. Ze keerde aanvankelijk terug naar Xiamen en meerde vervolgens aan bij een scheepswerf in Hongkong, waar de machinekamer werd gereinigd en gerepareerd. De AKRANES heeft inmiddels haar proefvaarten voltooid en zal binnenkort worden opgeleverd. (Timsen, 8-10-2026).

SOMERSET, IMO 9188221 (NB-312), 20-8-1999 te water gelaten, 26-11-1999 opgeleverd door Flenderwerft Lübeck A.G., Lübeck (676) als SPAARNEBORG aan UL 676 K/S, Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 1e papiertransportschip in een serie van 3 stuks, de SCHIEBORG en SLINGEBORG werden in het voorjaar opgeleverd, gingen varen tussen Gothenborg en Zeebrugge. 21.005 GT, 10.601 NT, 12.502 DWT, 183,29 (173,62) x 25,20 x 15,30 x 7,800 meter, 40 trailers en 110 Stora

Cargo Units, 20 kn. 14.836 EPK, 10.920 kW, Sulzer RTA52U. 3-12-1999 te Gothenborg op 1e reis. 7-1-2015 (e) verkocht Shiplux XII S.A., 1-2015 onder Belgische vlag gebracht, thuishaven: Antwerpen, roepsein ONIH, in beheer bij CLdN Ro-Ro S.A., Luxemburg voor Cobelfret N.V., Antwerpen, 8-1-2015 (BV) herdoopt SOMERSET. 1-2016 vlag: Malta, roepsein 9HA4234, 1-2016 in beheer bij Euroship Services Ltd., Purfleet. 17-5-2018 in beheer bij CLdN Ro-Ro S.A., Luxemburg en Anglo-Eastern Ship Management (NL) B.V., Goes. 18-9-2018 (v) thuishaven: Hoek van Holland, vlag: Nederland, roepsein PBCY en in charter bij Stena Line B.V. 18-9-2018 ingezet op de dienst Europoort-Harwich. Correctie, 10-12-2023 uit charter Stena Line en tijdelijk vervangen door d.m.s. STENA GOTHICA (IMO 7826867), 12-2023 d.m.s. STENA GOTHICA vervangen door d.m.s. STENA FORETELLER (IMO 9214666). 12-2023 vlag: Malta (9HA4234). 15-12-2023 in beheer bij Anglo-Eastern Ship (NL) B.V. 18-12-2023 ingezet op een dienst tussen Zeebrugge en Santander. 15-11-2024 verkocht aan CLdN Ro-Ro S.A., Malta, in beheer bij CLdN Ro-Ro S.A. en Anglo-Eastern Ship (NL) B.V. 19-12-2025 in beheer bij CLdN Ro-Ro S.A. en Anglo-Eastern U.K. Ltd., Glasgow. 7-4-2026 verkocht aan CLdN Ro-Ro Ltd., Malta, in beheer bij CLdN Ro-Ro S.A., Londen en Anglo-Eastern U.K. Ltd., Glasgow. 10-2026 verkocht aan Havgalleskaren AB, Rotterdam, (PDIU), in beheer bij Stena Line B.V., Hoek van Holland, 10-2026 in de Brittanniëhaven herdoopt STENA FREIGHTER. 30-10-2026 vertrokken met bestemming Antwerpen, 31-10-2026 te Antwerpen, EDR Antwerp Shipyard. 12-2026 in dienst op de route van Stena Line tussen Dublin en Liverpool.

De SOMERSET is eind oktober 2026 worden overgedragen van de Luxemburgse rederij CLdN aan Stena Line. De veermaatschappij was van plan het schip begin december in te zetten op de route Dublin-Liverpool. Als onderdeel van deze veranderingen zal de veermaatschappij ook haar eigen schepen herinzetten op de route Rotterdam-Harwich. Voordat dit gebeurt, zal de SOMERSET een werfbezoek ondergaan, waar het schip reparaties en een nieuwe verflaag krijgt. Vanaf december zal het schip varen als STENA FREIGHTER voor de in Göteborg gevestigde rederij. Het schip voer voorheen als gecharterd schip binnen het netwerk van Stena Line. Het schip werd in 1999 gebouwd op de voormalige Flender-scheepswerf in Lübeck en voer momenteel onder Maltese vlag. Stena Line exploiteerde de route Rotterdam-Harwich momenteel met twee gecharterde schepen, de MISTRAL van Godby Shipping en de THULELAND van Wallenius SOL. De charterovereenkomsten voor deze schepen liepen af en beide schepen zullen aan het einde van het jaar worden teruggegeven aan hun eigenaren. De route Rotterdam-Harwich zal echter door twee schepen blijven worden bediend. Stena Line kondigde aan dat de STENA SCOTIA en de STENA HIBERNIA respectievelijk van de routes op de Ierse Zee en Dublin-Liverpool zouden worden overgeplaatst naar de route Rotterdam-Harwich. Op de route Dublin-Liverpool zullen ze worden vervangen door de STENA FREIGHTER. De vrachtdienst tussen Dublin en Liverpool zal, net als gedurende het grootste deel van 2026, weer door één schip worden uitgevoerd. (Timsen, 15-10-2026).

SPICA, IMO 8933978, loodsboot, 30-11-1971 opdracht tot de bouw verstrekt, 22-1-1973 kiel gelegd, 15-9-1973 te water gelaten, 14-12-1973 proefvaart, 22-1-1974 opgeleverd door Fa. C. Amels & Zoon Scheepswerf & Machinefabriek “Welgelegen” B.V., Makkum (326) als SPICA aan Loodswezen, Rotterdam (PHRP). 871 BRT, 261 NRT, 59,00 (55,73) x 10,60 x 5,71 x 3,710 meter. 13 kn. 1.800 EPK, 1.401 kW. 3 x D.C. generatoren, elk 380 kW, Holec, Smit, Slikkerveer. Zusterschepen: ALTAIR en FOMALHOUT. 1980 in beheer bij Directoraat Generaal Scheepvaart & Maritieme Zaken (D.G.S.M.). 1988 als SPICA ingebracht bij Loodswezen Nederland B.V. 1-9-1988 verkocht aan Facilitair Bedrijf Loodswezen B.V., Vlissingen. 23-9-1997 verkocht Engeland, herdoopt INTUITION II. 10-10-1997 vertrokken van Maassluis naar Southampton, Engeland. 1997 verbouwd tot jacht bij Vosper Thornycroft, Southampton en Southampton Yacht Services. 12-1999 in de vaart als jacht, 969 GT. 8-2017 verkocht aan Quarterdeck Marine Ventures. 4-2019 vlag: Marshall Islands (V7A2416). 2019 (e) herdoopt JUST B. 12-10-2026 verkocht aan Windtree Yacht Management Ltd., Marshall Islands, 10-2026 herdoopt SPICA.

STOLT AVOCET, IMO 9004310 (NB-344), 11-3-1992 te water, 6-7-1992 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.

STOLT JAEGER, IMO 9114775 (NB-50), Chemical/Oil Products Tanker, 21-2-1997 opgeleverd (GL) door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., Viana do Castelo (86) als MULTITANK BRACARIA aan Tankreederei Ahrenkiel G.m.b.H. & Co., Monrovia, in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Cyprus) Ltd., 1998 in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Rotterdam) B.V. 3.726 GT, 1.673 NT, 5.486 DWT, 99,90 (94,90) x (16,50) x 8,30 x 6,100, tankschip, inhoud 6.069 m3, 4.476 EPK, 3.292 kW, 7 cyl, 2 tew, B&W 7S35MC, Manises Diesel Engine Co. S.A., Valencia. 11-10-2000 in beheer bij Barber Ship

Management Germany GmbH & Co. K.G. 5-11-2002 in beheer bij Barber Ship Management Germany GmbH & Co. K.G. en Claudemus GmbH & Co. K.G. 4-2005 herdoopt BOW BRACARIA. 16-8-2010 verkocht aan Odfjell Chemical Tankers AS, 8-2010 vlag: Noorwegen (NIS), 16-8-2010 in beheer bij Odfjell Management AS. 6-2015 vlag: Portugal (Madeira). 2-7-2015 in beheer bij Odfjell Management AS en Bernhard Schulte (Germany) GmbH & Co. K.G. 12-8-2015 verkocht aan Stolt Jaeger B.V. (29-6-2015 ingeschreven KvK), 8-2015 vlag: United Kingdom (2IUV5), in beheer bij Stolt Tankers B.V., 8-2015 herdoopt STOLT JAEGER. 11-2026 verkocht aan Alceron Inc., United Kingdom, in beheer bij Daytona Trading & Shipping Inc., 5-11-2026 op het Calandkaal herdoopt EXTRA ORDINARY. 5-11-2026 gearriveerd Waalhaven Pier 1. 11-11-2026 vertrokke naar Griekenland.



STOLT CONFIDENCE, IMO 9102071, Chemical/Oil Products Tanker, 24.839 GT, 12.146 NT, 37.090 DWT, 2-5-1995 kiel gelegd, 29-11-1996 opgeleverd door Danyard A/S (731) als STOLT CONFIDENCE aan Stolt Confidence, Liberia (ELSN8), in beheer bij Stolt Parcel Tankers Inc. 2000 vlag: Cayman Islands (ZCSP3). 19-11-2002 oprichting Stolt Confidence B.V., Rotterdam, 2002 verkocht aan Stolt Confidence B.V., Rotterdam, vlag: Cayman Islands, in in beheer bij Stolt Tankers B.V. 12-2018 (e) in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 24-9-2019 verkocht aan Sea 135 Leasing Co. Ltd., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 10-10-2024 verkocht aan Stolt Confidence B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam. 10-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 10-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 5-11-2026 op de ankerplaats van Chittagong. 8-11-2026 op de ankerplaats van Alang. 12-11-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Ruud Coster, 13-7-2022).

TETUAN, IMO 9276341 (NB-343), Container, 18-10-2002 kiel gelegd, 11-4-2003 te water gelaten, 23-6-2003 (GL) opgeleverd door Detlef Hegemann Rolandwerft G.m.b.H. & Co. K.G., Berne (199) als COLUMBA J aan HMJ Fifth Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V. en Jungerhans Maritime Services G.m.b.H., 6.434 GT, 8.496 DWT, 707 TEU, 7.200 kW, MaK 8M43, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G., 10-2004 (e) verkocht aan Tetuan Shipping Corp., U.K., in beheer bij Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 27-10-2004 (GL) herdoopt TETUAN, 8-7-2005 herdoopt VÄRMLAND, 13-5-2009 herdoopt TETUAN, 3-2011 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein A8WO2, 21-7-2011 (e) in beheer bij Reederei Blue Star G.m.b.H., Hamburg en Komrowski Befrachtungskontor K.G. (G.m.b.H. & Co.), Hamburg. 5-8-2011 gearriveerd in de Amazonehaven vanaf Tilbury met begeleiding van een sleepboot, 5-8-2011 met stuurassistentie van de FAIRPLAY-23 naar Keppel Verolme in de Botlek voor reparatie,11-8-2011 verhaald naar de 1e Werkhaven in de Botlek. 7-2012 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH. 8-2013 vlag: Singapore, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd., 8-2013 herdoopt X-PRESS MONTE BIANCO. 9-2013 vlag: Malta. 15-4-2014 verkocht aan Fairmont Pte. Ltd., Malta, in beheer bij Norbulk Shipping UK Ltd. 15-9-2018 in beheer bij X-Press Feeders. 9-6-2021 in beheer bij Eastaway Ship Management Pte. Ltd. 14-11-2022 verkocht aan Blue Rose Shipping Ltd., 11-2022 vlag: Panama (3E4124), in beheer bij Lider Gemi Sanayi Turizm en Lider Ship Management Co. Ltd., 11-2022 herdoopt LDR YASAR. 12-9-2023 verkocht aan Sakarya Shipping Co., Panama, in beheer bij Samsun Shipping Ltd., Samsun, Turkije, 9-2023 herdoopt YASAR. 3-8-2026 aangevallen te Novorossiysk. 12-10-2026 na tijdelijke reparaties te Samsun door meerdere sleepboten door de Bosporus gesleept en afgemeerd aan het Mardas Terminalte Istanbul, daarna naar Yalova gevaren om de schade aan de bovenbouw te herstellen.



THEODORA (3), IMO 9005338 (NB-342), aanvankelijk in aanbouw als STELLA WEGA, 9-3-1991 gedoopt THEODORA door mevr. L. v.d. Poel-Splunter en te water gelaten, 12-4-1991 opgeleverd (BV) door B.V. Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (658) aan Scheepvaartmaatschappij Castor B.V., Rotterdam (PHYG), in beheer bij Rederij Theodora B.V. 4.098 BRT, 1.460 NRT, 6.616 DWT. 110,60 (104,29) x (17,00) x 9,36 x 7,050 meter. Tankschip voor het vervoer van bitumen, 9 ladingtanks, 5.138 m3, 3 ladingpompen, totaal 930 ton/uur, 380 ton bunkers, verbruik 13,2 ton/dag, 14,5 mijl. 3.569 EPK, 2.625 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, Wärtsilä, Wärtsilä Diesel Oy, Vaasa/Vasa. 2001 verkocht aan Bulgersteyn B.V., Rotterdam, in beheer bij Rederij Theodora B.V. 6-4-2004 op weg naar het Kieler Kanaal bij de monding van de Elbe in aanvaring gekomen met de Duitse BJORN M. (bouwjaar 1955, 328 BRT), na een korte reparatie de reis voortgezet, 7-4-2004 vertrokken van Brunsbüttel naar Malmö, 7-4-2004 de BJORN M. arriveerde te Hamburg met schade aan o.a. de brug. 3-2007 in beheer bij Tarbit Tankers B.V., Dordrecht en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht. 11-4-2018 (mt) te Rönnäng (vlakbij de thuisbasis Skärhamn), Zweden. 8-2018 verkocht aan Asphalt Shipping Lines Inc., Chandigarh, India, vlag: Panama (3FZQ3), in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, 8-2018 herdoopt GLOBAL ASPHALT. 23-8-2018 van Rönnäng, Zweden naar Sharjah, 15-9-2018 ETA te Sharjah. 26-8-2018 passage Dover, 10.9 kn. 27-2-2024 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 7-2025 vlag: Aruba (FALSE) (P4Z72), 7-2025 herdoopt AVENGER BOW. 7-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7ZS1). 10-2026 vlag: Haïti (FALSE) (HHAF3). (Foto: Marcel Coster, 09-05-2017, Rozenburg).



THULELAND, IMO 9343261 (NB-321), Ro-Ro Cargo Ship, 5-1-2005 contract, 30-12-2005 kiel gelegd, 2-6-2006 te water gelaten, 8-12-2006 opgeleverd door Aker Finnyards Oy (449) als TRANSPULP aan Viking Supply Ships AB, Zweden (SKEI), in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Rederi AB Transatlantic, Sharhamn. 23.128 GT, 6.938 NT, 15.960 DWT. 190,70 (178,86) x 30,60 x 15,30 x 7.816 meter.9.000 kW, 2 x 9L48/60B, M.A.N. Energy Solutions SE. 11-2007 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Viking

Supply Ships AB. 8-2014 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Transatlantic Ship Management. 12-2015 in beheer bij Transatlantic Fleet Services en Gota Ship Management AB. 30-11-2016 verkocht aan Classic Shipping Ltd., Zweden (SKEI), in beheer bij Admare Ship Management AB en Gota Ship Management AB, 12-2016 herdoopt THULELAND. 10-2017 verkocht aan SOL RoRo AB, Zweden (SKEI), in beheer bij Gota Ship Management AB. 17-5-2022 verkocht aan Wallenius SOLAB, Zweden (SKEI), in beheer bij Wallenius Marine AB. 25-9-2024 verkocht van Baltic Container Shipping Ltd. aan Wallenius SOL AB. 25-9-2024 verkocht aan Wallenius AB, Zweden. 1-2025 in charter bij Stena Line, 5-1-2025 ingezet tussen Europoort en Harwich. 11-2026 uit charter bij Stena Line. (Foto: Tomas & Son, 20-6-2019, Øresund).



THUN RESILIENCE, IMO 9988633, Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT, 2020 in aanbouw bij Ferus Smit te Leer onder bouwnummer FERUS SMIT 475, 9-10-2020 om 11:00 uur te water gelaten m.m.v. de sleepboten GRUNO IV en WATERLELIE, de tewaterlating verliep niet vlekkeloos, het voorschip bleef even “hangen”, 3-12-2026 geplande oplevering als THUN RESILIENCE aan Thun Tankers B.V., Farmsum. 115,00 x 15,90 x . x 6,950 meter. 10 ladingtanks, L 9.700 m3, 1.950 kW. De 6e in een serie van 10 tankschepen. In aanbouw zijn nog: FERUS SMIT 476, IMO 9988645, 18-3-2027 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V. en FERUS SMIT 485, IMO 1051941, 11-6-2027 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V. (Foto: Jeroen Houtman, 9-10-2020, Leer).

THUN RESPONSE, IMO 1051953 (correctie IMO t.o.v. NB-344), Chemical/Oil Products Tanker, 4.904 GT, 2.194 NT, 7.999 DWT. 15-12-2020) kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 474, 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, 29-9-2026 opgeleverd aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, in beheer bij Eric Thun B.V., Farmsum. 114,95 (112,34) x 15,87 x 10,19 x 6,950 meter. 12 kn. 2.649 EPK, 1,950 kW, 6 cyl, 4 tew, 340 x 320, 900 rpm., vertraagd naar 126 rpm.

TRITON, IMO 1099448, (NB-344), General Cargo Ship, 4.040 GT, 1.853 NT, 6.340 DWT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES SUSTAINABLE 758, 4-4-2025 Triton B.V. te Kampen ingschreven KvK, 5-6-2026 gedoopt TRITON door Myrthe Miedema en te water gelaten, 12-10-2026 van de werf naar Delfzijl met de sleepboten WATERPOORT en DEMI-K, 13-10-2026 proefvaart en naar de Eemshaven, 15-10-2026 proefvaart op de Eems en naar Delfzijl, 17-10-2026 van Delfzijl naar de Eemshaven, 27-10-2026 proefvaart op de Eems en naar de Eemshaven, 2-11-2026 opgeleverd aan Triton B.V., Harlingen (PCKD), in beheer bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl. 314 TEU. 99,95 (97,68) x 15,20 x . x 5.950 meter. 12 kn. 1.800 kW. 4-11-2026 vertrokken op eerste reis van de Eemshaven naar Glomfjord, 8-11-2026 ETA te Glomfjord.

UNIGALAXY, IMO 9605188 (NB-323), 8-2-2010 contract, 13-12-2011 kiel gelegd, 16-11-2012 om 13:13 uur lokale tijd te water galaten bij Qi Dong Daoda Heavy Industry Co. Ltd. onder bouwnummer QIDONG DAODA Dd-024, 2-2013 geplande proefvaart en oplevering, 15-10-2013 (NV) opgeleverd als HANZE GDANSK aan General Partner Hanzevast Shipping 6 B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., Groningen, roepsein PCRT. 24.210 GT, 11.610 NT, 35.000 DWT, 9.485 EPK. 14 kn. De eerste reis, geladen met 33.500 ton staal, ging van Xingang, China via Singapore, de Golf van Aden en het Suez-

Kanaal naar Libanon. 26-9-2022 verkocht aan Hanze Gdansk B.V., Groningen, in beheer bij Hanzevast Shipping B.V., Groningen. 11-2024 herdoopt UNIGALAXY. 10-2026 herdoopt HANZE GDANSK.

VEERSEBORG, IMO 9184653 (NB-107), 17-10-1998 te water gelaten, 28-11-1998 vertrokken van de werf naar de Eemshaven, 7-12-1998 proefvaart, 9-12-1998 proefvaart, 11-12-1998 opgeleverd door door Bodewes Scheepswerf Volharding (345) aan Reederei Frank Dahl m.s "Veerseborg" G.m.b.H. & Co. K.G., Drochtersen-Duitsland (DFSZ), in beheer bij Frank Dahl, Stade en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. 6.170 GT, 8.700 DWT, 132,23 (124,59) x 15,87 x 9,85 x 7,050 meter, 548 TEU, 3.960 kW, 5.380 EPK, Wärtsilä NSD-6SW-38, 600 omw/min., 15,5 kn. 11-12-1998 vertrokken van de Eemshaven op de 1e reis naar Lapvik, Finland. 2-1-2001 voor anker liggend bij loodsstation Wandelaar aangevaren door de bulkcarrier CHINA PROSPECT (bouwjaar 1984, 26.138 GT), was bezig met anker op te gaan met bestemming Vlissingen en liep een gat op in ruim 4 van ca. 3 m. onder de waterlijn, door het gat stroomde een gedeelte van de lading kolen naar buiten, moest onder strenge voorwaarden naar de Kaloothaven varen om te daar lossen, de VEERSEBORG ging naar Harlingen voor reparatie, 3-1-2001 te Harlingen, 4-1-2001 te Bremerhaven, 15-1-2001 vertrokken van Bremerhaven met bestemming Mantyluoto.23-2-2004 vlag: Antigua and Barbuda. 2-9-2004 vertrokken van Delfzijl met de naam MATFEN. 2007 herdoopt VEERSEBORG. 2014 verkocht aan Ali Riza Aksoy Denizcilik, 7-2014 vlag: St. Kitts and Nevis (V4BY3). 8-2014 verkocht aan Ulusmarine Co. Ltd., St. Kitts and Nevis, in beheer bij Ali Riza Aksoy Denizcilik en Albros Shipping & Trading Co. 26-1-2015 in beheer bij Albros Shipping & Trading Co. 18/07/2018 verkocht aan Ali Riza Aksoy Denizcilik, St. Kitts and Nevis, in beheer bij Albros Shipping & Trading Co. 29-10-2021 in beheer bij Albros Shipping & Trading Co. en Sarfo Denizcilik ve Ticaret A.S.

Detentie in Karadeniz Eregli
De VEERSEBORG werd op 13 oktober 2025 in Karadeniz Ereğli aangehouden vanwege 24 tekortkomingen, waarvan er 20 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor aanhouding: 1) Certificaat & Documentatie - Minimum aantal rusturen Niet zoals vereist 2) Certificaat & Documentatie - SOPEP Niet zoals vereist 3) Certificaat & Documentatie - Veiligheidsuitrusting vrachtschip Niet zoals vereist 4) Certificaat & Documentatie - Overig (STCW) Overig 5) Leef- en werkruimtes - Verlichting (Werkruimtes) Niet werkend 6) Leef- en werkruimtes - Obstakels/uitglijden etc. Niet zoals vereist 7) Leef- en werkruimtes - Loopplank, accommodatieladder Niet zoals vereist 8) Leef- en werkruimtes - Ventilatie (Werkruimtes) Niet werkend 9) Leef- en werkruimtes - Gasinstrumenten Niet zoals vereist 10) Structurele staat - Dekken - scheuren Gescheurd 11) Waterdichtheid - Ventilatoren, luchtleidingen en omhulsels Niet zoals vereist 12) Waterdichtheid - Deuren Beschadigd 13) Waterdicht/Weerbestendig - Afdekkingen (luik, draagbaar, dekzeil etc.) Niet zoals vereist 14) Veiligheid van de navigatie - Zichtbaarheid op de navigatiebrug Niet zoals vereist 15) Veiligheid van de navigatie - Navigatiegegevens Niet zoals vereist 16) Veiligheid van de navigatie - Nautische publicaties Niet bijgewerkt 17) Milieubescherming - Markering en etikettering Niet zoals vereist 18) Milieubescherming - Overig (Marpol Bijlage I) Overig 19) Noodsystemen - Brandoefeningen Gebrek aan training 20) Brandveiligheid - Branddeuren/openingen in brandwerende ruimtes Niet zoals vereist Het schip werd op 17 oktober weer vrijgegeven, met bestemming Antwerpen en een verwachte aankomsttijd van 1 november. Op 18 oktober lag het afgemeerd op positie 40.57 NB en 028.53 OL op de ankerplaats van Istanbul. (Timsen, 27-10-2026).

Tweede detentie binnen een jaar
De VEERSEBORG werd voor de tweede keer binnen ongeveer een jaar aangehouden, ditmaal op 18 oktober 2026 in Kocaeli vanwege 27 tekortkomingen, waarvan zes als ernstig werden beschouwd en reden voor aanhouding vormden: 1) Alarmen - Storing in het alarm van de machinebediening 2) Alarmen - Storing in het alarm van de stuurinrichting 3) Milieubescherming - Storing in het ballastwaterbeheersysteem 4) Brandveiligheid - Onvoldoende druk in de brandpompen en leidingen 5) Noodsysteem - Noodstroomvoorziening - Noodgenerator niet operationeel 6) ISM - ISM-certificaat voldoet niet aan de eisen. Het schip werd op 18 oktober weer vrijgelaten. De laatste aanhouding was op 13 oktober 2025 in Karadeniz Ereğli vanwege 24 tekortkomingen, gedurende vijf dagen. (Timsen, 27-10-2026).

VENLO, IMO 9014937 (NB-319), 11-9-1990 kiel gelegd bij Scheepswerf Bijlholt B.V., Foxhol (683), 19-5-1991 te water gelaten, 28-8-1991 opgeleverd door B.V. Scheepswerf "Ferus Smit", Foxhol (288) als VENLO aan Lydia B. Shipping N.V., Willemstad-N.A. (Bockstiegel G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. Lydia B), in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Emden. 2.497 BRT, 1.547 NRT, 4.175 DWT, 96 TEU, 2.038 EPK, 1.499 kW, Wärtsilä, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan. 12 kn. 1992 verkocht aan Webo Shipping Co. Ltd., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij W. Bockstiegel Reederei G.m.b.H. & Co. K.G., Emden. 16-6-1997 (GL) herdoopt LYDIA B. 14-6-2004 verkocht aan Apollo River G.m.b.H. & Co. K.G., Emden, vlag: Antigua & Barbuda, herdoopt APOLLO BEAR. 9-2007 verkocht aan Atre OU, Malta, in beheer bij Hansa Ship Management OU, Tallinn, 21-9-2007 (GL) herdoopt KATRE. 27-1-2010 in beheer bij Hansa Shipping OU en Hansa Ship Management OU, Tallinn. 24-11-2014 bij Hvide Sande aan de grond gelopen, 29-11-2014 nadat een deel van de lading tarwe met de mobiele kraan van de GRETE FIGHTER was overgeslagen, vlot gebracht. De KATRE, na de aanvaring met het Nederlandse containerschip m/v STATENGRACHT (IMO: 9288045) op 2 februari 2023, verliet de haven van Szczecin op 2 maart kort na het middaguur na voltooiing van de reparaties en zette koers naar Liepaja als eerste aanloophaven, waar het op 4 maart om 02:45 uur aanmeerde.



De STATENGRACHT werd ook in de Poolse haven gerepareerd, maar vertrok al op 25 februari en lag na een aanloop in de haven van Swinoujscie van 28 februari tot 2 maart in Rauma. (Timsen, 27-10-2026). 6-2024 vlag: Estland. 12-6-2024 verkocht aan Falcona Experts Corp., Kiev, 6-2024 vlag: Vanuatu (YJQD2), in beheer bij Dandiship OU, Tallinn, 6-2024 herdoopt KATREN. (Foto: Bob van Raad†, 28-7-1992).

Detentie te Tekirdag
De KATREN werd op 12 oktober 2026 in Tekirdag aangehouden vanwege 19 tekortkomingen, waarvan er vier als ernstig werden beschouwd en reden voor aanhouding vormden: 1) Reddingsmiddelen - Reddingsboten: Niet goed onderhouden; 2) Reddingsmiddelen - Lanceerinstallatie voor reddingsboten: Onjuist gebruikt; 3) Brandveiligheid - Brandpomp en bijbehorende leidingen: Niet conform de eisen; 4) Waterdichtheid - Overbelading: Overbeladen. Het schip werd op 22 oktober weer vrijgelaten en voer naar de ankerplaats van Bartin. (Timsen, 27-10-2026).

VERTOM ALINE, IMO 1023396 (NB-334), General Cargo Ship, 3.923 GT, 5.735 DWT. 6-2023 besteld, in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-306, 30-9-2027 geplande oplevering als VERTOM ALINE aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.

VERTOM HAJAR, IMO 1058365 (NB-334), General Cargo Ship, 3.923 GT, 5.735 DWT. 20-7-2026 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-307, 30-6-2028 geplande oplevering als VERTOM HAJAR aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.

VOLMEBORG, IMO 9250397 (NB-335), 6-2001 in aanbouw als FINEX, 29-1-2002 en 31-1-2002 proefvaarten vanuit de Eemshaven, 5-2-2002 opgeleverd als VOLMEBORG aan FINEX G.m.b.H. & Co. K.G., Stade-Duitsland, roepsein DFTG, in beheer bij Reederei Frank Dahl G.m.b.H. & Co. K.G. en Wagenborg Shipping B.V., 6.360 GT, 9.857 DWT, 552 TEU, 132,20 (123,84) x 15,87 x . x 11,150 meter. 2-2006 herdoopt FINEX. 15-5-2014 verkocht aan Fitburg Shipping Company Ltd., 5-2014 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Albros Shipping & Trading Co., 5-2014 herdoopt FITBURG. 11-10-2021 in beheer bij Sarfo Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul. 8-2025 vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6649). 31-12-2025 gearriveerd te Kantvik. ETD Haifa, 19-1-2026 ETA te Haifa. 31-12-2025 door Finse autoriteiten voor de kust van Porkkala in beslag genomen, werd ervan verdacht opzettelijk een telecommunicatiekabel tussen Helsinki en Tallinn te hebben beschadigd. Te Kantvik de lading van de FITBURG in beslag genomen. 3-2026 herdoopt FINIX.

Aanklachten tegen Russische kapitein wegens beschadiging van zeekabels
Finse aanklagers hebben de kapitein en bootsman van de FITBURG, eigendom van een Turkse zakenman met banden met Rusland en nu varend onder de naam FINIX, aangeklaagd voor het beschadigen van twee onderzeese telecommunicatiekabels van het Finse telecombedrijf Elisa, tussen Estland en Finland, en het Zweedse telecombedrijf Arelion, eveneens tussen Estland en Finland, op 31 december 2025, en voor het proberen om andere kabels te beschadigen toen het schip stil lag. Een beslissing over mogelijke aanklachten tegen twee andere bemanningsleden, die ook in Finland zijn aangehouden, zou op een later tijdstip worden genomen. De Russische kapitein en de bootsman, een Azerbeidzjaan, werden beiden aangeklaagd voor "verzwaarde criminele beschadiging" en verzwaarde verstoring van de telecommunicatie. De aanklagers gaven aan dat de aanklachten ook alternatieve aanklachten omvatten. De misdrijven kunnen leiden tot gevangenisstraffen van twee tot tien jaar. De aanklagers verklaarden dat het anker 130 kilometer (meer dan 80 mijl) werd meegesleept en dat het schip probeerde tot wel acht andere onderzeese verbindingen te beschadigen. Naast de schade aan de telecommunicatiekabels, zeiden de aanklagers dat ook de elektriciteits- en gasnetwerken in gevaar waren. De twee verdachten hebben de misdrijven ontkend. Hun advocaten betwistten ook de bevoegdheid van Finland in deze zaak, aangezien de kabels zich buiten de Finse territoriale wateren bevonden. De aanklagers gaven aan dat dit een kwestie is waarover de rechter zich moet uitspreken. (Timsen, 16-6-2026).

Het proces tegen de Russische kapitein vanwege zware sabotage
Het proces tegen een Russische kapitein die beschuldigd wordt van zware sabotage en zware verstoring van de telecommunicatie, is op 8 september in Finland van start gegaan. Zijn schip, de FITBURG, dat eigenlijk onder de naam FINIX voer, werd op oudejaarsavond 2025 stilgelegd nadat twee datakabels in de Estse exclusieve economische zone tussen Helsinki en Tallinn beschadigd waren geraakt. De FITBURG werd naar een Finse haven gestuurd. Volgens een voorlopig onderzoek sleepte het schip een anker over een afstand van minstens 130 kilometer over de zeebodem voordat het tot stilstand kwam. De officier van justitie was van mening dat het schip een ernstige bedreiging vormde voor de werking van de telecommunicatie-, elektriciteits- en gasnetwerken in Finland. De kapitein beweerde dat het incident geen Russische hybride aanval was. Een Azerbeidzjaans bemanningslid staat ook terecht en ontkent de beschuldigingen. De FITBURG werd voor onderzoek naar de haven van Kantvik in Kirkkonummi gebracht. Na twee weken mocht het schip Finland verlaten. (Timsen, 8-9-2026).

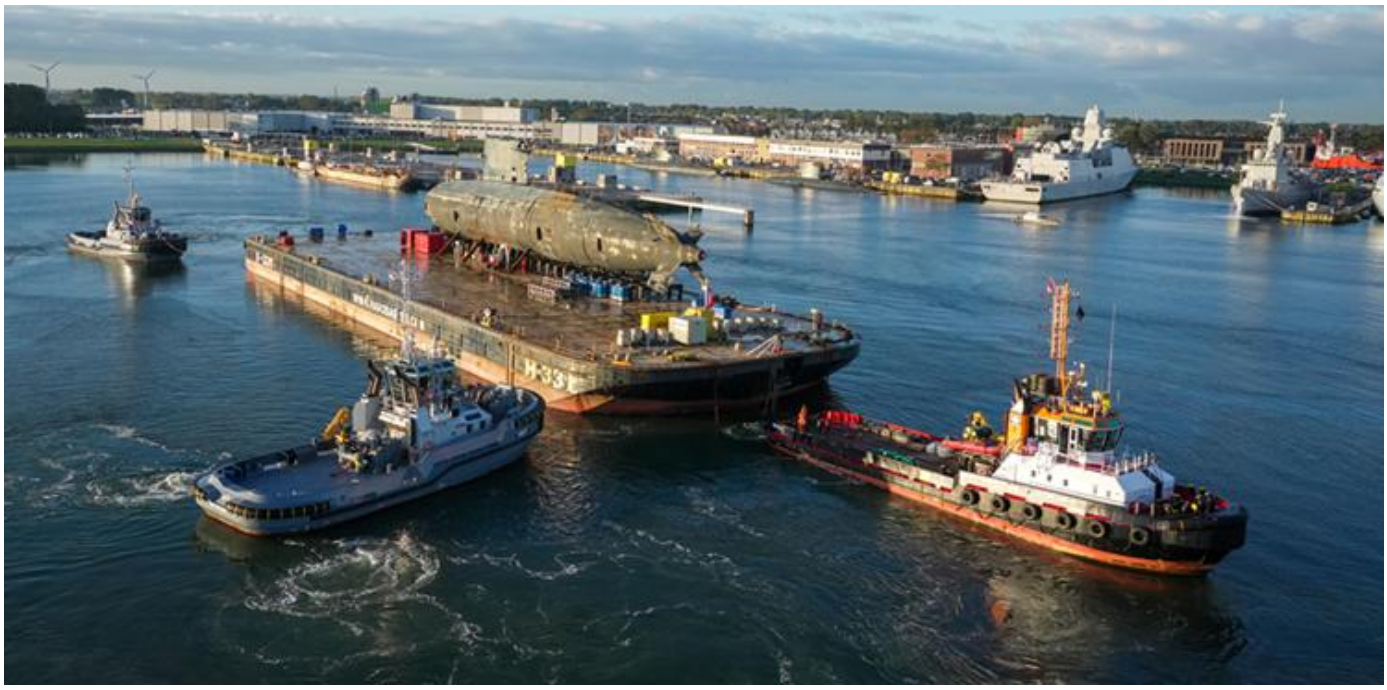
Kapitein en bootsman veroordeeld tot gevangenisstraf
De rechtbank van Helsinki heeft de kapitein en een bemanningslid van de FITBURG, die nu vaart onder de naam FINIX, veroordeeld voor het opzettelijk beschadigen van twee onderzeese telecommunicatiekabels in de Golf van Finland op oudejaarsavond 2025. De rechtbank legde de Russische kapitein Andrei Maksimenko een gevangenisstraf van 3,5 jaar op, terwijl de Azerbeidzjaanse bootsman Vusal Majidov twee jaar en tien maanden kreeg. Beide mannen werden schuldig bevonden aan zware criminele schade. De rechtbank beval dat de twee mannen, die tijdens de procedure een reisverbod hadden, onmiddellijk in hechtenis moesten worden genomen. Ze werden ook veroordeeld tot het betalen van een schadevergoeding voor de aangerichte schade aan de onderzeese infrastructuur. De FITBURG werd op 31 december 2025 door de Finse autoriteiten onderschept tijdens een reis van de Russische haven Sint-Petersburg naar Israël met staalproducten aan boord.
Onderzoekers stelden vast dat het schip zijn beschadigde anker en ketting over een afstand van ongeveer 130 kilometer over de zeebodem had gesleept, waardoor twee telecommunicatiekabels van Elisa en Arelion Finland werden beschadigd. Het anker kruiste ook zeven andere telecommunicatie- en stroomkabels en een gaspijpleiding, waardoor het risico bestond op verdere schade aan cruciale infrastructuur. De rechtbank oordeelde dat het anker was neergelaten nadat het schip Sint-Petersburg had verlaten, maar voordat het de Russische territoriale wateren had verlaten. Hoewel de aanklagers niet beweerden dat de kapitein persoonlijk opdracht had gegeven het anker neer te laten, oordeelde de rechtbank dat beide mannen moeten hebben geweten dat het anker sleepte terwijl het schip zijn reis voortzette. De rechtbank oordeelde ook dat de bootsman actief had bijgedragen aan het feit dat het schip nog ongeveer twee uur doorvoer nadat de Finse autoriteiten voor het eerst contact met het schip hadden opgenomen. Beide verdachten ontkenden schuld en betwistten de jurisdictie van Finland, met het argument dat de schade buiten de territoriale wateren van Finland was ontstaan.
De rechtbank verwierp dat argument en oordeelde dat Finse rechtbanken de zaak konden behandelen omdat de misdrijven opzettelijk waren en de gevolgen ervan in Finland voelbaar waren. De verdachten werden ook beschuldigd van zware verstoring van de telecommunicatie, maar de rechtbank verwierp die afzonderlijke aanklacht omdat deze al was opgenomen in de veroordeling voor zware criminele schade. De uitspraak was niet definitief. De advocaat van de kapitein heeft aangegeven in beroep te willen gaan, terwijl de bootsman ook overweegt het vonnis aan te vechten. (Timsen, 5-11-2026).



VOORNEDIJK, IMO 9346706 (NB-324), 1-2-2005 contract, 14-12-2007 kiel gelegd, 22-6-2008 te water, 8-1-2009 (BV) opgeleverd door Chowgule and Company Pvt. Ltd., Shipbuilding Division Loutulim, Goa (177) als VOORNEDIJK aan Beheermaatschappij m.s. Voornedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., roepsein PBOW, 2.984 GT, 1.551 NT, 4.450 DWT, 89,95 (84,94) x 14,40 x 7,85 x

5,800 meter, 2.690 EPK, 1.980 kW, M.A.K. 6M25, Caterpillar Motoren G.m.b.H. and Company K.G., Kiel NE-06, 11,5 kn., de eerste reis ging van Mundra/Kandla, Golf van Kutch, India naar Thessaloniki, Griekenland met een lading sojabonen, 31-1-2009 passage Port Said op de eerste reis. 15-6-2023 verkocht aan Charles M. Willie & Co. (Shipping) Ltd., Cardiff, 12-6-2023 gearriveerd te Sharpness. 17-6-2023 (F) thuishaven en vlag: St. Johns-Antigua and Barbuda, roepsein V2RB4, 17-6-2023 herdoopt CELTIC ENDEAVOUR. 16-12-2024 tijdens een reis van Terneuzen naar Vierow, Duitsland, om 23:23 uur, kreeg de CELTIC ENDEAVOUR een motorstoring bij het binnenvaren van de oude zuidelijke sluis op het Noord-Oostzeekanaal te Brunsbüttel, kreeg daarna de opdracht om af te meren bij de palen van het spoorwegstation in de kanaalhaven van Brunsbüttel voor onderzoek en reparaties. 19-12-2024 vertrokken naar Mukran. (Foto: Koos Goudriaan, 5-8-2020, Schülp, NOK).

Aanvaring op het Kielerkanaal
De CELTIC ENDEAVOUR, onderweg van Les Sables d'Olonne naar Sczecin, is in de nacht van 4 november 2026 op kilometer 58,5 bij Schülp op het Kielkanaal in aanvaring gekomen met de AGUIMES (IMO: 8820107), onderweg naar Rotterdam. Er was aanzienlijke schade aan de bakboordzijde van de boeg, de dekkraan en het achtersteven. Een reddingsvlot werd vernield en moest worden vervangen. De AGUIMES ligt afgemeerd bij het station in Brunsbüttel, waar het schip op 7 november nog steeds stil ligt. De CELTIC ENDEAVOUR, die schade heeft opgelopen aan de stuurboordzijde van het voorschip, ligt afgemeerd in de Noordhaven van Kiel, waar het schip op 7 november nog steeds stil ligt aan de Voith-kade. (Timsen, 7-11-2026).



WALRUS S802, onderzeeboot, 11-10-1979 kiel gelegd, 28-10-1985 te water, 1992 opgeleverd door de Rotterdamse Droogdok Maatschappij aan de Koninklijke Marine. 25-3-1992 in dienst gesteld als HmMs WALRUS S802. 12-10-2023 uit dienst gesteld. 12-10-2026 op de ponton H-331 (IMO 9516234) vertrokken van Den Helder achter de sleepboot EEMS WARRIOR naar Amsterdam, Afrikahaven om gesloopt te worden door Koole.

Onderzeeboot WALRUS wordt gesloopt
De WALRUS is onderweg naar de sloper. Vanuit Den Helder begeleiden sleepboten een drijvend ponton waarop de onderzeeboot ligt. Deze komt volgens de huidige planning deze week aan in Amsterdam. Hier wordt de onderzeeboot na meer dan 30 jaar trouwe dienst gedemonteerd, verschroot en gerecycled. Een deel wordt versmolten.
De WALRUS is zo'n 3 jaar geleden officieel uit dienst gesteld, maar lag daarvoor al op het droge. Het vaartuig mocht sindsdien niet meer Zr.Ms. voor de naam zetten. Verder zijn alle bruikbare installaties en onderdelen verwijderd om de andere onderzeeboten operationeel te houden.
In dienst: De marine heeft de Walrus van de gelijknamige klasse volledig 'opgebruikt'. De boot kwam in 1992 bij de zeemacht in dienst. De destijds in Rotterdam gebouwde vaartuigen konden veel voorraden en brandstof meenemen en daardoor lang en ver van huis opereren.
Vervanging: De Franse werf Naval Group bouwt de nieuwe onderzeeboten ter vervanging van de Walrusklasse. Deze nieuwe Orka-klasse krijgt de nieuwste systemen en technieken. De eerste wordt naar verwachting in 2033 geleverd, de laatste in 2037. (Bron en Foto: defensie.nl/nieuws, 12-10-2026).



ZILLERTAL, IMO 8918734 (NB-319), 20-11-1991 kiel gelegd bij Severnaya Verf OAO, St. Petersburg (435), 4-1996 te water gelaten, afgebouwd bij Barthels&Leuders G.m.b.H., Hamburg (435), 12-1996 opgeleverd als ZILLERTAL aan GeschwisterKrohn Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. III, Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management G.m.b.H. 12-2001 verbouwd. 2002 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Delfzijl, 22-1-2002 (e) vlag: Nederland, in beheer bij Flagship Management Company B.V., Farmsum en Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G. 20-2-2007 tijdens een reis van St. Petersburg naar Rotterdam, geladen met 6.489 ton staal, in aanvaring gekomen met de Noorse tanker STEN NORDIC (8918734), beide schepen zijn met de ijsbreker KAPITAN SOROKIN naar Tallinn gevaren voor inspectie. 25-2-2009 tijdens een reis van Rotterdam naar St. Petersburg bij Seskar in de Finse Golf brak brand uit in de machinekamer, positie 60.02.1 NB. en 028.46.1 OL., bijgestaan door de Russische ijsbreker KAPITAN SOROKIN, met CO2 onder controle gekregen, na ventileren machine gestart en reis vervolgd. 4-2015 verkocht aan Lian Shipping B.V., Appingedam, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum en Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6-2017 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum en Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 30-1-2019 (GL) verkocht aan Manisa Shipping Company, thuishaven en vlag: Avatiu-Cook Islands, roepsein E5U3591, in beheer bij Mansour Management Gemi Acenteliği San ve Ticaret Ltd. Şti, Mersin, Turkije, herdoopt MANISA M. 3-2022 verkocht aan Khadija Shipping Co. Ltd., Avatiu-Cook Islands, in beheer bij Farida Shipping Co., Damietta, 3-2022 herdoopt LADY KHADIJA. 7-2024 vlag: Sierra Leone (9LS2016). (Foto: Teun van der Zee, 20-7-1999).

43 migranten gered voor de kust van Kreta

Op 27 oktober 2026 heeft de LADY KHADIJA, eigendom van de rederij Al-Reedy en onderweg van de offshore terminal van Larnace naar Koper, een reddingsoperatie uitgevoerd om 43 migranten te redden van een boot in nood nabij het eiland Kreta. (Timsen, 27-10-2026).



Boluda Shipping tekent overeenkomst voor de overname van Samskip

De gezamenlijke opbouw van europa's leidende netwerk voor kortzeevaart.

Boluda Shipping en Samskip hebben een overeenkomst getekend waarbij Boluda Shipping Samskip overneemt. Deze overname maakt de weg vrij voor Europa's meest uitgebreide netwerk voor korteafstandstransport over zee, dat Noord-Europa verbindt met het Iberisch schiereiland, de Canarische Eilanden en West-Afrika.

Door de sterke punten, expertise en beste praktijken van beide organisaties samen te brengen, wil de integratie meer verbindingen, een grotere capaciteit en efficiëntere, betrouwbaardere diensten voor klanten opleveren.

De transactie zal naar verwachting op 1 januari 2027 worden afgerond, onder voorbehoud van goedkeuring door de bevoegde autoriteiten en de vervulling van de overeengekomen voorwaarden.



De overeenkomst markeert een belangrijke mijlpaal voor beide bedrijven. Het brengt twee familiebedrijven samen met een lange geschiedenis in transport en logistiek, gedeelde waarden en complementaire sterke punten. Voor beide organisaties biedt de overeenkomst de mogelijkheid om voort te bouwen op hun bestaande capaciteiten, de contacten met klanten uit te breiden en een sterker fundament te leggen voor groei op lange termijn.
Ignacio Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Shipping, zei: “We hebben een duidelijke visie: toonaangevend zijn in de Europese shortsea-scheepvaart en ons netwerk inzetten als concurrentievoordeel voor de bedrijven die op ons vertrouwen. Door het netwerk en de expertise van Samskip te combineren met onze maritieme en logistieke capaciteiten, beschikken we over de schaal en de mogelijkheden om die ambitie verder te verwezenlijken. We zien aanzienlijke potentie om de verbindingen in Europa en met West-Afrika te versterken, terwijl we ons blijven richten op efficiëntie, betrouwbaarheid en service voor onze klanten.”
Ólafur Orri Ólafsson, CEO van Samskipi: “Samskip en Boluda zijn twee familiebedrijven met een lange geschiedenis in de transportsector, gedeelde waarden en een langetermijnvisie. Die gemeenschappelijke basis geeft ons vertrouwen in de kansen die voor ons liggen. Door onze complementaire sterke punten te bundelen, kunnen we ons aanbod voor onze klanten uitbreiden en tegelijkertijd voortbouwen op de expertise, toewijding en service waarop zij dagelijks vertrouwen.”

Aanvullende sterke punten en een sterker netwerk voor klanten en markten.
Boluda en Samskip hebben al een gevestigde relatie dankzij hun gezamenlijke dienstverlening in Spanje. Deze samenwerking heeft de bedrijven geholpen elkaars activiteiten te begrijpen en mogelijkheden te identificeren om hun sterke punten te bundelen.
Boluda beschikt over een lange maritieme traditie, een sterke positie in de sleepvaart, een gevestigde containerrederij en uitgebreide expertise in havenlogistiek.
Samskip draagt bij met zijn gevestigde positie in Noord-Europa, zijn multimodale expertise, zijn uitgebreide klantenrelaties en zijn kennis van de markten die het bedient.
Gezamenlijk zullen hun capaciteiten zorgen voor meer uitgebreide en efficiënte logistieke diensten van begin tot eind, waardoor klanten betere connectiviteit en toegang tot meer markten krijgen. Het gecombineerde netwerk zal zee-, spoor- en wegtransport met elkaar verbinden, waarbij terminals een sleutelrol spelen in de coördinatie van het goederenverkeer door de gehele logistieke keten.
Door zee- en spoorvervoer te combineren met wegtransport voor het ophalen en afleveren van goederen, kan de CO_2 -uitstoot worden verminderd in vergelijking met transport dat uitsluitend over de weg plaatsvindt.

Na voltooiing zal het gecombineerde netwerk naar verwachting bestaan uit 32 schepen die 18 routes bevaren en markten in 28 landen met elkaar verbinden . De 21 zeeterminals zullen deze corridors met elkaar verbinden en maritieme en landtransportdiensten dichter bij de belangrijkste productie- en consumptiecentra brengen. Dit landnetwerk zal verder worden versterkt door de 5 spoorwegterminals en meer dan 500 vrachtwagens in eigen bezit . Het netwerk zal naar verwachting in totaal 35.000 containers verwerken , wat neerkomt op een jaarlijkse logistieke doorvoer van meer dan 750.000 TEU.

Voortbouwend op het multimodale model dat de afgelopen tien jaar centraal heeft gestaan in haar ontwikkeling, is Boluda Shipping van plan te investeren in het gecombineerde netwerk, de capaciteit te versterken, de verbindingen uit te breiden en de basis te leggen voor de volgende groeifase voor beide bedrijven en hun klanten.



Rotterdam en Noord-Europa: sleutel tot toekomstige groei
De overname bouwt voort op de expansie van Boluda in Noord-Europa, waar de groep al enkele jaren een sterke aanwezigheid heeft via de havensleepdiensten van Boluda Towage en de maritieme transport- en logistieke activiteiten van Boluda Shipping. De opening van de nieuwe kantoren in Rotterdam afgelopen juni versterkte deze betrokkenheid en onderstreepte het belang van de regio voor de internationale ontwikkeling van de groep.

Voor Samskip, met hoofdkantoor in Nederland, is Rotterdam ook een belangrijke vestigingsplaats voor haar activiteiten.
De ervaring van beide organisaties in de regio, in combinatie met hun gezamenlijke capaciteiten, maakt Rotterdam tot een strategische locatie voor de ontwikkeling en coördinatie van diensten binnen het gecombineerde netwerk.

Het samenbrengen van expertise en ervaring.
De mogelijkheden die de overeenkomst biedt, reiken verder dan routes, schepen en infrastructuur. Beide bedrijven brengen ervaren teams, gevestigde klantrelaties en operationele kennis die in de loop der jaren is opgebouwd, met zich mee.

Het doel van de integratie is om de sterke punten en beste praktijken van beide organisaties op het gebied van bedrijfsvoering, managementsystemen en klantenservice samen te brengen, en tegelijkertijd kansen te identificeren om het gecombineerde netwerk verder te ontwikkelen en nieuwe mogelijkheden te creëren voor klanten en professionals.
Het merk Samskip, de IJslandse oorsprong en de gevestigde naamsbekendheid in de markten zullen een belangrijk onderdeel blijven van het verhaal van het gecombineerde bedrijf. Ólafur Orri Ólafsson blijft CEO van Samskip en zal een sleutelrol spelen in de toekomst, door zijn ervaring in te brengen en de teams van Samskip te ondersteunen tijdens de integratie onder de nieuwe eigenaar.

Vooruitblik
De overeenkomst is onderworpen aan goedkeuring door de bevoegde autoriteiten en de vervulling van de overeengekomen voorwaarden. Tot de transactie is afgerond, blijven Samskip en Boluda onafhankelijk van elkaar en in overeenstemming met de geldende regelgeving opereren.
De transactie zal naar verwachting op 1 januari 2027 worden afgerond. Tot die tijd blijven beide bedrijven zich richten op hun klanten, servicekwaliteit en teams, terwijl ze zich voorbereiden op het bundelen van hun capaciteiten en het ontwikkelen van een breder, efficiënter en betrouwbaarder netwerk dat Europa en West-Afrika met elkaar verbindt. (Persbericht Samskip, 28 oktober 2026. Foto SAMSHIP PIONEER: Teun van der Zee, 13-10-2009, Europoort. Foto SAMSKIP KVITNOS: Reinier van de Wetering, 05 -08-2020, Maassluis-West).
Boluda Shipping nam ook de Matrans Rotterdam Terminal in de Rotterdamse Eemhaven over. Met de overname wil de Spaanse maritieme dienstverlener zijn positie in Noord-Europa versterken en zijn dienstverlening aan rederijen, logistieke bedrijven en industriële ondernemingen uitbreiden.



N-SEA GEOSEA (IMO 9242431) onderweg naar Den Helder en de TRICA (IMO 9307384) onderweg naar Amsterdam. Foto: Marcel Coster, 26-10-2026.

Bouw grootste KNRM reddingboten officieel gestart



Met de kiellegging van de Prins Johan Friso is op zaterdag 31 oktober in Makkum de bouw van een nieuwe generatie grote KNRM reddingboten officieel van start gegaan. Petra Lugtenburg, directeur generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, verrichtte de officiële handeling. De Prins Johan Friso is de eerste van dertien nieuwe reddingboten die de komende jaren de bestaande vloot gaan vervangen.
De Prins Johan Friso is de eerste reddingboot van de nieuwe Nh1816-2 klasse. Deze reddingboten van ruim 19 meter zijn een doorontwikkeling van de bestaande Arie Visserklasse en de Nh1816, die sinds 2014 in dienst is. De nieuwe schepen worden gebouwd om ook onder de zwaarste weersomstandigheden hulp te kunnen verlenen op zee.
De bouw van de dertien reddingboten is in handen van Dok & Scheepsbouw Woudsend BV. Bij Bloemsma Aluminiumbouw in Makkum worden de eerste onderdelen van de Prins Johan Friso samengevoegd. Daarmee krijgt de nieuwe reddingboot na jaren van ontwerpen, berekenen en voorbereiden daadwerkelijk vorm. (Bron en afbeelding: KNRM, 2-11-2026).



HAV FLES, IMO 1098169 (NB-341), General Cargo Ship, type GADUS 5600, 4.154 GT, 5.600 DWT, 17-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 379, 16-6-2026 vertrokken van Police, Polen naar IJmuiden met de sleepboot EEMS WRESTLER (IMO 8843549), 22-6-2026 gearriveerd te IJmuiden, 22-6-2026 naar Kampen met de sleepboten STATUM en VIGILANT om afgebouwd te worden, 14-10-2026 van de werf naar IJmuiden, Haringhaven, 15-10-2026 van IJmuiden op proefvaart en naar Harlingen, 19-10-2026 proefvaart, 20-10-2026 proefvaart, 21-10-2026 opgeleverd door Thecla Bodewes Shipyards Kampen B.V. als HAV FLES aan Navigare Shipping SP/F, Soldafjord, vlag: Faeröer Islands (OZ2235). 23-10-2026 te Schiedam.

Worldwide Tug & OSV News
E-mail: wwtugosvnews@gmail.com

De familie Muller draagt het eigendom van Muller Dordrecht over aan Boluda Towage



Na een intensief en zorgvuldig beraadslagingsproces heeft de familie Muller besloten zich aan te sluiten bij Boluda Towage, 's werelds toonaangevende sleepbootmaatschappij met vestigingen op vijf continenten en activiteiten in meer dan 230 havens wereldwijd.
Een moeilijke beslissing, want Muller Dordrecht is veel meer dan een bedrijf; het is een familiebedrijf van meer dan 100 jaar oud, waar de familie en hun medewerkers hun hart en ziel in hebben gestoken.

Tegelijkertijd zijn ze ervan overtuigd dat dit vanuit zakelijk oogpunt de beste stap is voor de toekomst van het bedrijf.
De sector ondergaat snelle veranderingen. Consolidatie speelt een steeds prominentere rol en schaalvergroting wordt steeds belangrijker, met name in de kapitaalintensieve offshoremarkt. De keuze is steeds vaker: zelfstandig groeien door overnames of fuseren met een grotere speler. Deze strategische stap creëert een solide basis voor verdere ontwikkeling, groei en continuïteit, terwijl het erfgoed en de opgebouwde expertise centraal blijven staan.
De overname biedt nieuwe mogelijkheden om investeringen te versnellen en meer ervaren professionals aan te trekken. Dit verhoogt niet alleen de capaciteit, maar verbetert ook het vermogen om klanten nog beter van dienst te zijn en hen verder te ontlasten. Tegelijkertijd biedt het medewerkers meer kansen voor professionele ontwikkeling en carrièregroei.
Vanuit de vestiging in Dordrecht zal Muller Dordrecht blijven opereren als een onafhankelijke operationele eenheid binnen de Boluda Groep onder de nieuwe naam 'Boluda Muller Towage'. De focus zal sterk liggen op offshore-activiteiten. De complementaire activiteiten blijven ook behouden.
In de dagelijkse praktijk zullen de werkzaamheden in principe onveranderd doorgaan, maar nu met de slagkracht, investeringsmogelijkheden en internationale ondersteuning van een groot Spaans familiebedrijf.
Het huidige managementteam blijft ongewijzigd en voormalig CEO en eigenaar Bram Muller blijft voorlopig als adviseur betrokken, evenals de Raad van Advies, om een soepele overgang te ondersteunen en ervoor te zorgen dat kennis en ervaring beschikbaar blijven.
"Wij zijn ervan overtuigd dat deze stap ons bedrijf naar een hoger niveau tilt en ons in staat stelt onze positie in de offshoremarkt verder te versterken. Samen met Boluda Towage zullen we blijven bouwen aan groei, capaciteit en kwaliteit. Ons doel blijft hetzelfde: onze klanten zo goed mogelijk van dienst zijn, met de juiste mensen en apparatuur. We kijken vol vertrouwen naar de toekomst: één koers, gecombineerde kracht," aldus Bram Muller, voormalig CEO en eigenaar van Muller Dordrecht. (Persbericht Muller Dordrecht, 4-11-2026. Foto EN AVANT 20: Ruud Zegwaard, 15-8-2014).



ANEMOS, IMO 9577472, 29-7-2010 (BV) opgeleverd door Vitawani Shipbuilding Sdn. Bhd., Miri, Sarawak (VT7) als NORTHWIND aan Hung Leong Shipping Sdn. Bhd., Kuala Lumpur-Maleisië, 7-2010 in beheer bij Avra Towage B.V., Rotterdam, vlag: Maleisië, roepsein 9WHW6. 298 GT, 3.200 EPK, 2.356 kW, Cummins KTA50-M2, Cummins Limited, Daventry, trekkracht 43 ton, 10 kn. 9-2010 thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJUH. 10-10-2010 vlag: Curaçao. Landfall Marine Contractors B.V. uit Ridderkerk, heeft onlangs een managementovereenkomst gesloten met de eigenaren van de zeesleepboten SOUTHWIND en NORTHWIND, ingaande 1 april 2014. Deze overeenkomst omvat het volledige commerciële, technische en operationele beheer van deze twee middelgrote sleepboten. Dankzij deze nieuwe managementovereenkomst exploiteert en beheert Landfall nu in totaal acht middelgrote zeesleepboten met een trekkracht van 15 tot 53 ton, wat hun flexibiliteit en dienstverlening aan de internationale sleepmarkt verder vergroot. De sleepboten NORTHWIND en SOUTHWIND zijn momenteel onderweg van Afrika naar Bangladesh, waar ze naar verwachting rond eind april 2014 beschikbaar zullen zijn voor verdere internationale sleep- en ankerbehandelingscharters. (Timsen, 28-3-2014). 12-2016 verkocht aan Efferal Investments Ltd., Curaçao, in beheer bij Nordav B.V. 6-2019 vlag: Panama. 10-2019 in beheer bij Efferal Investments Ltd. 14-11-2025 verkocht aan Nemeca Mae, Piraeus-Griekenland (SVB5976), 11-2025 herdoopt ANEMOS. 12-10-2026 te Constanta aangehouden vanwege twee tekortkomingen, de sleepboot is op 15 oktober weer vrijgegeven.

AYAZ BEY, IMO 7531670, Tug, 317 GT, 188 DWT, 2.482 EPK, B&W ALPHA 16V23LO. 29-3-1982 opgeleverd als SONDUREN 3 aan Government of the Republic of Turkey (Ministry of Transport), Izmir-Turkije. 295 BRT, 128 NRT, 188 DWT. 25-12-2020 verkocht aan PGE Denizcilik Ticaret Ltd Sti., Istanbul-Turkije (TC7122), 12-2020 herdoopt AYAZ BEY.

Twee doden tijdens mislukte bergingspoging
De sleepboot AYAZ BEY liep op 25 oktober 2021 om 15.00 uur aan de grond voor de kust van Mürefte in het district Şarköy van Tekirdağ. Op 26 oktober probeerde een boot de sleepboot vlot te trekken, maar toen deze in de ruwe zee kapseisde, vielen twee bemanningsleden in zee. Teams van de kustwacht uit Şarköy, Tekirdağ en Çanakkale werden binnen korte tijd naar de plek van het incident gestuurd. Het levenloze lichaam van de 46-jarige Metin Altun werd geborgen en overgebracht naar de medische teams in de haven van Mürefte, terwijl de zoektocht naar de andere man, de 23-jarige Muaz Bellikli, door de kustwacht, helikopters, drones en duikers werd voortgezet. Op 26 oktober werd ook het levenloze lichaam van Muaz Bellikli gevonden tussen de rotsen, op 200 meter van de plaats van het incident. Het lichaam werd door de

medische teams die aan de kust klaarstonden naar het mortuarium van het staatsziekenhuis van Şarköy gebracht. (Timsen, 6-9-2026).



SONDUREN 3, foto: Pieter Inpijn, 10-2007, Dardanellen

Sleepboot heeft noodsignaal afgegeven voor de kust van Roemenië
Op 4 november om 04:20 UTC gaf de AYAZ BEY een noodsignaal af in Roemeense wateren, ten noordoosten van Shabla. Samen met de sleepboot RAMAZAN BEY (IMO: 7210824) sleepte de AYAZ BEY de tanker m/v MENTOR (IMO: 9340374), die eerder in Oekraïense wateren door een drone was geraakt. Te midden van ongunstige weersomstandigheden voor de kust van Neptun botste de sleepboot met een ander schip. De bemanning bleef ongedeerd. De twee sleepboten van de in Istanbul gevestigde rederij PGE Tugs sleepten de onbemande tanker richting Turkije, toen de sleepkabels van de AYAZ BEY 's nachts braken. Het incident vond plaats nadat de kabels opnieuw waren vastgemaakt. Na de noodoproep werden twee schepen – van de grenspolitie, de kustwacht en de noodinspectie van het Roemeense ministerie van Binnenlandse Zaken (MIA) – samen met het reddingsschip ARES van ARSVOM naar de locatie gestuurd. Drie bemanningsleden van de AYAZ BEY werden aan boord van de Nederlandse sleepboot ODIN gebracht en naar de haven van Mangalia vervoerd, terwijl de overige vier bemanningsleden aan boord van de sleepboot bleven en verklaarden geen hulp nodig te hebben. De sleepboot bleef voor anker liggen voor de kust van Mangalia en er is een onderzoek ingesteld. (Timsen, 4-11-2026).

Tanker opnieuw vast
Nadat de beschadigde sleepboot AYAZ BEY de MENTOR, met een lading van ongeveer 11.000 ton zonnebloemolie, losbrak tijdens een sleepoperatie van Constanța naar Turkije in de Zwarte Zee en op 4 november in zwaar weer voor de Bulgaarse kust bij Shabla afdreef, nam de vervangende sleepboot ATHLETIC op 5 november de sleepoperatie over en probeerde de MENTOR weer zuidwaarts richting Turkije te slepen. (Timsen, 4-11-2026).

CATHARINA 11, IMO 8433435 (NB-207), ENI 2718227, 21-4-1992 opgeleverd door Scheepswerf & Constructiebedrijf Jac. den Breejen & Zn. B.V. (2565) als IJSSELSTROOM aan Van Wijngaarden Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam, 71 BRT, 19,50 x 17,85 x 6,00 x 2,54 x 2,40 meter. 896 EPK, 660 kW, Caterpillar Tractor Co. Inc. 14-6-2009 tijdens het aanlopen van Peterhead met een ponton, gekapseisd en gezonken op 0,25 mijl ten oosten van de noorderpier in positie 57.29.9 NB. en 01.45.9 WL., de 3 opvarenden zijn gered door de reddingboot, 13-7-2009 gelicht door de bok GPS APOLLO, 24-7-2009 de Nieuwe Waterweg binnengebracht door de sleepboot FRIGGA met bestemming Wiltonhaven Mammoet te Schiedam, 29-7-2009 verkocht aan Mammoet Maritime B.V., Schiedam, 971 EPK, 714 kW, Caterpillar C18 Acert, Caterpillar Tractor Co. Inc. NE-10, 15,5 ton trekkracht, 2010 herdoopt ZEPHYRUS. 31-7-2014 verkocht aan HEBO Maritiem Service B.V. herdoopt CATHARINA 11. 2026 verkocht aan Hydrocat Marine Services, Gdańsk-Polen (SPG5920) (Marcin Dźwigoń), herdoopt HYDROCAT 3.

DAMEN YN 571862, IMO 1020332 (NB-343), Shoalbuster 3209, 335 GT, 215 DWT, 8-10-2025 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571862, 20-2-2026 proefvaart, 24-2-2026 naar de Europoort en proefvaart, 25-2-2026 proefvaart, 15-4-2026 geplande oplevering niet gehaald, 27-7-2026 geplande oplevering aan Damen Shipyards B.V. (PBBR). 11-2026 vlag: Malta (9HA6676), 5-11-2026 te Gorinchem herdoopt MARTELLO, 30-11-2026 geplande oplevering aan Damen Shipyards Hardinxveld B.V., Gorinchem.

DONNY S, IMO 7436234, Tug, 461 GT, 1949 opgeleverd. 1990 verkocht aan Sarter Marine Towing Co. Inc., vlag: United States of America (WAH9151). 2014 herdoopt DONNY S. 2021 opgelegd.

Sarter Marine wil rechtszaak seponeren

De sleepbootmaatschappij Sarter Marine heeft een rechtbank verzocht een rechtszaak in Wisconsin te seponeren, waarin de verwijdering van de sleepboot DONNY S uit Baileys Harbor werd geëist. Het bedrijf ontkent de bewering van de staat dat het de eigenaar van de sleepboot is.

Sarter Marine diende op 14 oktober een reactie in in een zaak die was aangespannen door de staat en het Wisconsin Department of Natural Resources (DNR). Andere gedaagden waren Jeremy Schultz, die in de rechtszaak werd genoemd als de eigenaar van de sleepboot; Michael Cole; en Iron Works Construction, waar het schip aanvankelijk lag afgemeerd. In de aanklacht, ingediend bij de rechtbank van Door County, werd de rechtbank verzocht het gestrande schip als een openbare overlast te verklaren en de verwijdering ervan te bevelen. Indien de gedaagden het schip niet zouden verwijderen, zou de staat toestemming vragen aan het DNR om de werkzaamheden op hun kosten uit te voeren. Sarter Marine ontkende kennis te hebben van overtredingen van de DNR-regels en eerdere pogingen om de sleepboot te laten verwijderen, en betwistte ook de bewering dat de gedaagden het schip ondanks jarenlange kennisgeving niet hadden verwijderd. In de reactie werd aangevoerd dat eventuele schade geheel of gedeeltelijk was veroorzaakt door derden buiten haar controle. Volgens de aanklacht verwierf Schultz de stalen sleepboot in 2021, nadat deze permanent was stilgelegd. Een eerdere inspectie beschreef het schip als zijnde in onbevredigende staat, omdat de rompreparaties niet waren voltooid en de resterende waarde grotendeels bestond uit schroot, dekuitrusting en fittingen. In de aanklacht staat dat Sarter Marine in maart 2021 contact opnam met de kustwacht om het schip te laten slepen van Sturgeon Bay, Wisconsin, naar Baileys Harbor.

De kustwacht keurde de sleep de volgende maand goed onder bepaalde weersomstandigheden. De sleepboot werd vervolgens naar een dok van Cole and Iron Works Construction gebracht. Mogelijke plannen die in de aanklacht worden genoemd, waren onder meer het schip naar een sloopwerf brengen of het ombouwen tot een drijvend restaurant en kajakverhuur. Tussen november 2021 en mei 2022 brak het schip los van zijn aanlegplaats en liep het aan de grond op ongeveer 177 meter van de kust in circa 1,2 meter diep water. De staat beweert dat Schultz de sleepboot niet heeft verplaatst, ondanks herhaalde verzoeken van het DNR (Department of Natural Resources). Het agentschap begon in oktober 2022 met het uitdelen van boetes voor het onrechtmatig belemmeren van de bevaarbaarheid.

Volgens de klacht werden er tot februari 2024 minstens 33 boetes uitgedeeld, met een totaalbedrag van meer dan $ 20.000.

De klacht noemde ook potentiële milieugevaren aan boord van het schip, waaronder restbrandstof en -vet, met asbest beklede leidingen, lood- of cadmiumhoudende verf, polychloorbifenylen en aangroeiwerende middelen op basis van tributyltin. Er werd niet vastgesteld dat deze materialen uit de sleepboot lekten. De DNR begon in 2025 met het organiseren van bijeenkomsten met belanghebbenden om een oplossing te bespreken. De gemeente Baileys Harbor en Door County namen resoluties aan waarin ze actie eisten met betrekking tot het schip, waarbij ambtenaren van Door County opriepen tot inspecties om gevaarlijke materialen en structurele en milieurisico's te evalueren. De Schultz, Cole en Iron Works Construction hadden op 15 oktober nog niet gereageerd op de rechtszaak. Er waren geen hoorzittingen gepland. (Timsen, 21-10-2026).



HAMMEN, IMO 1177068, 101 GT, 5-1978 opgeleverd door Scheepswerf Haak B.V., Zaandam als HAMMEN aan Rijkswaterstaat (PBYX) (Ministerie van Verkeer & Waterstaat Oosterschelde, Vlissingen). 22,80 x 6,50 x . x 2,200 meter. 2 x 336 PK, Mercedes Benz OM404. 2026 verkocht aan Van Laar Maritime B.V., IJmuiden. (Foto: Teun van der Zee, 11-3-1987).

HEBO LIFT 9 * **Cyberaanval legt vloot stil op bouwplaats van Belttunnel**
De HEBO LIFT 9' was een van de circa 40 schepen, waaronder sleepboten, baggerschepen en gespecialiseerde vaartuigen, die in Rødbyhavn aan de grond lagen nadat een cyberaanval de bouwplaats van de Fehmarn-tunnel had lamgelegd. Door een IT-storing bij het bouwconsortium Fehmarn Link Contractors (FLC) konden ze sinds de avond van 12 oktober 2026 niet meer uitvaren. Niet alleen de digitale systemen van het consortium werden getroffen, maar ook die van talloze onderaannemers. De situatie was zo ernstig dat medewerkers geen toegang meer hadden tot wifi, computers mochten openen of e-mails van Fehmarn Link Contractors mochten lezen. De impact van de verstoring op de toch al krappe planning voor de Fehmarn-tunnel was nog onduidelijk. De controle en monitoring van alle werkzaamheden gebeurt digitaal om de documentatie te optimaliseren en de inzet van de vloot efficiënter te maken. Bij een systeemstoring moeten alle schepen en bouwvoertuigen de werkzaamheden staken en terugkeren naar de haven. De bemanningen gebruikten de tijd voor onderhoud, verlof aan wal en oefeningen. Nadat het probleem zich in het weekend voordeed, werd aanvankelijk gedacht dat het weer de oorzaak was. Maar op 12 oktober waren er geen nieuwe orders, aangezien deze, net als de gegevens over de komende werkstappen, normaal gesproken digitaal worden uitgegeven en beheerd. Voor de rederijen heeft het probleem geen financiële gevolgen, omdat zij vaste chartercontracten hebben. Voor de FLC kost elke dag stilstand echter bijna een miljoen euro aan charterkosten alleen al voor alle gespecialiseerde schepen. Ook onder veel van de meer dan 2.000 werknemers heerste onzekerheid, omdat de gewerkte uren niet zoals gebruikelijk digitaal konden worden geregistreerd. Werknemers vreesden daarom dat een langdurige afwezigheid gevolgen zou kunnen hebben voor hun salaris. Het Duitse federale bureau voor informatiebeveiliging (BSI) is eveneens op de hoogte gesteld en heeft aangegeven overleg te willen plegen met internationale partners. Het bleef onduidelijk welke gevolgen de cyberaanval zou hebben voor de lopende bouw van 's werelds langste onderwatertunnel, met een lengte van 18 kilometer. Het vierde van de 79 standaardsegmenten, elk precies 217 meter lang, werd eind september voltooid. Dit segment is slechts 39 meter lang, maar heeft wel een kelderverdieping. Binnenin bevinden zich onder andere technische installaties en opstelplaatsen voor de twee wegtunnels. Het laten zakken van dit vijfde element is cruciaal voor de algehele bouwplanning. De ministeries van Transport van Duitsland en Denemarken hadden maanden geleden afgesproken om in oktober bijeen te komen en een nieuw tijdschema bekend te maken. Onlangs werd gemeld dat de Fehmarnbelttunnel, in ieder geval gedeeltelijk, niet vóór 2031 zou worden geopend. In mei kondigde tunnelbouwer Femern A/S aan dat eerst de twee tunnels voor wegverkeer zouden worden opengesteld en later de tunnels voor spoorverkeer. De enorme vertragingen bij de voltooiing van de Duitse spoorlijn werden als oorzaak genoemd. Op 14 oktober was het verkenningsschip KILDIN van de Russische marine in de buurt van de bouwplaats actief. Het schip kan radiosignalen lokaliseren en storen. Op 16 oktober konden de werkzaamheden stapsgewijs worden hervat. (Timsen, 19-10-2026).

JIF BARRACUDA, IMO 9345506 (NB-339), afgebouwd bij IHC Holland Delta Shipyard B.V. onder bouwnummer 1101117, 30-7-2006 van Sliedrecht naar de Europoort, 31-7-2006 begin van de proefvaarten, 1-8-2006 (BV) opgeleverd door IHC Beaver Dredgers B.V., Sliedrecht (11017) aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, 230 GT, 69 NT, 129 DWT, 25,80 (23,67) x 10,00 x 3,45 x 2,720 meter, 2.028 EPK, 1.492 kW, 2 x Caterpillar Inc., trekkracht 28 ton, 10 kn., 19-9-2006 voor het kantoor van Smit Transport Europe B.V. gedoopt SMIT BARRACUDA door mevr. de Feijter (echtgenote van Engineering Newbuilding Manager A. de Feijter). 4-2012 (e) verkocht aan Boskalis Offshore Marine Services B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Services B.V., Rotterdam. 2-2014 (e) onder de vlag van Cyprus gebracht, thuishaven: Limassol, roepsein 5BAB4. 6-2014 vlag: België. 1-9-2015 verkocht aan Seacontractors Beheer B.V., Middelburg. 25-2-2016 gearriveerd te Haydarpasa, Turkije. 3-2016 overgedragen aan Sea Barracuda B.V., Vlissingen, roepsein PHFW, in beheer bij Seacontractors Beheer B.V., Middelburg, 7-3-2016 herdoopt SEA BARRACUDA. 13-3-2016 vertrokken van Haydarpasa, Turkije naar Dubai, 4-4-2016 ETA te Dubai. 2025 verkocht aan Jifmar Offshore Services, vlag: Nederland (PHFW), 4-2026 herdoopt JIF BARRACUDA.

Sleepboot aangevallen voor de kust van het Musandam-schiereiland
Op 18 oktober 2026 werd de JIF BARRACUDA aangevallen en geraakt ten oosten van het schiereiland Musandam, ongeveer 20 zeemijl ten noordoosten van Khor Fakkan, nabij de zeewaartse ingang van de Straat van Hormuz. De sleepboot voer zuidwaarts parallel aan het schiereiland toen het werd getroffen door twee onbekende projectielen. Een bemanningslid liep lichte verwondingen op. Het schip kon ondanks de schade zijn reis voortzetten. Het AIS-signaal van het schip werd voor het laatst verzonden op 17 oktober, toen het zich voor de kust van Ras Al-Khaiman bevond en koers zette naar de westelijke ingang van de straat. (Timsen, 20-10-2026).





LUNDE, IMO 1107001, Damen ASD Tug 2111, 199 GT, 66 DWT. 21-4-2026 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 510413, 2026 opgeleverd als YN 510413 aan Damen Workboats B.V., St. Vincent & Grenadines. 10-2026 thuishaven en vlag: Kirkeness-Noorwegen (3YOQ), in beheer bij Arctic Dive Sea Service, Kirkeness, herdoopt LUNDE. 6-11-2026 proefvaart. 21,02 x 10,81 x 4,05 x 5,050 meter. 5.104 EPK, 3,806 kW 1.800 rpm., Caterpillar 3512C TA HD/D. (Foto: Ruud Zegwaard, 6-11-2026).

MAASSTROOM, IMO 1152587 (NB-344), Utility Vessel, 297 GT, 89 NT, 15-9-2026 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 617, 14-9-2026 van de werf naar de Europoort, 15-9-2026 proefvaart op MV2, 6-10-2026 bij Neptune te Hardinxveld-Giessendam gedoopt MAASSTROOM door mevr. Nancy Ort-Tulaseket en opgeleverd (BV) door Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam aan Van Wijngaarden Materieel Exploitatie B.V., Hardinxveld-Giessendam (PDCY), in beheer bij Van Wijngaarden Marine Services. 27,00 (23,99) x 12,00 x 3,90 x 2,690 meter. 10 kn. 2.863 EPK, 2.088 kW, 2 x 12 cyl, 4 tew, 159 x 159, 1.800 rpm., vertraagd naar 302 rpm., Cummins QSK38-M, Cummins Inc. NE-17-5-2022. 7-10-2026 vanaf Hardinxveld-Giessendam gearriveerd te Hansweert.

MARS VI, ENI 02313175 (NB-330), duwboot, 1-6-1971 opgeleverd door N.V. Scheepswerf “Zorg & Vlijt” v/h H. de Haas, Maassluis (158) als NEPTUNUS 6 aan N.V. H. Zwaak Jr., Rotterdam. Brandmerk 13175 B ROTT. 1971. 27 ton. 17,10 x 5,85 x 2,35 x 1,740 meter. 720 APK, 530 kW, 2 x 12 cyl, 2 tew, G.M. 12-V-71N #12VA23384 en #12VA23863. 7-4-1975 verkocht aan H. Zwaak Jr. B.V., Rotterdam. 1-3-1977 verkocht aan Smit-Vos-Zwaak B.V., Rotterdam. 24-12-1981 verkocht aan Stoomsleepdienst "Mars" B.V., Rotterdam, herdoopt MARS VI. 18-1-1984 verkocht aan Smit Internationale Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 22-6-1988 verkocht aan Smit Havensleepdiensten B.V., Rotterdam. 1-8-1992 verkocht aan Interriver B.V., Rotterdam, herdoopt LINGE. 4-11-1994 verkocht aan Berging- en Transportbedrijf Scheffer B.V., Lelystad. 16-4-2002 verkocht aan Koninklijke Wagenborg B.V., Delfzijl. 1-5-2004 verkocht aan Berging- en Transport Maatschappij B.T.S. B.V., Schiedam. 30-1-2009 verkocht aan Mammoet Salvage B.V., Schiedam. 31-7-2014 verkocht aan Hebo Maritiem Service B.V., Zwartsluis, herdoopt CATHARINA 8. 2017 verkocht aan V.o.F. A. Kapitein Jzn. & Zn., Urk., herdoopt COBY. 7-2025 verkocht aan V.o.F. J.G. Scheepvaart, Terneuzen (Jonathan Smedemann), herdoopt NOVA (PA3015). 2026 verkocht aan Oliehandel Avia Maree, Kolhorn, herdoopt NEREUS. (MMSI: 244850180, PA3015).

MTS STATUM, IMO 9510670 (NB-292), Shoalbuster 3009, 14-10-2008 proefvaart en trekproeven in de Europoort, 23-4-2008 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (571598) aan Engelsman Towage & Salvage B.V., Makkum, roepsein PBOB, 309 GT, 3.342 EPK, 2.460 kW, Caterpillar Inc., Peoria, 12 kn., 2-11-2008 vertrokken op de 1e reis met de bok MATADOR 3 naar Ivorgorden. 4-2012 verkocht aan Bhagwan Marine Pty. Ltd., Dampier-Australië, roepsein VJN3880, 20-4-2012 herdoopt BHAGWAN STATUM. 3-2015 verkocht aan Marine and Towage Services Group Ltd., Falmouth, vlag: Saint Vincent and the Grenadines (J8B52650), herdoopt MTS STATUM. 4-2022 in beheer bij Seacontractors B.V. te Middelburg. 12-2025 verkocht aan Jifmar Beheer 2 B.V., Saint Vincent and the Grenadines, in beheer bij Jifmar Offshore Services. 7-2026 thuishaven Den Helder (PDCP). 10-2026 herdoopt JIF STATUM.

MTS VALOUR, IMO 9407299 (NB-314), Damen 2308 Shoalbuster. Casco gebouwd bij Damen Kozle Sp. Z.o.o., Kozle (1109), 3-6-2006 casco gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot ZEUS, 6-6-2006 te Gorinchem, in aanbouw als DMS HERON bij Damen Shipyards Gorinchem B.V. (1572) voor Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam, 2-11-2006 opgeleverd als DMS HERON aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam. 123 GT, 859 EPK, 632 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc. Peoria, Illinois. 26-11-2006 verkocht aan Marine and Towage Services Group Ltd., Brixham, vlag: United Kingdom (MPVV8). 123 GT. 859 EPK, 632 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Peoria, Illinois. 4-2022 in beheer bij Seacontractors B.V. te Middelburg. 2-2024 verkocht aan Thamescraft Dry Docking Services Ltd., Falmouth-United Kingdom, in beheer bij Thamescraft Maritime Contractors Ltd. 10-2026 door bemiddeling van ACL Shipbrokers Ltd. verkocht aan Coastworks Operations Ltd., Fairlie, tbn COASTWORKER.

MTS VIGILANT, IMO 9533969 (NB-292), 2015-2022. Damen 3009 Shoalbuster, 2008 kiel gelegd bij Damen Kozlé Sp. Zoo., Kozlé, 2-3-2009 door de STATUM van de werf te Gorinchem naar Damen Shipyards B.V. te Hardinxveld gebracht, 15-4-2009 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, 16-4-2009 proefvaart in de Europoort, 24-4-2009 gedoopt VIGILANT door mevrouw Esther Adema en opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (Damen Hardinxveld 571617) aan Rederij Engelsman Towage & Salvage B.V., Makkum, 309 GT, 3.300 EPK, 2 x 12 cyl, 4 tew, Caterpillar 3512 B A/TC, roepsein PBRV. 22-5-2012 verkocht aan Bhagwan Marine Pty. Ltd., Dampier-Australië (VJN3901), 22-5-2012 (m) herdoopt BHAGWAN VIGILANT. 3-2015 verkocht aan MTS Group Ltd., Brixham, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B5266), 3-2015 herdoopt MTS VIGILANT. 4-2022 in beheer bij Seacontractors B.V., Middelburg. 12-2025 verkocht aan Jifmar Beheer 2 B.V., Saint Vincent and the Grenadines, in beheer bij Jifmar Offshore Services. 5-2026 thuishaven Den Helder (PCE), 5-2026 herdoopt JIF VIGILANT.

NEPTUNE 640, IMO 1117173, Utility Vessel, 350 GT, 2-7-2026 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 640, 9-10-2026 proefvaart als NP 640, 26-10-2026 te Hardinxveld. 11-2026 opgeleverd als NP640 aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam (PCFU). 4-11-2026 als NP640 vertrokken voor eerste reis vanuit Hardinxveld Giessendam met bestemming Tilbury.

NEPTUNE 641, IMO 1159365, Utility Vessel, 350 GT, 28-6-2024 kiel gelegd onder bouwnummer NEPTUNE 641, 31-1-2027 geplande oplevering aan Neptune Equipment B.V., Hardinxveld-Giessendam.



OTTER, EU 2314758, 1977 opgeleverd door werf Akerboom, Leiden als OTTER aan Graan Elevator Maatschappij B.V., Rotterdam. 15,65 x 4,76 x 2,00 x 2,100 meter. 720 EPK, 530 kW, 2 x 12 cyl, 2 tew, 12-V-71 NE-76. 11-4-1994 verkocht aan V.O.F. G. van Doorn Sleepdiensten, Wormer, herdoopt EGBERTUS. 9-2-2001 verkocht aan Waterman Shipping B.V., in beheer bij E.R. Groenenboom, herdoopt WATER LADY. 11-06-2003 verkocht aan Megri Shipping B.V., Tollebeek, in beheer bij J.J. van Slooten. 2019 nieuwe motoren, 900 EPK, 662 kW, 2 x 2x Volvo Penta NE-2019. 11-11-2025 verkocht aan Midena Shipping B.V.,

Tollebeek. 7-10-2026 verkocht aan Vof J.S. Scheepvaart Sleep-duwboot Nova, Terneuzen, (Jonathan Smedeman) (PE8242), herdoopt NOVA. (Foto: Teun van der Zee, 15-4-1991).

REM ANDES, IMO 9606699, Offshore Tug/Supply Ship, 5.458 GT, 5.232 DWT, 7-4-2012 opgeleverd als LEWEK ANDES aan Lewek Shipping Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Emas Offshore Pte. Ltd. 10-10-2012 in beheer bij Emas Offshore Pte. Ltd. en Emas Offshore Services Pte. Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Rem Andes AS, 6-2019 vlag: Bahamas, in beheer bij Rem Maritime AS, 7-2019 herdoopt REM ANDES. 25-2-2020 in beheer bij Rem Maritime AS en Allianz Middle East Ship Management. 21-1-2021 in beheer bij Rem Maritime AS en Al Hail Marine Services LLC. 1-4-2022 in beheer bij Rem Maritime AS.

38 bemanningsleden evacueerden na brand
Op 12 oktober 2026 om 9.55 uur brak er brand uit aan boord van de 'Rem Andes' voor de kust van Grande Isle, Louisiana. Er waren 46 mensen aan boord op het moment van het incident en er werden noodoperaties gestart. 38 bemanningsleden die niet essentieel waren, gingen van boord in reddingsvlotten en werden overgebracht naar nabijgelegen schepen van de hulpdiensten. Een C-27 Spartan-vliegtuigbemanning van de kustwacht, afkomstig van Air Station Clearwater, week af om te helpen. Het Coast Guard Aviation Training Center Mobile zette een HC-144 Ocean Sentry-vliegtuigbemanning in en de Coast Guard Air Station New Orleans een MH-60 Jayhawk-helikopter. Bevoorradingsschepen die ter plaatse kwamen, brachten alle bemanningsleden die in de reddingsvlotten waren gestapt veilig naar Port Fouchon. De SAR-vliegtuigbemanningen van de dienst werden naar de locatie gestuurd om ervoor te zorgen dat alle overlevenden die het schip hadden verlaten, correct werden geregistreerd. Een van de twee Good Samaritans-schepen meerde rond 20.00 uur aan in Port Fourchon. Acht bemanningsleden bleven aan boord om de brand te bestrijden en de schade te inventariseren. De brand aan boord werd om 14.45 uur geblust. Het schip bleef de hele dag AIS-signalen uitzenden en dreef langzaam in noordoostelijke richting op een positie van ongeveer 90 zeemijl ten zuiden van Whiskey Island, Louisiana. Het schip is al minstens een jaar bezig met het uitvoeren van onderzoek op het diepwatergedeelte van het Amerikaanse continentale plat, vanuit Gulfport en Port Fourchon. Eind 2025 onderging het schip zijn laatste havenstaatinspectie door de Amerikaanse kustwacht zonder problemen. (Timsen, 13-10-2026).



RIJNSTROOM, DP2 Hybrid multi-purpose vessel (MPV), MPV 4716, duwboot, 12-2025 kiel gelegd, 16-10-2026 te water gelaten bij Gebr. Kooiman te Zwijndrecht, 3-2027 geplande oplevering als RIJNSTROOM aan Van Wijngaarden Marine Services B.V. 47,00 x 1600 x . x 3,000 meter. (Foto: Van Wijngaarden Marine).

SD QWII-AAN'C SARAH, IMO 1022665 (NB-344), Tug, 996 GT, 298 NT, 732 DWT, 6-7-2023 contract, 13-2-2024 eerste staal gesneden, 8-5-2024 kiel gelegd bij Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.S. (361) onder bouwnummer RASALVOR4400-DFM II, 29-10-2025 te water gelaten, 31-12-2025 geplande oplevering niet gehaald, 28-9-2026 opgeleverd als RASALVOR 4402 aan Sanmar Denizcilik Makina, Istanbul- Turkije (TCA8556). 9-2026 overgedragen als SD QWII-AAN'C SARAH aan Kotug International B.V., Rotterdam, vlag: Canada. 43,80 (41,03) x 15,00 x 7,00 x . meter.

SIRIUS, ENI 2717283 (NB-322), IMO 8973667, Werkvaartuig, 1985 opgeleverd door IHC Delta Shipyard B.V., Sliedrecht (659) als ARGUS I aan Boskalis Nederland B.V., Rotterdam (Boskalis Bagger Maatschappij B.V.). 700 PK, Caterpillar. 8-6-2015 meetdatum, meetnummer: HN14329, 185,806 ton, 18,42 x 8,45 meter. 2024 verkocht aan MariServe B.V., Urk (PG9293), herdoopt SIRIUS. 11-9-2026 met de VLIESTROOM naar Waalhaven en a/b ANETTE (SAL) gezet, 13-9-2026 vertrokken naar Nigeria.

SVITZER KATHLEEN, IMO 8919180, Tug, 364 GT, 279 DWT, 15-11-1990 te water, 1991 opgeleverd door McTay Marine Ltd. (91) als LADY KATHLEEN. BP 52,5 ton, 4.800 EPK, 2 x 6 cyl, 4 tew, 270 x 305 mm, Ruston 6RK270M, 2 x Voith/Schneider propeller type 32G-11/200. 3-2006 herdoopt ADSTEAM

KATHLEEN. 2007 verkocht aan Svitzer Humber Limited, vlag: United Kingdom (MMWE7), in beheer bij Svitzer Marine Ltd., Middlesbrough, 8-2007 herdoopt SVITZER KATHLEEN. 2016 verkocht aan Svitzer Eastlands Ltd., United Kingdom. 20-2-2023 verkocht aan Quest Marine Towage Ltd, Portland, gestript voor onderdelen voor het zusterschip LADY SUSAN. 2025/2026 als KATHLEEN gesloopt.

SVITZER RESOLVE, IMO 1112159 (NB-344), Tug, 490 GT, 275 DWT, 80 ton BP, 2025 besteld onder bouwnummer CHEOY LEE 5303, 2-6-2027 geplande oplevering aan Svitzer Towage A/S, vlag: United Kingdom (MTWI9), in beheer bij Svitzer Australia Pty. Ltd. Sydney NSW, 21-10-2026 opgeleverd als SVITZER RESOLVE aan Svitzer Marine Ltd., vlag: United Kingdom (MTWI9). 27-10-2026 van Hong Kong, 23-11-2026 ETA te Port Louis, Mauritius.

SVITZER SUEZ 1, IMO 9892913, Tug, 433 GT, 129 NT, 222 DWT, 30-11-2020 kiel gelegd, gebouwd door Cheoy Lee Shipyards Ltd., Hong Kong (5196), 27-10-2021 opgeleverd door Hin Lee (Zhuhai) Shipyard Co. Ltd. (411) als SVITZER SUEZ 1 aan Svitzer Egypt LLC, St. Vincent & Grenadines, in beheer bij Svitzer Middle East Ltd. 28,40 (26,26) x 12,98 x 5,40 x 5,750 meter. 1-2022 vlag: Egypte (6BFE). 10-2026 vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6991).



SVITZER SUEZ 2, IMO 9892925, Tug, 433 GT, 129 NT, 222 DWT, 29-12-2020 kiel gelegd, gebouwd door Cheoy Lee Shipyards Ltd., Hong Kong (5197), 4-11-2021 opgeleverd door Hin Lee Zhuhai Shipyard Co. Ltd. (412) als SVITZER SUEZ 2 aan Svitzer Egypt LLC, St. Vincent & Grenadines, in beheer bij Svitzer Middle East Ltd. 28,40 (26,26) x 12,98 x 5,40 x 5,750 meter. 1-2022 vlag: Egypte. 9-2026 vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6991), 25-9-2026 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V. 6-11-2026 gearriveerd bij Damen Shiprepair Amsterdam B.V., Amsterdam. (Foto: Marcel Coster, 6-11-2026).

TEIST, IMO 1107013, Damen ASD Tug 2111, 199 GT, 66 DWT. 21-4-2026 te water gelaten onder bouwnummer DAMEN SHIPYARDS CHANGDE 510414, 2026 opgeleverd als YN 510414 aan Damen Workboats B.V., St. Vincent & Grenadines. 10-2026 thuishaven en vlag: Kirkeness-Noorwegen (3YOS), in beheer bij Arctic Dive Sea Service, Kirkeness, herdoopt TEIST. 21,02 x 10,81 x 4,05 x 5,050 meter. 5.104 EPK, 3,806 kW 1.800 rpm., Caterpillar 3512C TA HD/D. 11-2026 herdoopt TEIST ARCTIC.

TONNY, IMO 9971070 (NB-343), Utility Vessel, MultiCat 3313 SD. 360 GT, 108 NT, 26-7-2022 kiel gelegd onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571848, 30-6-2026 als TONNY van de werf te Gorinchem naar MV2 op proefvaart, vlag: St. Kitts & Nevis (V4QH7), 2-7-2026 van MV2 naar Gorinchem, 20-10-2026 geplande oplevering als TONNY aan Gemhy Services LLC, Dubai, 9-9-2026 opgeleverd als TONNY aan Damen Marine Charter 9 B.V., St. Kitts & Nevis (V4QH7), in beheer bij Gemhy Services LLC, Dubai. 32,79 (30,60) x 12,50 x 3,46 x 2,160 meter. 10 kn. 2.442 EPK, 1.797 kW, x 6 cyl, 4 tew, 145 x 183, 2.100 rpm, vertraagd naar 347 rpm, Caterpillar Inc., Peoria NE-2-1-2023, 3 x Propeller Solid Ord. 29-10-2026 vertrokken naar Dubai., 19-11-2026 ETA te Port Said.

VB-652, IMO 1098327 (NB-338), Tug, 263 GT, 12-1-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong als VB-652 aan BT Luxembourg II S.à.r.l., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6850), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 14-1-2026 van Haiphong naar Singapore. 26-2-2026

van Valletta met bestemming Rotterdam. 13-3-2026 gearriveerd te Rotterdam en herdoopt VB FENIX. 18-3-2026 vanaf scheepswerf Balck in de Waalhaven naar Schiedam. 31-3-2026 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam, herdoopt VB FENIX. 8-11-2026 vertrokken van Terneuzen met bestemming Newport, 8-11-2026 ETA te Newport.

VB-654, IMO 1098341 (NB-344), Tug, 263 GT, 210 NT, 90 DWT, 30-7-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Co Ltd, Haiphong (513654) als VB-654 aan BT Luxembourg II S.a.r.l., St. Vincent and Grenadines (J8B6939), 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. 7-11-2026 van Santa Cruz de Tenerife naar Newport, 16-11-2026 ETA te Newport.

VB-660, IMO 1111313 (NB-344), 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), 9-2026 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. 18-10-2028 van Walvis Bay, Namibia, 8-11-2026 te Santa Cruz de Tenerife. 7-11-2026 van Santa Cruz de Tenerife naar Tilbury, 17-11-2026 ETA te Tilbury.

VB-661, IMO 1111325 (NB-344), 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), 9-2026 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. 18-10-2028 van Walvis Bay, Namibia, 7-11-2026 te Santa Cruz de Tenerife. 7-11-2026 van Santa Cruz de Tenerife naar Tilbury, 17-11-2026 ETA te Tilbury.



VB INSIGNIA, IMO 9988619, Tug, 497 GT, 236 DWT, 21-11-2022 contract, 23-9-2024 kiel gelegd, 11-9-2025 opgeleverd als VB INSIGNIA aan Med Marine Kilavuzluk, Turkije. 11-9-2025 overgedragen aan Rimorchiatori Riuniti Porto do Genova S.r.l., Italië (IOPK2). 29,64 x 13,20 x 5,57 x . meter. 4.700 kW. 22-10-2026 te Genua gedoopt VB INSIGNIA. (Foto: Carlo Martinelli, 28-2-2026, Genua).

VB MARTE, IMO 1070961, Tug, 389 GT, 116 NT, 5-12-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard (513360) als VB MARTE aan Rimorchiatori Riuniti Porto do Genova S.r.l., Italië (IOQM2). 27,59 (25,00) x 12,30 x 5,20 x 3,800 meter. 12,7 kn. 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, 1.800 rpm, Caterpillar Inc., Tianjin, China, 2 x 2 Azimuth Thruster. 22-10-2026 te Genua gedoopt VB MARTE.

Doopceremonie te Genua van de VB INSIGNIA en VB MARTE
Gisteren vond in Genua de doopceremonie plaats van VB MARTE en VB INSIGNIA, twee nieuwe sleepboten die de vloot in Italië versterken en de inzet van het bedrijf voor het leveren van veilige, efficiënte en steeds duurzamere sleepdiensten onderstrepen.

De ceremonie werd bijgewoond door Vicente Boluda Fos, voorzitter van Boluda Corporación Marítima; Vicente Boluda Ceballos, uitvoerend voorzitter van Boluda Towage; Alberto Dellepiane, CEO voor Italië; en Matteo Paroli, voorzitter van de havenautoriteit van Genua, samen met vertegenwoordigers van instellingen, klanten, partners en leden van de maritieme sector.
De twee nieuwe schepen voldoen aan de IMO Tier III-norm en weerspiegelen Boluda Towage's streven naar een modernere en duurzamere vloot, waarbij lagere emissies worden gecombineerd met veiligheid, efficiëntie en operationele prestaties.
Tijdens de ceremonie benadrukte Vicente Boluda Ceballos: VB MARTE en VB INSIGNIA vertegenwoordigen een toekomst met een vloot die steeds moderner, efficiënter en duurzamer wordt. Groei gaat niet alleen over groter worden. Het gaat erom beter, efficiënter en dichter bij onze klanten te komen. De komst van de nieuwe schepen markeert een nieuwe stap voorwaarts in de ontwikkeling van Boluda Towage in Italië, voortbouwend op onze ervaring en het versterken van ons vermogen om te voldoen aan de veranderende behoeften van havens en de maritieme sector. (Boluda/MK, 23-10-2026).





VB NORWEGIAN FALCON in de vloot van Boluda Noorwegen
Boluda Towage heeft de VB NORWEGIAN FALCON aan haar vloot toegevoegd, een ultramoderne sleepboot gebouwd door Sanmar Shipyards. Deze sleepboot zal de operationele activiteiten van het bedrijf in Noorwegen uitbreiden en een belangrijke innovatiefactor toevoegen.
De komst van dit schip markeert een nieuwe stap in het ontwikkelingsplan van Boluda Towage in de Scandinavische landen, een belangrijke regio voor de groep die gekenmerkt wordt door hoge servicenormen, zeer veeleisende weersomstandigheden en intense haven- en offshore-activiteiten.
De nieuwe sleepboot is gebouwd op basis van het RAstar 3200 SX-ontwerp, ontwikkeld door het prestigieuze Canadese bedrijf Robert Allan Ltd., en is uitgerust met een Azimuth stern drive (ASD)-aandrijving, een vermogen van meer dan 6.700 pk en een trekkracht van 90 ton. Deze eigenschappen stellen de sleepboot in staat om sleep- en maritieme assistentieoperaties met maximale efficiëntie uit te voeren in zeer complexe technische omgevingen.
Dit model onderscheidt zich door zijn rompconstructie, ontworpen om de manoeuvreerbaarheid, stabiliteit en veiligheid te maximaliseren, zelfs onder ongunstige zeeomstandigheden. De combinatie van vermogen, zeewaardigheid en hoogwaardige voortstuwingssystemen maakt deze sleepboot een eenheid die speciaal is voorbereid om te voldoen aan de behoeften van de Noorse markt. Bovendien voldoet hij aan de IMO Tier III-regelgeving, een van de meest geavanceerde internationale normen voor emissiereductie.
Met deze uitbreiding versterkt Boluda Towage haar positie in de Scandinavische landen verder door middel van een moderne, efficiënte en zeer gespecialiseerde vloot. Hiermee worden de middelen uitgebreid om sleep-, scheepsassistentie- en offshore-ondersteuningsdiensten aan te bieden in een van de meest dynamische maritieme regio's van Europa. (Bron en foto’s: Boluda, 21-10-2026)

VB NORWEGIAN FALCON, IMO 1120986, Tug, RAstar 3200 SX, 496 GT, 17-9-2025 kiel gelegd, 23-9-2026 opgeleverd als KOCACAY XI aan Sanmar Denizcilik Makina ve Tivcaret A.S., Istanbul-Turkije (TCB2278). 27,71 x 13,00 x 5,47 x . meter. 5.050 kW, 2 x Schottel. 21-10-2026 verhaald te Yalova. 21-10-2026 verkocht aan Boluda Towage Norway AS, Noorwegen (3YMZ), herdoopt VB NORWEGIAN FALCON.

WULF 9, IMO 8714243, Tug, 429 GT, 128 NT, 375 DWT, 5-1988 opgeleverd door Batservice Verft A/S., Mandal (673) als VELOX aan K/S Bugsertjeneste II A/S., Haugesund-Noorwegen, in beheer bij Østensjø Rederi A/S., Haugesund. 4400 EPK, 3.236 kW, 2 x 8 cyl, 4 tew, M.a.K. 8M332K. 2002 verkocht aan Svitzer Wijsmuller International Towage Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt SIRI. 2011 verkocht aan Svitzer Middle East Ltd., Dubai, herdoopt SV SIRI. 10-2011 verkocht aan Tauch- und Bergungsunternehmen Otto Wulf GmbH & Co. K.G., Cuxhaven-Duitsland (DFLW), herdoopt WULF 9. 2026 verkocht aan Nordell Maritime Services & Trading Ltd., Palau (T8A5659), 10-2026 herdoopt ATILLA.



De WULF 9 heeft de vloot van Otto Wulf in Cuxhaven verlaten en is na de verkoop aan nieuwe eigenaren onder de vlag van Palau gebracht. De sleepboot is herdoopt in ATILLA en verliet de haven van Cuxhaven op 30 oktober 2026, op weg naar Brest met een verwachte aankomst van 2 november (Timsen). (Foto: Nico Giltay, 23-1-2020).

Worldwide Tug & OSV News
E-mail: wwtugosvnews@gmail.com



Shell International Trading and Shipping Company Limited

In aanbouw bij Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. voor STASCO
GUANGZHOU 24110037, IMO 1091989, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 besteld / in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110037, 31-1-2028 geplande oplevering door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110038, IMO 1091991, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 13-10-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110038, 31-3-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110039, IMO 1092000, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 besteld / in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110039, 30-6-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110040, IMO 1092012, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110040, 31-8-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110041, IMO 1092024, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110041, 30-9-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110042, IMO 1092036, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110042, 30-11-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110043, IMO 1092048, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110043, 31-12-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110044, IMO 1092050, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110044, 31-12-2028 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110046, IMO 1092074, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110046, 31-3-2029 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 24110047, IMO 1092086, Chemical/Oil Products Tanker , 28.966 GT, 49.900 DWT, 9-10-2024 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 24110047, 31-5-2029 geplande oplevering aan STASCO, (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110033, IMO 1197135, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110033, 31-7-2029 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110034, IMO 1197147, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110034, 31-8-2029 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110035, IMO 1197159, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110035, 28-9-2029 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110036, IMO 1197161, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110036, 31-12-2029 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110037, IMO 1197173, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110037, 31-12-2029 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110038, IMO 1197185, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110038, 28-2-2030 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110039, IMO 1197197, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110039, 30-4-2030 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110040, IMO 1197202, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110040, 30-6-2030 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110041, IMO 1197214, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110041, 31-8-2030 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

GUANGZHOU 26110042, IMO 1197226, Chemical/Oil Products Tanker, 28.966 GT, 49.900 DWT, 7-2026 in aanbouw onder bouwnummer GUANGZHOU 26110042, 30-9-2030 geplande oplevering aan STASCO (Shell International Trading and Shipping Company Limited), Shell Centre, Londen, vlag: Marshall Islands.

Bij Shell Singapore komen vanaf augustus 2028 twaalf LNG tankers in charter. Deze worden gebouwd door Jiangnan Shipyard te Shanghai (8), HD Hyundai Mipo (2) en Nantong CIMC Sinopacific Offshore & Engineering Co. Ltd. (4). (Info: Helderline.nl).
JIANGNAN H2950, IMO 1163665, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 30-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2950, 15-8-2028 geplande oplevering aan Minsheng Financial Leasing Co., Tianjin, vlag: Singapore, in beheer bij Shandong Marine Energy Ltd., Singapore, 10 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2951, IMO 1163677, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 30-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2951, 1-11-2028 geplande oplevering aan Minsheng Financial Leasing Co., Tianjin, vlag: Singapore, in beheer bij Shandong Marine Energy Ltd., Singapore, 10 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2952, IMO 1163689, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 30-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2952, 1-8-2029 geplande oplevering aan Minsheng Financial Leasing Co., Tianjin, vlag: Singapore, in beheer bij Shandong Marine Energy Ltd., Singapore, 10 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H29532, IMO 1163691, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 30-1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2952, 1-11-2029 geplande oplevering aan Minsheng Financial Leasing Co., Tianjin, vlag: Singapore, in beheer bij Shandong Marine Energy Ltd., Singapore, 10 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2954, IMO 1185027, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2954, 30-8-2029 geplande oplevering aan COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai, vlag: Liberia, 7 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2955, IMO 1185039, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2955, 30-11-2029 geplande oplevering aan COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai, vlag: Liberia, 7 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2956, IMO 1185041, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2956, 18-4-2030 geplande oplevering aan COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai, vlag: Liberia, 7 jaar in charter bij Shell Singapore.

JIANGNAN H2957, IMO 1185053, LNG Tanker, 117.000 GT, 92.200 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer JIANGNAN H2957, 16-7-2030 geplande oplevering aan COSCO Shipping Energy Transportation Co. Ltd., Shanghai, vlag: Liberia, 7 jaar in charter bij Shell Singapore.

MONTE ZALAMA, IMO 1127283, 18.000 m3 Bunkering Tanker (LNG), 18.723 GT, 9.338 DWT, 22-5-2025 in aanbouw onder bouwnummer HD HYUNDAI MIPO 8456, 31-8-2027 geplande oplevering door HD Hyundai Mipo Dockyard als MONTE ZALAMA aan Monte Amboto SL, Portugal (Madeira), in beheer bij Compania de Remolcadores Ibaizabal S.A., Las Arenas en Ibaizabal S.A., Las Arenas, in timecharter bij Shell.

MONTE ZARAYA, IMO 1127295, 18.000 m3 Bunkering Tanker (LNG), 18.723 GT, 9.338 DWT, 22-5-2025 in aanbouw onder bouwnummer HD HYUNDAI MIPO 8457, 30-11-2027 geplande oplevering door HD Hyundai Mipo Dockyard als MONTE ZARAYA aan Monte Sollube SL, Portugal (Madeira), in beheer bij Compania de Remolcadores Ibaizabal S.A., Las Arenas en Ibaizabal S.A., Las Arenas, in timecharter bij Shell.

NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1151, IMO 1146710, 18.000 m3 Bunkering Tanker (LNG), 16.000 GT, 10.400 DWT, 15-7-2026 in aanbouw onder bouwnummer NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1151, 30-9-2027 geplande oplevering door Nantong CIMC Sinopacific Offshore & Engineering Co. Ltd. aan Purus Marine Holdings One Pte. Ltd., Singapore, in timecharter bij Shell.

NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1152, IMO 1146722, 18.000 m3 Bunkering Tanker (LNG), 16.000 GT, 10.400 DWT, 13-10-2026 in aanbouw onder bouwnummer NANTONG CIMC SINOPACIFIC S1152, 31-12-2027 geplande oplevering door Nantong CIMC Sinopacific Offshore & Engineering Co. Ltd. aan Purus LNG BV 2 MI LLC, vlag: Singapore, in beheer bij Purus Marine Holdings One Pte. Ltd., Singapore, in timecharter bij Shell.

Voor Nigeria LNG zijn in aanbouw (Info: Helderline.nl).
HUDONG-ZHONGHUA H1993A, IMO 1184994, LNG Tanker, 115.513 GT, 92,600 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer HUDONG-ZHONGHUA H1993A, 31-5-2029 geplande oplevering aan Bonny Gas Transport Ltd., Port Harcourt, vlag: Bermuda, in beheer bij NLNG Shipping & Marine Services Ltd., Port Harcourt en Nigeria LNG Ltd., Port Harcourt.

HUDONG-ZHONGHUA H1994A, IMO 1185003, LNG Tanker, 115.513 GT, 92,600 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer HUDONG-ZHONGHUA H1994A, 31-7-2029 geplande oplevering aan Bonny Gas Transport Ltd., Port Harcourt, vlag: Bermuda, in beheer bij NLNG Shipping & Marine Services Ltd., Port Harcourt en Nigeria LNG Ltd., Port Harcourt.

HUDONG-ZHONGHUA H1995A, IMO 1185015, LNG Tanker, 115.513 GT, 92,600 DWT, 6-2026 in aanbouw onder bouwnummer HUDONG-ZHONGHUA H1995A, 30-9-2029 geplande oplevering aan Bonny Gas Transport Ltd., Port Harcourt, vlag: Bermuda, in beheer bij NLNG Shipping & Marine Services Ltd., Port Harcourt en Nigeria LNG Ltd., Port Harcourt.



Stena neemt Color Line over
Het Zweedse concern Stena AB heeft een overeenkomst gesloten voor de overname van de Noorse veerbootmaatschappij Color Line.
De transactie, die nog moet worden goedgekeurd door de instanties, het zal naar verwachting in de eerste helft van 2027 worden afgerond. (Persbericht Stena,10-2026).
De Stena Group neemt alle aandelen in de Noorse rederij Color Line over van de Noorse industrieel Olav Nils Sunde en zijn familie. (Foto COLOR HYBRID: Tomas, 20-7-2023, Sandefjord).
Vloot Oslo Line AS, Oslo per 1-11-2026
COLOR FANTASY, IMO 9278234, 3-12-2004 in dienst, 75.027 GT, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)
COLOR HYBRID, IMO 9824289, 18-10-2019 in dienst, 27.164 GT, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)
COLOR MAGIC, IMO 9349863, 6-9-2007 in dienst, 75.156 GT, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)
SUPERSPEED 1, IMO 9374519, 27-2-2008 in dienst, 36.822 GT, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)
SUPERSPEED 2, IMO 9378682, 5-6-2008 in dienst, 34.231 GT, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles)

De Color Line-overtocht tussen Kiel (Duitsland) en Oslo (Noorwegen) wordt verzorgd door de luxe cruiseferries MS COLOR FANTASY en MS COLOR MAGIC.
De andere Color Line routes van en naar Noorwegen:
Hirtshals (Denemarken) – Larvik (132 km zuid van Oslo) met SUPERSPEED 2
Hirtshals (Denemarken) – Kristiansand (325 km zuid van Oslo) met SUPERSPEED 1
Strömstad (Zweden) – Sandefjord (118 km zuid van Oslo) met COLOR HYBRID

AL MAQAM, IMO 9732577, Crude Oil Tanker VLCC, 154.139 GT, 298.767 DWT, 20-1-2017 opgeleverd als AQUITAINE aab CMB. Tech N.V., vlag: België. 12-1-2024 verkocht aan Front Humber Inc., 1-2024 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Anglo-Eastern Ship Management Hellas, 1-2024 herdoopt FRONT

HUMBER. 5-8-2026 verkocht aan Al Maqam Inc., 8-2026 vlag: Liberia (A8YN4), in beheer bij Abu Dhabi Marine Operations & Services Company LLC (ADNOC Logistics & Services), Abu Dhabi, 8-2026 herdoopt AL MAQAM.

TANKER AANGEVALLEN IN DE STRAAT VAN HORMUZ
Iran claimde op 12 oktober 2026 een aanval op de AL MAQAM van Adnoc Logistics & Services, een van de grootste bedrijven die Teherans ambitie om de Straat van Hormuz te controleren uitdagen. Hiermee werd binnen 48 uur een derde westerse supertanker in brand gestoken in het zuidelijke deel van de straat. De tanker, die al 52 dagen met uitgeschakelde AIS-systemen olie vervoerde voor de VS en hun bondgenoten, stond in lichterlaaie rond de machinekamer en schoorsteen. Een blusboot was onderweg. (Timsen, 12-10-2026).

AL MAYEDA, IMO 9397298, 163.922 GT, 58.585 NT, 130.298 DWT, 5-3-2008 kiel gelegd, 13-2-2009 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd. (1694) als AL MAYEDA aan Nakilat SHI 1694 Inc., Marshall Islands (V7QG4), in beheer bij STASCO (Shell International Trading and Shipping Co.). 345,28 (332,00) x 53,80 x 27,00 x 12,200 meter. 14-5-2020 in beheer bij Nakilat Shipping Qatar Ltd., Doha, Qatar.

LNG-tanker doelwit van projectiel
De AL MAYEDA werd op 30 oktober 2026 getroffen door een projectiel, op ongeveer 40 zeemijl van Naval Island, vlakbij Ras Laffan. De LNG-tanker, eigendom van een Qatarees bedrijf, vervoerde een lading gas voor klanten in Pakistan. Het schip had slechts enkele uren voor de aanval toestemming gekregen van Iraanse autoriteiten voor een veilige doorgang. Desondanks werd het accommodatieblok rond 18:00 uur UTC geraakt door een onbekend projectiel. Alle 25 bemanningsleden, waaronder zes Indiase zeelieden, bleven ongedeerd. De LNG-tanker verkeerde naar verluidt in veilige staat en bleef operationeel, hoewel het AIS-systeem uitviel. Er zijn geen milieuschadegevallen gemeld als gevolg van het incident. De identiteit van de aanvallers en de volledige omvang van de schade aan het schip zijn nog niet vastgesteld. (Timsen, 2-11-2026).



ANGOLA PROSPERITY, IMO 9896414, Crude Oil Tanker, 154.046 GT, 106.132 NT, 299.940 DWT. 15-3-2021 opgeleverd door Hyundai Samho Heavy Industries (8036) als HUNTER aan Amusa Shipping S.A., Liberia (D5VX6), in beheer bij Evalend Shipping Co. S.A. en Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH Co. K.G., Hamburg. 329,98 (324,03) x 60,04 x 29,60 x 21,720 meter. 14 kn. 33.288 EPK, 24.500 kW, 7 cyl, 2 tew, 800 x 3720 mm, 66 rpm., licence: KAA007172, HD Hyundai Heavy Ind. Co. Ltd., Ulsan NE-5-9-2020. 4-2-2026 verkocht aan Haut Brion 50 Ltd., Liberia (D5VX6), in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd., Seoel en Columbia Shipmanagement (Deutschland) GmbH, Hamburg, 2026 herdoopt ANGOLA PROSPERITY. (Foto HUNTER: Pieter Inpijn 17-6-2023 Europoort).

Tanker geraakt door projectiel
Het schip ANGOLA PROSPERITY, van de rederij Sinokor, werd op 11 oktober 2026 aan de achtersteven getroffen door een onbekend projectiel tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. Het schip had vermoedelijk op 8 oktober in Saoedi-Arabië lading geladen en was op weg naar buiten toen het aan bakboordzijde werd geraakt. Alle bemanningsleden zouden ongedeerd zijn gebleven en begonnen de brand te blussen met de eigen blusapparatuur van het schip. De brug en de accommodatie raakten beschadigd. (Timsen, 12-10-2026).



BLUE CARRIER 2, IMO 9125384 (NB-344), 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. 25-9-2026 tijdens een reis van Piraeus en Syros naar Vathy (Samos), Kos en Rhodos met 29 mensen aan boord, 166 vrachtwagens en 29 personenauto's, brak er om 08:56 uur brand uit op het autodek. (Foto: N. Saratzis, 10-10-2026, Eleusis).

Veerboot wordt naar Elefsina gesleept
Op de ochtend van 6 oktober begon de bergingssleepboot AIGAION PELAGOS (IMO: 9477012), bijgestaan door de PLATYTERA (IMO: 9439278), met het slepen van de BLUE CARRIER 2 van de kust van Tinos naar de ONEX-scheepswerf in Elefsina. De brand is inmiddels volledig geblust en er zijn geen nieuwe brandhaarden meer ontdekt. Het konvooi arriveerde op de ochtend van 7 oktober in Elefsina. De brand, waarvan de oorzaak onbekend is, veroorzaakte aanzienlijke schade aan de twee bovendekken van het schip en aan de voertuigen die zich daarop bevonden. De brand was op 25 september om 8.57 uur ontstaan in een vrachtwagen in garage nummer 4, toen het schip zich 4,5 mijl ten noorden van Mykonos bevond. (Timsen, 7-10-2027).

CHELSEA-3, IMO 9361392, General Cargo Ship, 5,170 GT, 5.827 DWT. 22-2-2006 opgeleverd door Kherson Shipyard als CHELSEA-3 aan Star Sky Shipping Co. Ltd., Malta (9HOU8), in beheer bij Black Sea Shipping Management Co. Ltd., Odessa.

Vrachtschepen getroffen door drones - meerdere bemanningsleden van een van de schepen vermist
Drie drones hebben op 13 oktober 2026 om 01:30 uur (12 oktober, 22:30 GMT) de Oekraïense rederij CHELSEA-3 in de Zwarte Zee aangevallen, op ongeveer 15 zeemijl van de Bulgaarse stad Byala, onderweg van Giresun naar Giurgiulești. Het schip werd aan de bakboordzijde van de achtersteven geraakt. Tijdens de vorige reis had het graan van Oekraïne naar Turkije vervoerd, waar de lading werd gelost voordat het schip aan de terugreis begon. Alle 15 bemanningsleden werden geëvacueerd, onder wie zeven Oekraïners en acht Azerbeidzjanen. De schipbreukelingen werden naar Varna gebracht, waar vijf gewonde matrozen medische behandeling kregen. Het beschadigde schip dreef aanvankelijk voor anker bij Kaap Sveti Atanas, voordat het voor de kust van Varna werd geankerd. 42.51.058 NB en 028.17.108 OL op 13 oktober om 02:30 UTC (05:30 lokale tijd). Ook het vrachtschip AZOV CONCORD en het offshore bevoorradingsschip SKANDI ASSERTER namen deel aan de zoek- en reddingsoperatie. De HS DIGNITY (IMO: 9545912), onderweg van Mostaganem naar Brăila met 16 bemanningsleden aan boord, werd op de avond van 12 oktober 2026 in de Zwarte Zee, op ongeveer 17 zeemijl van Krapets, getroffen door meerdere drones. Het schip zonk om 22:00 uur op positie 43.32.07 NB en 028.59.12 OL, ten oosten van Kaap Shabla. Reddingsteams redden vijf bemanningsleden. Het lot van de overige 11 zeelieden, vermoedelijk Syrische en Egyptische staatsburgers, is nog niet vastgesteld. De zoektocht was op 13 oktober nog steeds gaande. Bulgarije grenst niet aan Oekraïne of Rusland, maar als NAVO-lid heeft het een strategische positie aan de

Zwarte Zee, waar beide landen belangrijke havens hebben. Er bestaat groeiende bezorgdheid over hybride aanvallen met drones door Rusland in het kader van de oorlog in Oekraïne. De Bulgaarse premier Rumen Radev belegde een spoedvergadering en ontbood de Russische gezant Eleonora Mitrofanova. Hij deed een beroep op de NAVO en de Europese Unie voor hulp. De voorzitter van de Europese Commissie, Ursula von der Leyen, veroordeelde de droneaanvallen op koopvaardijschepen voor de Bulgaarse kust ten zeerste en verklaarde dat de Zwarte Zee een nieuw escalatiefront is geworden in de Russische oorlog in Oekraïne. (Timsen, 13-10-2027).

GRIT, IMO 9243150, Crude Oil Tanker VLCC, 158.993 GT, 298.555 DWT, 1-2-2003 opgeleverd als WORLD LUNA, vlag: Panama, in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd. 2-2008 herdoopt BW LUNA. 2-2-2009 in beheer bij Hafnia Fleet Management. 11-2013 vlag: Hong Kong, China. 8-11-2013 verkocht aan Sukses Osean Khatulistiwa Line, 11-2013 vlag: Indonesië, 8-11-2013 in beheer bij Soechi Lines Pte. Ltd. en Vektor Maritim P.T. 11-2013 herdoopt SUCCESS FORTUNE XL. 28-5-2026 verkocht aan Yearn Marine Ltd., 5-2026 vlag: Barbados (8PSK). 5-6-2026 verkocht aan Guangjie Shipping Ltd., vlag: Barbados (8PSK), in beheer bij Yearn Marine Ltd., 5-2026 herdoopt GRIT.

Tweede tankeraanval in november
De tanker GRIT werd op 3 november 2026 aangevallen in de Straat van Hormuz. Alle bemanningsleden aan boord bleven ongedeerd en er werd geen vervuiling waargenomen. Twee onbekende projectielen troffen de tanker rond 7:00 UTC, ongeveer 14 zeemijl ten noordoosten van Limah, Oman. Op 1 november werd een andere tanker, de onder Liberiaanse vlag varende LARGO ATOM (IMO 1034747), eveneens getroffen door twee onbekende projectielen, ongeveer 72 zeemijl ten oosten van Ras Al Khafji. (Timsen, 4-11-2026).

HS DIGNITY, IMO 9545912, General Cargo Ship, 5.715 GT, 8.642 DWT, 5-10-2008 opgeleverd als ZHEN XI FU CHENG. 1-2009 herdoopt JC FUTURE. 6-2023 herdoopt MY FUTURE. 12-7-2024 verkocht aan HS Maritime Dynasty S.A., vlag (Guinea-Bissau (J5AP5), in beheer bij GMZ Ship Management Co. S.A., Beirut, 7-2024 herdoopt HS DIGNITY. 13-10-2026 total-loss verklaard.

Vrachtschip in de Zwarte Zee tot zinken gebracht
11 bemanningsleden vermist, de Russische gezant ontboden. De HS DIGNITY, onderweg van Mostaganem naar Brăila met 16 bemanningsleden aan boord, werd in de nacht van 12 oktober 2026 in de Zwarte Zee, op ongeveer 17 zeemijl van Krapets, getroffen door meerdere drones. Het schip zonk om 22.00 uur op positie 43.32.07 NB en 028.59.12 OL, ten oosten van Kaap Shabla. Reddingsteams redden vijf bemanningsleden. Het lot van de overige 11 zeelieden, vermoedelijk Syrische en Egyptische staatsburgers, is nog niet vastgesteld. De zoektocht werd op 13 oktober voortgezet, maar tijdelijk gestaakt vanwege de duisternis en het slechte zicht; de situatie zou op 14 oktober opnieuw worden beoordeeld om te bepalen wanneer de zoektocht kon worden hervat. De overlevenden werden 's avonds naar Farina gebracht. Drie drones hebben ook het Oekraïense vrachtschip m/v CHELSEA 3 (IMO: 9361392) in de Zwarte Zee aangevallen, op ongeveer 15 zeemijl van de Bulgaarse stad Byala, onderweg van Giresun naar Giurgiuleşti, op 13 oktober 2026 om 01:30 uur. Alle 15 bemanningsleden, waaronder zeven Oekraïners en acht Azerbeidzjanen, werden geëvacueerd en naar Varna gebracht, waar vijf gewonde matrozen medische behandeling kregen. Ook het vrachtschip m/v AZOV CONCORD en het offshore bevoorradingsschip SKANDI ASSERTER namen deel aan de zoek- en reddingsoperatie. Het verlaten en beschadigde schip dreef aanvankelijk voor anker bij Kaap Sveti Atanas en lag op 13 oktober om 02:30 uur UTC (05:30 uur lokale tijd) voor anker bij Varna op positie 42.51.058 NB en 028.17.108 OL. Bulgarije grenst niet aan Oekraïne of Rusland, maar als NAVO-lid heeft het een strategische positie aan de Zwarte Zee, waar beide landen belangrijke havens hebben. Er bestaat groeiende bezorgdheid over hybride aanvallen met drones door Rusland in het kader van de oorlog in Oekraïne. De Bulgaarse premier Rumen Radev belegde een spoedvergadering en ontbood de Russische gezant Eleonora Mitrofanova. Hij riep de NAVO en de Europese Unie op om hulp te bieden. De voorzitter van de Europese Commissie, Ursula von der Leyen, veroordeelde de droneaanvallen op koopvaardijschepen voor de Bulgaarse kust ten zeerste en verklaarde dat de Zwarte Zee een nieuw escalatiefront is geworden in de Russische oorlog in Oekraïne. (Timsen, 13-10-2026).

LIRA, IMO 8516744, General Cargo Ship, 1.948 GT, 3.078 DWT, 1985 opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (8201) als SEA JADE aan Rohwedder Schiff. K.G., B.R.D. 1.948 GT, 2.821 DWT. 1988 vlag: Antigua & Barbuda, herdoopt JADE. 1999 verkocht aan Hensel Schiff GmbH, Antigua & Barbuda, herdoopt MUNSTER. 9-2005 vlag: Slovakije, 9-2005 in beheer bij Yugreftransflot JSC. 9-2005 herdoopt LIRA. 5-2010 verkocht aan Turkuaz Shipping Corp., 5-2010 vlag: Belize. 7-7-2010 in beheer bij Voda Denizcilik Ic ve Dis Ticaret. 7-2015 vlag: Panama. 14-12-2019 stil gelegd.
22-12-2019 LIRA afgemeerd te Olbia.
De LIRA werd op 22 december door sleepboten de haven van Olbia binnengetrokken. De eigenaar heeft toestemming gevraagd om het schip naar een Turkse scheepswerf te mogen overbrengen, maar de Maritieme Directie van de Gallurese stad heeft het schip aan de Brin-pier vastgehouden totdat het onderzoek de redenen voor het verlaten van het schip door de bemanning heeft opgehelderd. De onderzoekers van de kustwacht van Olbia, onder leiding van maritiem directeur Maurizio Trogu, hebben vastgesteld dat er geen bekende redenen waren om het schip te verlaten en in de nacht van 17 december een noodsignaal uit te zenden voor de kust van Ustica. Het schip dreef stuurloos rond in internationale wateren en vormde een ernstig risico voor de veiligheid van de scheepvaart en het mariene milieu. De

kustwacht heeft diverse inspecties aan boord uitgevoerd en de bemanningsleden zijn ondervraagd. (Timsen).
21-7-2022 verkocht aan onbekende eigenaar. 12-2024 vlag: onbekend. 8-2026 verkocht aan H&D Shipping SRL., Messina, 8-2026 vlag: Tanzania (5IM629).
Schip verbannen uit havens in Parijs na afspraak bij reparatiewerf niet op tijd te zijn geweest
De LIRA is de toegang tot Europese havens ontzegd omdat het schip, zoals eerder afgesproken, niet is komen opdagen bij een reparatiewerf. Volgens het memorandum van overeenkomst van Parijs mag het schip geen enkele haven in de EU binnenvaren nadat het de reparatiewerf in Griekenland niet had bezocht. Het schip werd vastgehouden in de haven van Olbia, maar vertrok op 3 oktober. Hoewel een van de voorwaarden voor de vrijlating uit Olbia was dat het schip direct naar een werf in Piraeus zou varen, ontving het memorandum van overeenkomst van Parijs op 15 oktober een bericht van de coördinator van de havenautoriteiten in Piraeus dat het schip niet in de haven was aangekomen en dat er ook geen updates over de aankomst waren gegeven. Hoewel het memorandum van overeenkomst van Parijs de tekortkomingen die tot de aanhouding van het schip in Olbia hebben geleid niet openbaar maakte, betekende het feit dat het schip onder de vlag van Tanzania voer dat het als een zeer hoog risico werd beschouwd in het kader van het inspectieprioriteitsschema van het memorandum van overeenkomst van Parijs. Het schip voer eerst onder Panamese vlag voordat het overging op de vlag van Tanzania. (Timsen, 26-10-2027).
Na zeven jaar vertrokken van Olbia.
Op 3 oktober 2026 verliet de LIRA na zeven jaar de haven van Olbia, op weg naar Piraeus. De operatie werd gecoördineerd door de scheepvaartdirectie van Olbia met de hulp van de havenautoriteit van Sardinië. Het schip werd in 2016 met bemanning achtergelaten door de Turkse reder, die failliet was verklaard, en vervolgens in 2019 geveild. De bemanning bleef tot 2019 aan boord. Geleidelijk aan lukte het hen om het schip te verlaten. Hun overleving was vooral te danken aan de behulpzaamheid van de Sardijnen, die hen van voedsel voorzagen, hen hielpen en duidelijk voor hen zorgden. Het schip vormde een bedreiging voor de veiligheid en het mariene ecosysteem. Er zijn reeds maatregelen genomen om te voorkomen dat het schip slagzij maakt en water maakt. (Timsen, 26-10-2027).
11-10-2026 met de sleepboot CHRISTOS XXIV (ex FAIRPLAY IX) te Aliağa en op het strand gezet om gesloopt te worden.



MAERSK LANCO, IMO 9527049, Container Ship, 90.107 GT, 99.792 DWT, 6-2-2012 eerste staal gesneden, 2-7-2012 kiel gelegd, 18-9-2012 te water, 14-1-2013 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (4227) als MAERSK LANCO aan Møller-Mærsk A/S, Denemarken (DIS). 12-2012 vlag: Hong Kong, China, 2-6-2023 verkocht aan Mærsk A/S, 6-2023 vlag: Denemarken (DIS) (OZHR2). (Foto MAERSK LANCO: Henk de Winde, 8-5-2025, uitgaand bij t-Killetje).

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 zeemijl van de Braziliaanse kust. Het schip bevond zich in de Zuid-Atlantische Oceaan op positie 10.58.280 ZB en 033. 52.118 WL. De MRCC Natal riep dringend hulp in van passerende schepen. Verschillende schepen in de omgeving werden omgeleid om indien nodig assistentie te verlenen. 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).

De reparatie van de brandschade is begonnen.
Op 17 september heeft de Deense rederij Maersk haar klanten laten weten dat de MAERSK LANCO, die tijdens reis 634N in brand was gevlogen, naar de binnenankerplaats voor de kust van Salvador is verplaatst, waar de volgende fase van de bergingsoperatie is gestart. Volgens een bericht aan klanten zijn de technische beoordelingen afgerond en ondergaat het schip reparaties in de ankerplaats op positie 12. 57 NB en 038.34 WL. Volgens het huidige reparatieplan zullen de werkzaamheden naar verwachting ongeveer twee weken duren; Maersk merkte echter op dat deze termijn kan veranderen afhankelijk van de lopende technische beoordelingen en operationele omstandigheden, en dat deze zal worden herzien naarmate de werkzaamheden vorderen. Maersk Brasil Brasmar Ltda., handelend als agent voor Maersk A/S, verklaarde dat zij de getroffen klanten op de hoogte zal houden van belangrijke ontwikkelingen en een verdere update zal publiceren zodra er meer informatie beschikbaar is. Het bedrijf bedankte haar klanten voor hun begrip en verwees hen naar de lokale klantenservice voor eventuele vragen. (Timsen, 22-10-2026).

Containerschip verliet Salvador na noodreparaties
Op 4 oktober vertrok de MAERSK LANCO de haven van Salvador na reparaties. De afgelopen weken had SMIT Salvage, een dochteronderneming van Boskalis, het schip bijgestaan nadat er brand was uitgebroken in de Atlantische Oceaan. Na het blussen van de brand sleepte SMIT Salvage het schip naar de haven van Salvador voor noodreparaties. Na de succesvolle afronding van de reparaties verliet het schip de haven en voer verder op eigen kracht naar Tanger Med en Europa, waar de containers zouden worden gelost. SMIT Salvage en Boskalis begeleidden het schip echter met de sleepboot BOKA KEEPER (IMO: 9737266) als escorte. De verwachte aankomsttijd in Tanger Med was 28 oktober. (Timsen, 22-10-2026).

Verwachting met miljarden dollars naar boven bijgesteld: Maersk verhoogt de verwachtingen aanzienlijk na een sterk kwartaal. Maersk verhoogt opnieuw de verwachtingen voor 2026 na een derde kwartaal met aanzienlijk hogere vrachtprijzen en winst.
Hoge vrachtprijzen, knelpunten in havens en een verrassend veerkrachtige wereldhandel hebben de winst van Maersk aanzienlijk doen stijgen. (Maersk).





NERVII, IMO 1059151, Crude Oil Tanker VLCC, 164.977 GT, 319.000 DWT, 15-10-2026 te water gelaten onder bouwnummer QINGDAO BEIHAI TK300K-5, 29-10-2026 gedoopt NERVII, 11-4-2027 geplande oplevering aan CMB.Tech N.V., Antwerpen-België. (Afbeeldingen: CMB/Neihai/FB).
Een gezamenlijke naamgevingsceremonie op 29 oktober bij CSSC Qingdao Beihai Shipbuilding zijn vier groenebrandstofschepen gedoopt die gebouwd zijn voor CMB. TECH: drie 210.000 DWT ammoniak dual-fuel Capesize bulkcarriers en één ammoniak-ready zeer grote ruwe olie-carrier van 319.000 DWT. De drie bulkcarriers kregen de namen RURI MIRAI, RURI SEKAI en RURI HIKARI; de VLCC kreeg de naam NERVII. Mitsui O.S.K. Lines nam deel als mede-eigenaar en toekomstige charteraar van de drie bulkcarriers.
Elke bulkcarrier meet 299,95 meter in lengte, 50,0 meter in breedte en heeft een draaggewicht van ongeveer 209.800 DWT. Twee ammoniaktanks van 3.000 m³ voorzien het dubbelbrandstofaandrijfsysteem, waardoor de schepen een dienstsnelheid van 14,0 knopen bereiken. Hun Energy Efficiency Design Index-beoordeling ligt 54,9% onder de toepasselijke basislijn. De NERVII — de VLCC — spant 339,50 meter lang, 60,00 meter breed en 30,30 meter diep, met een ontwerpdiepgang van 22,50 meter en een dienstsnelheid van 14,5 knopen; De twee ammoniaktanks van 6.000 m³ zijn bedoeld om koolstofvrije werking gedurende de levenscyclus van het schip mogelijk te maken. De leveringen van de drie bulkcarriers staan gepland om begin 2027 in fasen te beginnen, waarna MOL en CMB zullen beginnen. TECH zal gezamenlijke eigendom hebben en MOL zal ze exploiteren op langlopende chartercontracten.
De ceremonie volgde op de levering op 9 oktober van MINERAL EUROPE — 's werelds eerste 210.000 DWT ammoniak dual-fuel bulkcarrier die commercieel in dienst kwam — waarmee een overgang werd gemarkeerd van één pioniersschip naar serieproductie bij Beihai Shipbuilding. De werf heeft nu een

contract gekregen om 28 bulkcarriers en vijf VLCC's voor CMB te bouwen. TECH onder een programma dat sinds 2021 loopt. (Info:: New Vessels, 29 oktober 2026).



NICOLA L, IMO 9361718, ex +ARKLOW FAITH, arriveerde op 3 oktober 2026 te IJmuiden achter de sleepboot MULTRATUG 29, het vrachtschip kreeg in het Engelse Kanaal machineproblemen en daar vast gemaakt door de MULTRATUG 29, tussen de pieren maakte de SVITZER TAURUS achterop vast ter assistentie en is afgeleverd in de Buitenhaven bij Tata Steel. (Info en foto: Jan Plug).



ST3, IMO 9220964, Crude Oil Tanker VLCC, 159.990 GT, 302,977 DWT. 30-8-2001 kiel gelegd, 6-2-2002 opgeleverd als MARJAN aan National Shipping Co. Saudi Arabia, Nassau-Bahamas. 2002 in beheer bij Hellespont Steamship Corp. en Bahri Ship Management DMCC. 1-2017 vlag: Saudi Arabia. 11-6-2024 verkocht aan Oren Marine Ltd., 6-2024 vlag: Liberia, in beheer bij Singapore Strait Shipmanager, 6-2024 herdoopt OREN. 6-2024 herdoopt MERIDIAN ACE. 30-3-2026 verkocht aan Safeen Tankers 48 Ltd., 3-2026 vlag: Marshall Islands (V7B2912), in beheer bij Safeen Feeders en Columbia Shipmanagement Ltd., 3-2026 herdoopt ST3. 14-7-2026 in beheer bij Horizon Shipping Ltd., Abu Dhabi en Noatum CSM FZCO, Dubai. (Foto: Teun van der Zee: 9-6-2005, Europoort).

Tanker geraakt door projectiel

De ST 3, met 15 Indiase bemanningsleden aan boord, werd op 16 oktober 2026 getroffen door een projectiel tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. De aanval vond plaats op 68 zeemijl ten

noordoosten van Al Jubayl om 09:00 UTC. De 15 Indiase bemanningsleden werden veilig geëvacueerd; er werd geen vervuiling gemeld. In de navigatiewaarschuwing NAVAREA IX 382/26 werd melding gemaakt van een reddingsboot die afdreef op positie 27.46.90 NB en 050.36.00 OL (heruitgezonden via Inmarsat Burum LES). Zeevarenden in het gebied werden geadviseerd extra voorzichtig te zijn, goed uit te kijken naar drijvende gevaren en verdachte waarnemingen te melden aan UKMTO. De Indiase minister van havens, scheepvaart en waterwegen, Sarbananda Sonowal, zei dat het ministerie de situatie continu in de gaten hield en nauw contact onderhield met de rederijen om de veiligheid en het welzijn van de bemanningsleden te waarborgen. (Timsen, 17-10-2026).

SIGMA, IMO 9350537, General Cargo Ship, 6.290 GT, 2005 opgeleverd als SEA. 2014 verkocht van Sea Bulk Inc., Belize aan Sigma Steamship Ltd., Liberia, 4-2014 herdoopt SIGMA. 12-7-2021 verkocht aan Blue Ocean Shipping & Carriers, Istanbul, vlag: Liberia, in beheer bij Kamer Marine Denizcilik Ic. 11-2022 vlag: Barbados. 30-10-2025 gearriveerd te Tuzla. 4-2026 vlag: onbekend.

In beslag genomen schip wordt verkocht op een openbare veiling
De provinciale directie Milieu, Stedelijke Ontwikkeling en Klimaatverandering van Istanbul bood de 'Sigma', eigendom van het in Istanbul gevestigde bedrijf Blue Ocean Shipping & Carriers, te koop aan. De geschatte waarde bedroeg 51 miljoen Turkse lira. De veiling van het schip stond gepland voor 10 november 2026. Het schip werd in beslag genomen op last van de 12e rechtbank van Istanbul en lag al meer dan een jaar in de haven. Volgens de aankondiging van de verkoop werd het schip op 7 april 2026 in beslag genomen door de 12e rechtbank van Istanbul (dossiernummer 2026/3367 D. İş.). De verkoop van het schip – een verzoek op grond van artikel 132 van het Wetboek van Strafrecht – vond plaats via een openbare veiling, conform artikel 45 van de Wet op de Aanbestedingen nr. 2886. Bieders moesten een voorlopige garantie (biedingsborg) van 5,1 miljoen TL verstrekken. Het schip lag daadwerkelijk afgemeerd te Tuzla. (Timsen, 27-10-2026).

SPIRIT OF MELBOURNE, IMO 9362413, Container Ship, 41.483 GT, 53.176 DWT, 23-1-2007 kiel gelegd, 31-5-2007 opgeleverd als BAHIA GRANDE door Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd. (DSME 4132) aan COLUMBUS Shipmanagement GmbH, Duitsland. 2014 in beheer bij ZS Ship Management Pte. Ltd., herdoopt SPIRIT OF MELBOURNE. 27-10-2026 verkocht aan Meru Marine Ltd., Liberia (D5IX7), in beheer bij Maersk A/S, herdoopt TW VIJAY.

Hamburg Süd, een van de 20 grootste containerrederijen ter wereld, verplaatst zijn enige aanloophaven in Georgia van de haven van Savannah naar de haven van Charleston. Wanneer het schip BAHIA GRANDE in september Charleston aandoet, markeert dit de start van de extra dienst van Hamburg Süd, de vierde nieuwe scheepvaartroute die dit jaar naar de haven is gehaald. Een woordvoerster van Hamburg Süd verklaarde dat de verplaatsing van de route Australië/Nieuw-Zeeland naar de Wando Welch Terminal in Mount Pleasant de rederij efficiënter maakt (Timsen, 14-7-2012).

Naam- en eigendomswijziging
Maersk heeft aangekondigd dat de SPIRIT OF MELBOURNE, die op de OCEANIA-route vaart, op 27 oktober 2026 is herdoopt tot TW VIJAY vanwege een wijziging in eigendom. De rederij verzoekt klanten deze naamswijziging van het schip te noteren voor hun administratie en toekomstige referentie. (Timsen, 3-11-2026).

UHL FREEDOM, IMO 9897121, Heavy Load Carrier, 16.729 GT, 5180 NT, 14.032 DWT, 28-4-2021 opgeleverd door Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd. (H5573) als UHL FREEDOM aan Fortune Lyra Shipping Ltd., Portugal (Madeira) (CQED4), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH. 4-2022 verkocht aan Freedom HLMPP Shipping Ltd., Portugal (Madeira), in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH. 8-10-2026 in beheer bij Wilhelmsen Ahrenkiel Bulk GmbH en UHL Shipmanagement GmbH & Co., Hamburg

Vijf gewonden op schip in nood voor de kust van Schiermonnikoog
De UHL FREEDOM, onderweg van Swinoujscie naar Emden met 25 mensen aan boord, raakte op 25 oktober 2026 stuurloos op de Noordzee, ten noorden van het eiland Schiermonnikoog, tijdens een storm. Het schip lag afgemeerd in ankergebied nummer 9 voor de kust van Schiermonnikoog toen het door de ankers ging. Bovendien viel de motor uit. Tijdens het afdrijven botste de vrachtschip bijna tegen twee andere aangemeerde schepen, de tanker ORALORA en de ENERGY PARADISE. Het schip dreef hulpeloos rond op zee, waar de storm golven van meer dan 4,5 meter hoog veroorzaakte. De windkracht ter hoogte van het schip bereikte windkracht 9 op de schaal van Beaufort. Drie mensen raakten gewond. Twee van hen werden naar het ziekenhuis gebracht. De kustwachthelikopter bracht hen naar de luchthaven Groningen Eelde, waar ambulances klaarstonden om de slachtoffers naar het ziekenhuis te vervoeren. De noodsleepboot GUARDIAN was 's middags onderweg naar het schip. De Duitse noodsleepboot NORDIC voer ook richting het schip. Het zou echter nog enkele uren duren voordat de sleepboten het schip zouden bereiken. Drie reddingsboten van de KNRM-stations op Schiermonnikoog, Ameland en Eemshaven, de ANNA MARGARETHA, KONING WILLEM I en JAN EN TITIA VISSER, waren eveneens ingezet. Daarnaast waren een helikopter en een bergingsschip van de kustwacht, evenals de Duitse DGzRS-reddingsboot 'Hamburg' van station Borkum, naar de locatie gestuurd. De kustwachthelikopter zette een paramedicus

aan boord af om assistentie te verlenen. Om 16.00 uur bevond het schip zich op positie 53.38 NB en 006.12 OL en voer het met beperkt motorvermogen in ankergebied 9, ten noorden van Schiermonnikoog. De GUARDIAN arriveerde rond 19.00 uur in de buurt van het schip en zou daar in de nabijheid stand-by blijven. De reddingsboten keerden daarom terug naar hun basis en ook de Duitse hulpdiensten begaven zich naar hun respectievelijke posities. (Timsen, 25-10-2026).

VIEIRA, IMO 9234654, Crude Oil Tanker VLCC, 161.501 GT, 306.999 DWT, 8-4-2002 kiel gelegd, 19-9-2002 opgeleverd als EAGLE VERMONT, vlag: Singapore, in beheer bij CMA CGM Asia Pacific Ltd. 21-2-2003 verkocht aan AET Inc. Pte. Ltd., 2-2021 vlag: Panama, in beheer bij MISC Shipmanagement S Pte., 2-2021 herdoopt BEYOND. 29-3-2011 verkocht aan Icon Eagle Vermont Pte. Ltd., Panama, in beheer bij MISC Shipmanagement S Pte. 5-2-2021 verkocht aan Beyond Marine Ltd., Panama, in beheer bij Icon Eagle Vermont Pte. Ltd. 9-2021 vlag: Sierra Leone. 26-8-2022 verkocht aan Vieira Group Ltd., 8-2022 vlag: Gabon, 8-2022 herdoopt VIEIRA. 2-3-2025 in beheer bij Elite Marine Ship Management. 8-2025 vlag: Palau, 7-8-2025 in beheer bij Zephyrion Lines Management Ltd. 4-2026 vlag: Vanuatu (YJRS8), 10-4-2026 in beheer bij Auris Marine Management Ltd., Shanghai, China.

Tanker geraakt door projectiel

De tanker VIEIRA meldde een explosie tijdens de vaart door de Straat van Hormuz op 6 november 2026. De tanker, die de Straat van Hormuz uitvoer, ondervond een explosie aan de bakboordzijde, ongeveer 16 zeemijl ten oosten van Khasab. Alle bemanningsleden waren ongedeerd. De tanker kon op eigen kracht verder varen. De autoriteiten onderzochten het incident. De oorzaak van de explosie en de identiteit van de verantwoordelijken zijn nog niet vastgesteld. (Timsen, 7-11-2026).



AGENDA

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).



18-11-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
19-11-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
21-11-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00-15:00 uur.

25-11-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
27-11-2026 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:00 - 12:00 uur.
30-11-2026 AMBITION, IMO 9172777, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 08:00 - 18:00 uur
1-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
3-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
5-12-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
8-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
9-12-2026 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 23:55 uur.
12-12-2026 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 15:00 - 19:00 uur.
15-12-2026 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 09:00 - 17:00 uur.
17-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
20-12-2026 AMBITION, IMO 9172777, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 08:00 - 18:00 uur.
21-12-2026 MEIN SCHIFF FLOW, IMO 9862669, Cruise Terminal Rott., maandag, 07:00 - 18:00 uur.
23-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
29-12-2026 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
31-12-2026 AIDAnova, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 06:00 uur.
6-1-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
7-1-2027 QUEEN ANNE, IMO 9839399, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 07:00 - 21:00 uur.
13-1-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
14-1-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
20-1-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
27-1-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
28-1-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
3-2-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
9-2-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
10 -2-2027 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 08:00 - 19:00 uur
11-2-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
14-2-2027 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 19:00 uur
16-2-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
18-2-2027 QUEEN ELIZABETH, IMO 9477438. Cruise Terminal Rotterdam. donderdag, 07:00-18:00 uur
21-2-2027 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 15:00 - 19:00 uur
23-2-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; dinsdag, 07:00 - 17:00 uur.
23-2-2027 LE CHAMPLAIN (MAIDEN CALL), IMO 9814038, Cruise Terminal, dinsdag, 23:00 - 18:00 uur
25-2-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
3-3-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
10-3-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
11-3-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
17-3-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
24-3-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; woensdag, 07:00 - 17:00 uur.
25-3-2027 AIDANOVA, IMO 9781865, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 - 21:00 uur.
27-3-2027 QUEEN MARY 2, IMO 9241061, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 15:00 - 23:55 uur
30-3-2027 MSC PREZIOSA, IMO 9595321, Cruise Terminal Rotterdam; dinsdag, 08:00 - 19:00 uur.
31-3-2027 IONA, IMO 9826548, Cruise Terminal Rotterdam, woensdag, 06:00 - 18:00 uur
23-4-2027 AURORA, IMO 9169524, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 08:00 - 12:00 uur
28-4-2027 BOLETTE, IMO 9188037, ex AMSTERDAM, C.T.R., woensdag, 18:30 - 23:00 uur
7-6-2027 FREEDOM OF THE SEAS (MAIDEN CALL), IMO 9304033, C.T.R., maandag, 10:30 - 20:30 uur
3-8-2027 VOLENDAM, IMO 9156515, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 07:00 - 17:00 uur
28-8-2027 DISNEY WISH (MAIDEN CALL) IMO 9834739. C.T.R., zaterdag, 10:30 - 22:30 uur

Info: Cruiseport Rotterdam



ADORA FLORA CITY, IMO 9871048 (NB-328), Passenger (Cruise) Ship, 135.500 GT, 13.000 DWT, 28-4-2025 te water gelaten bij Waigaoqiao Shipbuilding Co. onder bouwnummer SHANGHAI WAIGAOQIAO H1509, 9-11-2026 van Shanghai naar Guangzhou met passagiers op proefvaart, 14-11-2026 van Guangzhou met passagiers op proefvaart, 11-11-2026 te Guangzhou, 11-2026 geplande oplevering als ADORA FLORA CITY aan Adora Cruises Ltd., Hong Kong, vlag: Panama (3E7035). 22-11-2026 vertrek Guangzhou op de eerste cruise.



Explora Journeys viert twee bouwmijlpalen voor EXPLORA V en EXPLORA VI
Explora Journeys en scheepsbouwer Fincantieri hebben twee nieuwe mijlpalen bereikt bij de bouw van de toekomstige vloot. Op de werf van Fincantieri in Sestri Ponente in Genua vond maandag het uitdokken van de Explora V plaats. Tegelijkertijd werd de muntceremonie gehouden voor de Explora VI. Het zijn respectievelijk het vijfde en zesde schip van de luxe cruisemerk van de MSC Group.

Na de oplevering van de Explora III in juli gaat de bouw van de overige schepen verder. De Explora IV moet in het voorjaar van 2027 in de vaart komen, gevolgd door de Explora V tegen het einde van dat jaar. De Explora VI staat gepland voor de zomer van 2028. Daarmee moet de vloot van Explora Journeys uit zes schepen bestaan.

Bij de ceremonies waren vertegenwoordigers van nationale en lokale overheden, maritieme autoriteiten en de maritieme industrie aanwezig. Onder hen waren Pierfrancesco Vago, Executive Chairman van de cruiseafdeling van de MSC Group, Anna Nash, president van Explora Journeys, Pierroberto Folgiero, CEO en Managing Director van Fincantieri, en Luigi Matarazzo, General Manager van de divisie koopvaardijschepen van Fincantieri.
Muntceremonie voor Explora VI
Tijdens de traditionele muntceremonie werden herdenkingsmunten in het schip geplaatst. Volgens de maritieme traditie symboliseren de munten geluk tijdens de bouw en de toekomstige reizen op zee. Anna Nash en Camilla Ronco, PRS Workshop Manager bij Fincantieri in Sestri Ponente, traden op als peetmoeders van deze ceremonie.

Consuelo Brunelli, productieplanner bij Fincantieri, vervulde de rol van peetmoeder tijdens de ceremonie rond het uitdokken van de Explora V. De bijeenkomst werd gepresenteerd door Marina Minetti, presentatrice, auteur en actrice uit Genua.

Voor Nash was de rol bij de muntceremonie van de Explora VI een bijzonder moment. Het schip wordt het zesde en voorlopig laatste schip van de eerste vlootserie. Voor elk van de zes schepen is een peetmoeder aangewezen. Daarmee wil Explora Journeys niet alleen de ontwikkeling van de vloot markeren, maar ook de inzet en vakkennis erkennen van de mensen die aan de bouw van de schepen hebben gewerkt.

“De Explora VI markeert een belangrijke mijlpaal op onze weg en laat zien hoe ver we zijn gekomen bij het realiseren van een nieuwe categorie van bijzonder elegante oceaanreizen. Ik ben op een beslissend moment in de ontwikkeling van Explora Journeys bij het bedrijf gekomen. Peetmoeder worden van het zesde schip van onze vloot is een buitengewone eer en een heel persoonlijk moment voor mij.

Ik ben ongelooflijk trots op wat we samen hebben opgebouwd en kijk uit naar alles wat nog voor ons ligt, terwijl we de toekomst van oceaanreizen verder vormgeven en voor onze gasten betekenisvollere ervaringen creëren. De Explora VI mag het einde markeren van onze eerste zes schepen, maar is zeker niet het laatste hoofdstuk”, aldus Anna Nash, president van Explora Journeys.

Aandacht voor technologie en brandstoffen

Alle schepen van Explora Journeys zijn uitgerust voor aansluiting op walstroom. Wanneer de schepen in een haven liggen waar deze voorziening beschikbaar is, kunnen ze stroom van het lokale elektriciteitsnet gebruiken en hun motoren uitschakelen. Hierdoor worden tijdens het gebruik van walstroom directe emissies uit de eigen elektriciteitsproductie aan boord vermeden.

De Explora III was het eerste schip van de vloot dat op vloeibaar aardgas (LNG) vaart. Ook de Explora V en Explora VI krijgen een LNG-aandrijving. Daarnaast worden beide schepen geschikt gemaakt voor het gebruik van hernieuwbare en toekomstige brandstoffen, waaronder bio-LNG, synthetisch LNG en biobrandstoffen.

De Explora VI krijgt bovendien brandstofceltechnologie om de energieopwekking efficiënter te maken. De Explora V wordt zo ontworpen dat deze technologie later kan worden ingebouwd.

De ontwikkelingen maken deel uit van de langetermijnstrategie van de MSC Group voor de energietransitie. Daarbij combineert de groep nieuwe scheepstechnologie met een toenemend gebruik van brandstoffen met een lagere uitstoot en hernieuwbare brandstoffen. (Bron en foto: Cruisereiziger, 26 oktober 2026).

EXPLORA III, IMO 9869899 (NB-342), Passenger (Cruise) Ship (NB-308), 73.904 GT, 14-3-2019 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6321, 4-7-2022 contract, 4-6-2021 kiel gelegd, 6-9-2023 in aanbouw/eerste staal gesneden, 12-11-2026 geplande oplevering, 14-7-2025 te water gelaten, 23-7-2026 opgeleverd aan Compania Naviera YC 3 S.A., vlag: Malta (9HA6513), in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels en MSC Cruise Management (UK) Limited. 1.036 passagiers. 236,89 x 32,97 x 10,10 x . meter. 34.800 kW, 4 x diesel generators, 20.000 kW Electric Power Production.

EXPLORA IV, IMO 9869904 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 14-3-2019 besteld bij Fincantieri Yard Sestri Ponente, Genua onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6322, 9-3-2026 te water (opgedreven), 23-5-2027 geplande oplevering als EXPLORA IV aan ,in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

EXPLORA V, IMO 9977892 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 7-2022 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6333, 9-3-2026 muntceremonie, 7-12-2023 kiel gelegd, 30-9-2027 geplande oplevering als EXPLORA V aan Compania Naviera YC 5 S.A., vlag: Malta, in beheer bij MSC Crociere S.p.A., Napels.

EXPLORA VI, IMO 9977907 (NB-338), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 6-12-2023 in aanbouw Fincantieri Yard Sestri Ponente, Genua onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6334, 9-3-2026 eerste staal gesneden, 6-12-2023 kiel gelegd, 31-7-2028 geplande oplevering als EXPLORA VI aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.



INSIGNIA, IMO 9156462 (NB-327), Passenger (Cruise) Ship, 24-6-1998 opgeleverd door STX France S.A., St. Nazaire (H31) als R ONE aan Renaissance Cruises, Monrovia-Liberia, 17-7-1998 eerste cruise van St. Nazaire naar Dover en Amsterdam. 7-10-2001 aan de ketting gelegd te Gibraltar. 12-2001 verkocht aan Cruiseinvest One S.A., Majuro-Marshall Island, opgelegd te Marseille. 15-6-2003 herdoopt INSIGNIA. 12-2006 verkocht aan Insignia Vessel Acquisition LLC, Majuro-Marshall Island (V7DM2), in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 10-4-2012 (e) in beheer bij Hapag-Lloyd A.G., Hamburg, 18-4-2012 te Palma de Mallorca herdoopt COLUMBUS 2. 4-2014 herdoopt INSIGNIA. 11-9-2015 in beheer bij NCL Bahamas Ltd., Miami FL. (Foto: Reinier van de Wetering, 04-06-2022).

Nieuw cruiseschip voegt zich bij Phoenix Reisen
De Duitse cruiseaanbieder Phoenix Reisen uit Bonn breidt zijn vloot uit met het MS Alvara. Vanaf november volgend jaar zet het schip koers naar nieuwe bestemmingen met gasten van de rederij aan boord.
Het in 1998 gebouwde schip is een bekende verschijning in de cruisebranche. Momenteel vaart het voor Oceania Cruises onder de naam Oceania Insignia. In september 2027 gaat het schip naar de Lloyd Werft in Bremerhaven. Daar krijgt het niet alleen de kenmerkende Phoenix-kleuren, maar worden ook enkele aanpassingen doorgevoerd om het comfort aan boord verder te verbeteren. Zo kunnen gasten straks volop genieten van de vertrouwde, gemoedelijke Phoenix-sfeer.
Met het vertrek van cruiseschip Deutschland onlangs beschikt Phoenix Reisen momenteel over drie zeeschepen. Vanaf november 2027 komt daar met de Alvara weer een vierde schip bij. Tot die tijd bestaat de vloot uit de Amera (de voormalige Prinsendam), de Artania en de Amadea.

Een mooie aanwinst voor de Phoenix-familie
Benjamin Krumpen, directeur van Phoenix Reisen, is enthousiast over de komst van het nieuwe schip: “Met het MS Alvara verwelkomen we een prachtig schip in onze Phoenix-familie. Het schip is uitstekend onderhouden, verkeert technisch in zeer goede staat en beschikt al over een walstroomaansluiting. We kijken enorm uit naar dit nieuwe familielid, waarvan we zeker weten dat onze gasten het zullen waarderen.”
De dagelijkse gang van zaken aan boord wordt toevertrouwd aan twee vertrouwde partners van Phoenix Reisen: rederij BSM en maritiem dienstverlener sea chefs. Beide werken al jarenlang samen met de Duitse cruiseaanbieder.

Middellandse Zee en kerstsfeer vanaf november 2027
Vanaf november 2027 staan er verschillende cruises met het MS Alvara op het programma. Het schip biedt plaats aan circa 700 passagiers en maakt onder meer diverse korte cruises, een kerstcruise en twee langere reizen door de Middellandse Zee.
Alle cruises zijn terug te vinden in het Phoenix Magazine, dat op 6 november 2026 verschijnt, en in de catalogus Seereisen 2028, die op 18 december 2026 uitkomt. Wie alvast plannen wil maken, hoeft daar echter niet op te wachten: alle cruises met de MS Alvara zijn vanaf 23 oktober 2026 online te boeken.

Feestelijke doop in Hamburg
De officiële doopceremonie krijgt een bijzonder tintje. Die vindt niet plaats tijdens de eerste cruise, maar in Hamburg, op de oprichtingsdag van Phoenix Reisen. Daardoor valt de eerste verjaardag van de MS Alvara op 26 november 2027 samen met een andere bijzondere mijlpaal: de 54e verjaardag van Phoenix Reisen. (Bron: Cruisereiziger, 23 oktober 2026.



MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, 27-9-2011 contract, 12-12-2012 kiel gelegd, 8-11-2013 te water gelaten, 22-4-2014 op proefvaart, 22-5-2014 opgeleverd aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta, in beheer bij Celebrity Cruises Inc., Miami FL. 12-6-2014 te Hamburg gedoopt MEIN SCHIFF 3 door de Duitse zangeres Helene Fischer. (Foto: Marcel Coster, 9-9-2018).

Storm in Bremerhaven
Toen de MEIN SCHIFF 3 op 25 oktober rond 17:00 uur vanuit Bremerhaven vertrok voor een 20-daagse

reis naar de Canarische Eilanden, ondanks stormachtig weer, raakte het schip in de problemen nabij de containerterminal. Sterke windvlagen grepen de MEIN SCHIFF 3, waardoor het schip zijn koers niet meer kon aanhouden. Het voer tegen de MSC VICTORINE (IMO: 9946867, 2023, 155.492 GT), die aangemeerd lag bij de MSC Gate. Bij het incident werden minstens twee reddingsboten aan stuurboordzijde van het cruiseschip vernield en liepen dekken 5 en 6, evenals de brug, schade op. Een scheur van ongeveer tien meter lang ontstond in de romp van het containerschip aan de Strom Quay. Na de aanvaring keerde de MEIN SCHIFF 3 terug naar de Columbus Quay, waar een grondige inventarisatie van de schade aan het cruiseschip begon. Niemand raakte gewond bij het ongeluk. De rederij heeft de volledige omvang van de schade nog niet bekendgemaakt. TUI Cruises heeft aangegeven dat er meer informatie zal worden verstrekt zodra er meer definitieve details beschikbaar zijn. De cruise naar de Canarische Eilanden, gepland van 25 oktober tot 14 november, kan niet doorgaan omdat het cruiseschip niet langer over alle reddingsmiddelen beschikt. Het schip moet eerst worden geïnspecteerd en gerepareerd, en vervolgens goedkeuring krijgen van zowel een classificatiebureau als de vlaggenstaat. De vernietiging van de reddingsboten zal naar verwachting bijzondere problemen opleveren. Beide schepen mogen niet uitvaren. (Timsen, 25-10-2026).

TUI Cruises annuleert cruise Mein Schiff 3 naar Canarische Eilanden na aanvaring in Bremerhaven
TUI Cruises heeft de geplande cruise van de Mein Schiff 3 naar de Canarische Eilanden geannuleerd. Het cruiseschip raakte op zondag 25 oktober betrokken bij een aanvaring met twee containerschepen in de haven van Bremerhaven. Het schip liep daarbij schade op die reparaties op een werf noodzakelijk maakt. Bij het incident raakte niemand gewond.
De Mein Schiff 3 kwam zondagavond tijdens stormachtige weersomstandigheden in aanvaring met twee containerschepen toen het de Duitse haven verliet voor de reis naar de Canarische Eilanden. Volgens Duitse media werd het cruiseschip door een windvlaag uit koers gebracht. Daarbij botste het eerst tegen een kleiner containerschip en vervolgens tegen het grotere containerschip MSC Victorine.
De havenautoriteiten meldden dat de MSC Victorine door de aanvaring een scheur van ongeveer tien meter in de romp opliep. Op de Mein Schiff 3 raakten onder meer de reddingsboten, de bijbehorende davits en de buitenromp beschadigd.

2.428 passagiers van boord
Op het moment van de aanvaring bevonden zich 2.428 passagiers en 922 bemanningsleden aan boord. De passagiers gingen maandagochtend 26 oktober van boord. TUI Cruises bevestigde dat er bij het incident geen gewonden zijn gevallen.
De Mein Schiff 3 ligt nog steeds afgemeerd in Bremerhaven. Technische teams en deskundigen onderzoeken de schade en bereiden de noodzakelijke reparatiewerkzaamheden voor. Volgens de rederij moet het schip daarvoor naar een werf.
Gevolgen voor volgende cruises nog onduidelijk
Door de schade heeft TUI Cruises besloten de geplande cruise naar de Canarische Eilanden te annuleren. De rederij zegt de teleurstelling van de getroffen passagiers te begrijpen en betreurt de overlast. De veiligheid van passagiers, bemanning en schip staat volgens TUI voorop.
De technische beoordeling moet uitwijzen of ook volgende afvaarten van de Mein Schiff 3 gevolgen ondervinden van het incident. Zodra daarover betrouwbare informatie beschikbaar is, informeert TUI Cruises de geboekte passagiers en reispartners.
De Duitse kustpolitie onderzoekt volgens Duitse media ook of de kapitein mogelijk een overtreding heeft begaan. Het onderzoek naar de toedracht van de aanvaring loopt nog. (Bron: Cruisereiziger, 26 oktober 2026).

Retourdatum afhankelijk van de bouwtijd van de reddingsboot in Bern
De MEIN SCHIFF 3 onderging uitgebreide reparaties en werd op 1 november naar de Lloyd-werf in Bremerhaven gesleept. Een bijzondere uitdaging was de aanschaf van de beschadigde reddingsboten; er waren minstens drie nieuwe exemplaren nodig, en deze konden niet zomaar op korte termijn worden vervangen. De opdracht voor de fabricage ervan werd toevertrouwd aan de Fassmer-scheepswerf in Bern. Het bedrijf was al zeer vertrouwd met het schip, aangezien het de originele reddingsboten en tenderboten voor de MEIN SCHIFF 3 had geproduceerd. Omdat dit op maat gemaakte, gespecialiseerde eenheden zijn, waren er geen geschikte vervangingen op voorraad. De benodigde boten moesten volledig opnieuw worden gefabriceerd en vervolgens een officiële keuring en goedkeuring ondergaan. De huidige schattingen gaven aan dat de productie en levering van de nieuwe reddingsboten ongeveer zes tot acht weken in beslag zou nemen. Een definitieve leverdatum van Fassmer is echter nog niet vastgesteld. De werkelijke duur hing af van hoe snel de productie kon worden georganiseerd. Fassmer onderzocht manieren om de bestaande productieprocessen aan te passen om de bestelling zo snel mogelijk te voltooien. Naast de productie waren ook technische tests en veiligheidscertificeringen vereist. Uiteindelijk moeten de boten aan alle internationale normen voldoen voordat ze weer aan boord in gebruik kunnen worden genomen. Als de geschatte productietijd van zes tot acht weken klopt, zou de levering van de nieuwe reddingsboten tot december 2026 kunnen duren. Of de MEIN SCHIFF 3 daadwerkelijk zo lang buiten dienst moet blijven, valt echter nog te bezien. Een tijdelijke terugkeer met een beperkt aantal passagiers zou een mogelijkheid kunnen zijn, mits de resterende reddingsmiddelen en alle veiligheidsvoorschriften dit toelaten. (Timsen, 1-11-2026).



OCEAN ENDEAVOUR, IMO 7625811 (NB-341), 10-9-1980 kiel gelegd, 17-4-1981 te water gelaten, 10-9-1982 opgeleverd door Stocznia Szczecinska im A. Warskiego, Szczecin (B492/03) als KONSTANTIN SIMONOV aan Baltic Shipping, Leningrad-U.S.S.R., 9.885 BRT, 548 passagiers, zusterschepen KONSTANTIN CHERNENKO, MIKHAIL SHOLOKOV, MIKHAIL SUSLOV, LEV TOLSTOY, GEORG OTS en DMITRIY SHOSTAKOVICH, 1992 ingebracht bij Black Sea Shipping Co., St. Petersburg-Rusland, 18-5-1996 aan de ketting gelegd te Kiel na faillissement Baltic Lines, 11-1996 verkocht aan Columbia Ship Management, ingebracht bij Pakartin Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt FRANCESCA, 4-11-1996 opgelegd te Wilhelmshaven, 9-2000 (e) verkocht aan Silver Cruises Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Mano Maritime Ltd., Israël, herdoopt THE IRIS, 11-12-2009 verkocht door Mano Maritime Ltd., Israël aan Kristina Cruises Oy, Kotka, Finland, 17-12-2009 overgedragen, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 29-12-2009 vertrokken van Haifa naar Finland, 16-1-2010 gearriveerd te Naantali, Finland, 1-2010 herdoopt KRISTINA KATARINA. 8-1-2014 verkocht aan Endeavour Partners Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Fleetpro Ocean Inc., herdoopt OCEAN ENDEAVOUR. 6-2025 vlag: Bahamas. 21-10-2015 in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. en Anglo-Eastern Cruise. 2-2022 verkocht aan Endeavour Partners Unipessoal, Portugal (Madeira) (CQEJ6), in beheer bij Sunstone Ships Inc., Miami FL. 19-9-2023 in beheer bij Sunstone Ships Inc. en Sunstone Ship Management, Funchal, Portugal. 7-2026 verkocht aan Tanbreez Mining Greenland A/S, Nuussuaq, Groenland, vlag: Portugal (Madeira). (Foto THE IRIS: Tun van der Zee, 12-9-2006, Kusadasi).

Voormalig Sovjetschip wordt accommodatieschip voor Amerikaans bedrijf

Het Amerikaanse mijnbouw-, exploratie- en ontwikkelingsbedrijf Critical Metals Corp. is de nieuwste eigenaar geworden van de voormalige Sovjet-passagiersveerboot KONSTANTIN SIMONOV, die nu vaart onder de naam OCEAN ENDEAVOUR. De afgelopen maanden bood het schip onderdak aan troepen en personeel in Groenland. Critical Metals Corp., dat een grootschalig project voor zeldzame aardmetalen in Groenland uitvoert, heeft het voormalige expeditieschip gekocht voor € 7,5 miljoen ($ 8,5 miljoen) om ongeveer 300 werknemers te huisvesten voor het Tanbreez-project in Groenland. Het schip was eigendom van de SunStone Marine Group en is door verschillende bedrijven gecharterd. Onlangs huurde het Deense ministerie van Defensie het schip, dat plaats biedt aan 190 passagiers en 124 bemanningsleden, om Deense en NAVO-troepen te huisvesten tijdens de oefening Arctic Endurance. Het schip is meerdere malen van eigenaar veranderd. Begin jaren 2000 werd ze omgebouwd tot cruiseschip en voer ze korte tijd voor een Israëlisch bedrijf, voordat ze in 2015 werd uitgerust voor poolreizen. Vorige maand kondigde SunStone aan dat het schip te koop stond. Het aan de Nasdaq genoteerde Critical Metals heeft het ijsversterkte schip gekocht vanwege haar bewezen staat van dienst in zowel het Arctische als het Antarctische gebied. Het schip is daardoor uitermate geschikt voor de activiteiten die het hele jaar door plaatsvinden in verband met de ontwikkeling van het Tanbreez-project voor kritieke mineralen. De OCEAN ENDEAVOUR zou flexibele huisvesting bieden aan maximaal 300 projectmedewerkers, waardoor de vraag naar lokale huisvesting en hotelcapaciteit in Groenland zou worden geminimaliseerd. Voor Critical Metals betekent het aanbieden van zelfvoorzienende accommodatie voor haar personeel dat de beperkte hotel- en toeristische infrastructuur in Qaqortoq en de omliggende regio minimaal belast zal worden. Het schip zal worden afgemeerd naast het Tanbreez-project. Op 20 september 2026 verliet de 'Ocean Endeavour' Nuuk. Op 1 november voer het schip door het Kielkanaal op weg van Vigo naar Sczezin, waar het zou worden omgebouwd voor de nieuwe taak. (Timsen, 2-11-2026).

ODYSSEY, IMO 9000699, Passenger (Cruise) Ship, 24.344 GT, 3.463 DWT, 31-1-1992 te water, 6-1993 opgeleverd door Union Naval de Levante, Valencia (198) als CROWN DYNASTY aan Crown Dynasty Inc.,

Panama. 1997 herdoopt CROWN MAJESTY. 1997 herdoopt NORWEGIAN DYNASTY. 1999 herdoopt CROWN DYNASTY. 2001 verkocht aan Braemar Cruise Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt BRAEMAR. 15-5-2001 in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 3-12-2007 verkocht aan Borealis Cruise Ltd., Bahamas (C6SY7), in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 16-12-2011 verkocht aan Braemar Cruise II Ltd., Bahamas, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 3-2019 in beheer bij Fred Olsen Windcarrier ASA, 20-2-2023 verkocht aan Fred Olsen Cruise Lines Ltd., Bahamas, in beheer bij Fred Olsen Cruise Lines Ltd. 12-4-2024 verkocht aan VV Odyssey LLC, Bahamas, 12-4-2024 in beheer bij VV Odyssey LLC en Columbia Cruise Services Ltd., 4-2024 herdoopt ODYSSEY.

Cruiseschip naar een ligplaats gebracht
Na meer dan twee jaar de wereld rond te hebben gevaren, heeft de ODYSSEY haar activiteiten in Sihanoukville gestaakt. De rederij meldt dat de maandelijkse brandstofkosten zijn gestegen van ongeveer $ 1.800 naar $ 6.000-$ 8.000 per hut in delen van Azië, waardoor bewoners van boord zijn gegaan terwijl het bedrijf een herstructurering doorvoert. Het schip vertrok op 21 oktober 2026 van de ankerplaats Sriracha in Thailand en meerde op 23 oktober aan in de oude haven van Sihanoukville, geholpen door de sleepboot KOH TAKIEV. In de afgelopen 12 maanden heeft de ODYSSEY 35.885 zeemijl afgelegd. Haar vaartijd daalde echter naar 34% in de laatste 30 dagen, vergeleken met 51% in 2025, terwijl haar gemiddelde snelheid daalde van 8,2 naar 6,9 knopen. (Timsen, 27-10-2026).

Passagiers gevraagd van boord te gaan
Op 26 oktober werd aan de passagiers van de ODYSSEY gevraagd van boord te gaan nadat de reis abrupt was stopgezet. De rederij gaf de stijgende brandstofkosten als reden op. Het volgende bericht verscheen op het interne berichtenplatform voor passagiers: "Goedemorgen allemaal. Helaas konden we niet voldoende brandstof verkrijgen om de activiteiten voort te zetten. Als gevolg hiervan zal de ODYSSEY vanmiddag tijdelijk worden stilgelegd. De bemanning blijft aan boord om het schip en de essentiële systemen te onderhouden. Alle bewoners moeten vandaag vóór 14.00 uur van boord gaan. Degenen die niet al hun bezittingen kunnen meenemen vóór het van boord gaan, worden verzocht contact op te nemen met de gastenservice om een ordelijke terugreis te regelen met de shuttles, die tot morgen 18.00 uur beschikbaar blijven. Dit is alle informatie die we op dit moment hebben. We zullen verdere updates delen zodra deze beschikbaar zijn." Een vertegenwoordiger van Villa Vie Residences zei dat het bedrijf de activiteiten in Cambodja heeft opgeschort om de buitengewone stijging van de brandstofkosten aan te pakken en alternatieven voor herstructurering en herkapitalisatie te evalueren. Het bedrijf heeft het probleem toegeschreven aan de brandstofkosten, die dramatisch zijn gestegen sinds de Israëlische en Amerikaanse troepen hun bombardementen op Iran zijn begonnen, wat heeft geleid tot de afsluiting van de Straat van Hormuz en een afname van de wereldwijde olievoorraden. De bemanningsleden zouden aan boord blijven om het schip en de essentiële systemen te onderhouden. (Timsen, 28-10-2026).

Villa Vie Residences werkt aan het coördineren van de accommodatie
Toen de ODYSSEY op 23 oktober haar driejarige reis onderbrak in de havenstad Sihanoukville aan de Golf van Thailand, bevonden zich 203 passagiers, voornamelijk Amerikanen, en 156 bemanningsleden aan boord. De huidige reis was oorspronkelijk gepland voor 3,5 jaar en zou in oktober 2024 vanuit Belfast, Noord-Ierland, vertrekken. Een tweede cruise stond voorlopig gepland om in augustus 2030 te eindigen. Door de stijgende brandstofkosten wereldwijd als gevolg van het aanhoudende conflict in Iran, zijn de maandelijkse brandstofkosten per hut, die vóór de oorlog met Iran in februari 2026 gemiddeld $ 1.800 bedroegen, in sommige delen van Azië opgelopen tot naar schatting $ 6.000 à $ 8.000. Hoewel de in Florida gevestigde exploitant Villa Vie Residences probeerde het brandstofverbruik te verminderen door de snelheid van het schip te verlagen en de havenbezoeken te verlengen, waren deze veranderingen niet voldoende om de stijgende kosten bij te benen. De volledige prijsstijging doorberekenen aan de bewoners was geen realistische oplossing. De focus lag nu op het ondersteunen van bewoners, bemanningsleden en werknemers. Het bedrijf werkte samen met de bewoners om de ontscheping te coördineren en tijdelijke huisvesting te regelen, zo verklaarde het op 27 oktober. Het schip zou nu naar verwachting op 31 oktober bijtanken en Sihanoukville verlaten, hoewel de rederij nog geen vertrekdatum publiekelijk had aangekondigd. Verschillende mensen aan boord van de cruise uitten hun frustraties tijdens de ontscheping. Een blogger beweerde zelfs dat Villa Vie Residences hen helemaal niet hielp en hen in Cambodja had laten stranden terwijl ze hun vluchten naar huis regelden. (Timsen, 29-10-2026).

Bemanning vast zonder loon
Een deel van de 150 bemanningsleden van de ODYSSEY gaf aan vast te zitten in Sihanoukville zonder loon. Ze hadden al meer dan een maand geen salaris ontvangen en hadden ook al eerder te maken gehad met betalingsachterstanden. De betalingen waren al drie maanden vertraagd. Ze wilden echter aan boord blijven werken terwijl het schip naar een andere haven voer, waar het wellicht gemakkelijker zou zijn dan in Sihanoukville. Het schip zal binnenkort naar Singapore varen, waar het uiteindelijk geveild zou kunnen worden. Het bedrijf bleef optimistisch dat er een oplossing gevonden kon worden. De kredietverstrekker, die de operationele kosten van het schip had overgenomen, is nu verantwoordelijk voor de betaling van de bemanning, de brandstof, de exploitatie van het schip en de bewaring ervan. Een groep inwoners probeerde het schip van het bedrijf te kopen nadat een kredietverstrekker hen de financiering had geweigerd. Er waren toezeggingen binnengekomen van 169 inwoners die bereid waren meer geld in het project te steken. Op 20 oktober stond er in het gepubliceerde schema nog steeds een reisplan van 3,5

jaar, bevestigd tot november volgend jaar, met een voorlopige tweede wereldreis gepland tot augustus 2030. Dat plan omvatte een verblijf in Cambodja met tussenstops in Thailand, India, Sri Lanka, de Malediven, de Seychellen, Madagaskar en Afrika. De ODYSSEY vertrok ondertussen uit Sihanoukville met alleen de bemanning aan boord, met een verwachte aankomsttijd in Singapore op 7 november. (Timsen, 7-11-2026).



UNITED STATES, IMO 5373476 (NB-326), Passenger Ship, 38.216 GT, 19.352 NT, 13.016 DWT, houder van de Blauwe Wimpel, O.N. 263934. 7-4-1949 besteld, 8-2-1950 kiel gelegd, 23-6-1951 te water gelaten, 20-6-1952 opgeleverd als UNITED STATES Newport News SB. & DD. Co., Newport News, Va. (488) aan United States Lines Co., New York-U.S.A. (KJEH). 53.329 BRT, latere meting: 51.988 BRT, 28.562 NRT. 301,76 (276,66) x 30,97 x 14,74 x 9,8188 meter. 1.930 passagiers, B 4.191 m3, koelruim 1019 m3, 12.077,5 ton bunkers, 30 kn. 8 waterpijpketels, v.o. 10,447 m2, 970 lbs, 173.800 APK, 129.655 kW, 4 Stoomturbines, Westinghouse.
8-11-1969 opgelegd bij Newport News, later te Hampton Roads. 2-1973 verkocht aan United States Dept. of Commerce, New York, opgelegd te Norfolk, Virginia. 1979 verkocht aan Government of the United States of America, Washington DC. 1981 verkocht aan United States Cruises Inc., New York. 1985 thuishaven: Seattle WA. 4-3-1989 opgelegd te Hampton Roads. 27-4-1992 verkocht aan Marmara Marine Inc., New York. 5-6-1992 vertrokken van Hampton Roads achter de sleepboot SMIT ROTTERDAM naar Tuzla, 9-7-1992 gearriveerd te Tuzla. 1993 in beheer bij Gemi Kurtama Shipping Tourism Inc., Istanbul, vlag Panama. 11-1993 gearriveerd te Sevastopol. 15-5-1994 gearriveerd te Tuzla voor o.a. sanering van de asbest. 1995 in beheer bij Marmara Marine Inc, New York. 23-7-1996 gearriveerd achter de sleepboot SMIT NEW YORK bij Marine Varvet, Philadelphia, 1996 opgelegd aan Pier 84 te South Philadelphia, PA. 11-1996 gerechtelijk verkocht aan Edward Cantor, New York. 14-4-2003 (e) verkocht aan Maritime Investment Inc., U.S.A., in beheer bij NCL America Inc., Honolulu HI. 9-2010 S.S. United States Conservancy heeft een overeenkomst met N.C.L. gesloten over de aankoop van de UNITED STATES. 2-2011 verkocht aan SS United States Conservancy, werkte daarna samen met RXR, dat vastgoedprojecten in New York ontwikkelt, en MCR, dat hotels beheert. 9-2024 verkocht aan Okaloosa County, Florida. 12-10-2024 overgedragen aan Okaloosa County, Florida. De SS United States Conservancy heeft een overeenkomst afgerond met Penn Warehousing & Distribution, waardoor de overdracht van scheepseigenaar naar Okaloosa County, Florida, De nieuwe eigenaar heeft het vertrek van het schip uit Philadelphia gepland voor 25 oktober 2024. Aannemers hebben voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om de reis van het schip naar Norfolk, Virginia, te vergemakkelijken, zoals het verwijderen van de ankers. 25-10-2024 gepland vertrek van Philadelphia naar Norfolk naar daar om het geschikt te maken om volgend jaar af te zinken als kunstmatig rif. Later is het vertrek uitgesteld. 14-11-2024 ETD Philadelphia, het vertrek uitgesteld door U.S. Coast Guard vanwege slecht weer. 14-2-2025 verhaald te Philadelphia, 19-2-2025 vertrokken met de sleepboot VINIK NO.6 (IMO 7044328, 1970,580 GT, 5.700 PK) van Philadelphia naar Mobile. 3-3-2025 gearriveerd bij Modern American Recycling Services te Mobile om het geschikt te maken om te worden afgezonken als kunstmatig rif bij Florida. 7-11-2026 de sleepboot ISABELLE (IMO 7729502) arriveerde te Mobile om de t.s. UNITED STATES uit Mobile Bay op te halen, 9-11-2026 vertrek van Mobile met de sleepboot ISABELLE, geëscorteerd door o.a. de sleepboten LISA COOPER, JK MCLEAN en SAVANNAH, 11-11-2026 afgezonken op 22 mijl ten zuidwesten van Destin-Fort Walton Beach als kunstmatig rif. (Foto: Bill Schell / Malcolm Cranfield, 1-5-1969, Boston).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	**Improving**	515 / LDT	535 / LDT	545 / LDT
2	Pakistan	**Steady**	505 / LDT	525 / LDT	535 / LDT
3	India	**Improving**	470 / LDT	490 / LDT	500 / LDT
4	Turkey	**Steady**	290 / LDT	300-310 / LDT	320 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 6-11-2026



AROYAT, IMO 9151395, Bulk Carrier, 11.194 GT, 18.315 DWT, 18-3-1997 opgeleverd als RUBIN HALCYON. 12-2003 herdoopt RUBIN NACRE. 3-2008 herdoopt PORTO CAYO. 8-2012 herdoopt BULK SUNSET. 2-2014 herdoopt MOONDY BAY. 10-2016 herdoopt MACHITIS. 8-2-2022 verkocht aan Aroyat Management Co., Palau (T8A3791), in beheer bij Kiva Marine Ltd., 2-2022 herdoopt AROYAT. (Foto: Marcel Coster, 3-4-2014).

De AROYAT bevond zich in de buurt van Novorossiysk toen het schip op 27 september werd aangevallen. Het AIS-signaal van het schip toonde Poti als laatste aanloophaven, maar het was onduidelijk of het schip in Rusland had geladen of de haven naderde. De drone veroorzaakte een grote brand in het accommodatiegedeelte van het schip, dat onklaar werd gemaakt en naar Turkije werd gesleept. Het schip was geregistreerd in Palau en voer sinds 2022 voor Turkse bedrijven. De familie van de Turkse tweede machinist meldde online dat hij vermist was en niets meer van hem had vernomen. Ze gaven aan dat hij niet tot de geredde bemanningsleden behoorde, maar hoopten dat hij zich ergens in Rusland bevond. Ze vroegen of iemand iets wist of de machinist had gezien. Bovendien meldden ze dat de autoriteiten een grondige zoekactie op het schip hadden beloofd na de sleep naar Turkse wateren. Turkse functionarissen hebben Oekraïne herhaaldelijk geprotesteerd tegen de aanvallen op commerciële schepen en de slachtoffers onder hun zeevarenden. De AROYAT schoot Oekraïne in 2023 te hulp. Het was de eerste grote bulkcarrier die in september 2023 terugkeerde naar de haven van Tsjernomoresk, nadat de door de VN gesteunde humanitaire corridor was ingestort. Scheepseigenaren, te beginnen met de 'Aroyat' en een veel

kleiner schip, de RESILIENT AFRICA, waren de eersten die de situatie aandurfden en schepen via de Oekraïense corridor stuurden om de export te herstellen. (Timsen, 30-9-2026).
Nadat de AROYAT door een sleepboot van de havenautoriteiten van Giresun naar de wateren van Giresun was gesleept en daar was afgemeerd, werd er een zoekactie uitgevoerd. Het lichaam van de vermiste Turkse werktuigkundige Arkan Nika werd geborgen, maar de tweede werktuigkundige Erkan Nika bleef vermist. Op verzoek van zijn familie voerden de havenautoriteiten in de regio Novorossiysk, de kustwacht, medische instellingen en reddingsteams na de aanval een vruchteloze zoekactie op zee uit. Het laatste AIS-signaal van het schip dateerde van 24 september nabij Sinop, onderweg van Poti naar Novorossiysk, voordat het op 27 september werd aangevallen door drie drones, die het accommodatieblok en de brug in brand staken. Het wrak werd op 30 oktober, na de nodige besprekingen, door de EREN ENERJI IV (IMO: 1037270) en met behulp van sleepboten van de Algemene Directie Kustveiligheid naar de sloopfaciliteiten in Aliağa gesleept. (Timsen, 1-11-2026).
11-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

B-LPG SOPHIA, INO 9175846 (NB-344), 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 naar Chittagong. 11-4-2025 n.a.v. de betrokkenheid bij de brand in oktober 2024, te Chattogram aangehouden op bevel van een rechtbank in Bangladesh. 29-5-2025 bij slecht weer in de Golf van Bengalen aan de grond geraakt. 28-9-2026 B-LPG SOPHIA gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong. 1-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

BAI HUA YUAN, IMO 9166936, LPG Tanker, 3.311 GT, 3.338 DWT, 25-9-1997 opgeleverd als MEI GUI YUAN. 1999 herdoopt BAI HUA YUAN. 19-11-2009 verkocht aan Shenzhen Cosco LPG Shipping Co. Ltd., China. 13-5-2022 in beheer bij Cosco Shipping Investment. 23-8-2025 in beheer bij Dalian Cosco Shipping Energy. 10-2026 verkocht voor sloop.

BILENE, IMO 8881773, Fishing Vessel, 741 GT, 414 DWT, 1986 opgeleverd door Leninska Kuznya, Kiev als BALENE. 1996 herdoopt BILENE. 9-7-2010 verkocht aan Dolphin PLC. 29-4-2025 verkocht aan Kanmex Services Ltd., 4-2025 vlag: Vanuatu (YJVR4). 11-2025 vlag: onbekend. 11-2026 verkocht voor sloop naar Chittagong.

BURSA, IMO 9187760 (NB-343), Crude Oil Tanker, 56.324 GT, 108.468 DWT. 1999 opgeleverd als PINE VENTURE. 2002 herdoopt MINERVA ANNA. 2004 herdoopt HELLESPONT TATINA. 2013 herdoopt NORTHERN PEARL. 2020 herdoopt LOYALTY A. 2021 verkocht aan Navman Shipping Ltd., St. Vincent & The Grenadines herdoopt RELIABLE. 2022 verkocht aan Marron Shipping Co., Gabon herdoopt KAP A. 30-5-2023 verkocht aan Fornax Maritime S.A., Gabon. 2023 herdoopt BURSA. 6-2024 vlag: Sierra Leone. 5-2026 vlag: Comoros (D6A4464). 2028 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 22-8-2026 op Chittagong Anchorage, 1-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

CHANG FENG HAI, IMO 8664670, General Cargo Ship, 6.487 GT, 9.630 DWT, 9-1-2006 opgeleverd door Damen Yichang Shipyard, Yichang als CHANG FENG HAI aan Changjiang Transportation Tech (Maritime Company), Cina (BUHD). 28-10-2026 vanaf Nanjing op Taicang Anchorage. 11-2026 verkocht voor sloop.

CRIMSON SATURN, IMO 9244685 (NB-343), Wood Chips Carrier, 40,360 GT, 49.997 DWT, 7-3-2001 kiel gelegd, 23-7-2001 te water, 31-10-2001 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard Co. Ltd. (5130) als CRIMSON SATURN aan Pegasus Shipholding S.A., (Panama (H9NN), in beheer bij Pegasus Maritime Co. Ltd., Japan. 8-2026 verkocht voor sloop 496 USD/TO). 28-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 8-11-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GRE-34 EMILLY SOPHIA, MMSI 211415000, Fishing vessel, DLZN. Garnalentrawler gesloopt te Kampen. Op 5 oktober 2026 werd de GRE-34-EMILY SOPHIA, die voorheen in Greetsiel gestationeerd was en voornamelijk vanuit Zoutkamp opereerde en vooral in Nederlandse wateren viste, in Kampen aan wal getrokken om gesloopt te worden. De eigenaar had tot augustus doorgevist en het schip was in september naar Kampen gevaren. Op 5 oktober manoeuvreerde een sleepboot de trawler naar de kraan. Eerst werden de gieken, de voormast en de achterste mast doorgeknipt met een hydraulische schaar; vervolgens werd de trawler uit het water gehesen en naar zijn laatste rustplaats bij Hoeben RDM Kampen gebracht. Twee ankerlijnen werden vooraf van het schip verwijderd. De kotter werd oorspronkelijk gebouwd als de WR-147 AMSTELDIEP' en voer vervolgens onder de registratienummers ST-19, BOR-2 en NG-9. In 2014 kreeg ze het nummer GRE-34 toegewezen en onder deze aanduiding heeft het schip het einde van zijn levensduur bereikt. (Timsen, 8-10-2026).

ENISEY, IMO 9079169 (NB-344), 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, 8-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

EVS, IMO 8304206 (NB-344), 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 en op het strand gezet om gesloopt te worden.

FOTEX, IMO 9156802, General Cargo Ship, 6.264 GT, 8.668 DWT, 1997 opgeleverd als CELEBES. 9-2001 herdoopt CAGAYAN. 3-2005 herdoopt THAI ROSE. 6-2009 herdoopt GREAT KALI. 6-2010 herdoopt SPRING ROSETTA. 11-2019 herdoopt TOKU HARU. 30-4-2021 verkocht aan Toku Haru Shipping Co. Ltd., Belize, in beheer bij Dalian Senyi Shipping Ltd. 2025 verkocht aan Foto Shipping Ltd., Guinea-Bissau, in beheer bij Foto Marine Services LLC, 4-2025 herdoopt FOTEX. 28-5-2025 Total-Loss verklaard. 22-9-2026 verkocht aan Wantong International Group, Hong Kong, China, vlag: Mongolië (JVBE6). 10-2026 verkocht voor sloop (530 USD/TO). 8-11-2026 op Chittagong Anchorage.



FRIO CRIMEA, IMO 9057393, Refrigerated Cargo Ship, 6.971 GT, 7.911 DWT, te water als NIKOLAYEV, 1-1992 opgeleverd door DPSZ 61 Kommunara, Mykolayiv (1134) als FRIO CRIMEA aan Arrow Shipping S.A., Panama. 6.989 BRT, 7.911 DWT. 2000 verkocht aan Pareefers II KS, Panama, in beheer bij Lavinia Corp., herdoopt ARKADIJA. 12-2012 verkocht aan Pacific Marine JSC, 12-2012 vlag: Rusland (UBEJ2). 12-2013 verkocht aan Sakhryba-1 Co, Ltd., Rusland. 5-7-2016 afgemeerd te Vladivostok brak er om 13:30 uur brand uit in een laadruim, om 21:00 uur geblust door de brandweer die negen brandweerwagens inzette. 8-2026 verkocht voor sloop (as is Busan, 463 USD/TO). 2-9-2026 verkocht aan Winter Park Trading, Ajman, United Arab Emirates, 9-2026 vlag: Comoros (D6A628), 9-2026 herdoopt KADIJA. 14-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Chris Howell, 22-6-1995, Bluff NZ).

FUNCHAL, IMO 5124162 (NB-344), 1961 opgeleverd door Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Helsingør (353) als FUNCHAL aan Empresa Insulana de Navegação, Lissabon-Portugal (CSBM). 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. 12-2018 gerechtelijk verkocht voor € 3,91 M. aan Signature Living (British Hotel). (SLG Cruise Ltd., Newmarket, United Kingdom), vlag: Portugal (PMD). 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. Dat project werd echter ook afgebroken en de FUNCHAL

bleef liggen te Lissabon. 18-9-2026 gelegenheid om het schip te bezichtigen voor potentiële kopers, 9-10-2026 openbare verkoping. 10-2026 verkocht voor sloop naar Aliağa, Turkije (808.265 USD).



GNV ATLAS, IMO 8712520, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 33.336 GT, 4.100 DWT, 28-10-1989 te water gelaten, 16-5-1990 opgeleverd door Schichau Seebeck, Bremerhaven (1068) als OLAU BRITANNIA aan Olau Line (U.K.) Ltd. & Co., Duitsland. 33.336 BRT, 5.120 DWT. 1994 verkocht aan Shelf Shipping Ltd., U.K., herdoopt PRIDE OF PORTSMOUTH. 23-10-2000 in beheer bij P&O Euro Ferries Portsmouth. 12-2005 verkocht aan S.N.A.V. S.p.A., 12-2005 Panama, 12-2005 herdoopt SNAV LAZIO. 8-2006 vlag: Italië (IBUH). 21-3-2011 verkocht aan Marinvest S.r.l., Italië. 5-2011 verkocht aan S.N.A.V. S.p.A., Italië. 7-2014 verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Italië. 8-2014 verkocht aan S.N.A.V. S.p.A., Italië. 2-3-2017 verkocht aan Grandi Navi Veloci S.p.A., Italië. 3-2017 herdoopt GNV ATLAS. 16/01/2019 in beheer bij Grandi Navi Veloci S.p.A. en MSC Shipmanagement Ltd. 2-2026 de GNV ATLAS, uitgerust met 257 hutten, is sinds begin februari 2026 voor een periode van zes maanden ingezet als accommodatieschip in de haven van Filyos. Het schip biedt onderdak aan personeel dat werkt aan de ontwikkeling van het Sakarya-olieveld in Turkije. De veerboot werd tot voor kort door GNV ingezet op routes tussen Spanje/Frankrijk en Marokko (Timsen, 17-2-2026). 4-11-2026 vertrokken van Filyos op weg naar de sloopwerf in Aliağa, 6-11-2026 ETA te Aliağa. 7-11-2026 op Aliağa Anchorage. (Foto: NN/Teun van der Zee).

GNV AZZURRA, IMO 7826790 (NB-344), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 30.318 GT, 3.630 DWT. 1981 opgeleverd door Oresundsvarvet, 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. 10-2026 CTL en verkocht voor sloop naar Turkije. 26-10-2026 met de sleepboot MSC DRAGON gearriveerd op Aliağa Anchorage.

GOLDEN SAPLING, IMO 9185841, Chemical/Oil Products Tanker, 11.951 GT, 19.455 DWT, 1999 opgeleverd alls CHEMSTAR VENUS. 12-2010 vlag: Hong Kong, China (VRHQ7), 12-2010 herdoopt SC ZHUHAI. 10-2019 herdoopt PACIFIC SPRING. 9-2020 herdoopt HORIZON VISION. 10-2020 herdoopt FLY TIE. 2-6-2021 verkocht aan Golden Sapling Shipping Ltd., vlag: Hong Kong, China, 6-2021 herdoopt GOLDEN SAPLING. 8-7-2022 in beheer bij Chem Pool Management Pte. Ltd., Singapore. 12-1-2023 in beheer bij Chem Pool Management Pte. Ltd., Singapore en Oceanway Ships Management Co., Qingdao. 27-8-2026 op de Zwarte Zee, op 90 zeemijl voor de kust van de haven van Sinop, zwaar beschadigd door een droneaanval, in ondiep water bij Alaçam, provincie Samsun, aan de grond gelopen, later vlot gebracht. 26-8-2026 te Istanbul. 10-2026 verkocht voor sloop aan Öge, Aliağa. 27-10-2026 van Bosphorus, North Anchorage met de sleepboot ARAS SALVOR (ex AGAT), door de Bosporus bijgestaan door de KURTARMA 8 (IMO: 9598610) en KURTARMA 11 (IMO: 9854399) en koers gezet naar Aliağa, 31-10-2026 gearriveerd op Aliağa Anchorage, 31-10-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

GREEN STARS, IMO 9217448 (NB-343), Oil Products Tanker, 23.703 GT, 8.834 NT, 36.038 DWT, aanvankelijk in aanbouw als GREEN STAR, vlag Noorwegen (Norway International Ship Register), 9-10-2000 eigenaar: Indico Star Shipping Ltd., 4-12-2000 geregistreerd als BRITISH ENTERPRISE, 30-1-2001

vlag: United Kingdom, 9-4-2001 eigenaar: New Star Shipping Ltd., in beheer bij International Andromeda, 2-2001 opgeleverd door Daedong Shipbuilding Co. Ltd., Chinhae (1054) als BRITISH ENTERPRISE aan Sam International Andromeda Shipping, Londen-United Kingdom (ZQZM4), in beheer bij BP Shipping Ltd. 183,00 (174,50) x 27,42 x 17,60 x 11,017 meter, productentanker, 12 ladingtanks, 43.000 m3, 14 ladingpompen, totaal 2.400 ton/uur, 175 en 1.200 ton bunkers, verbruik 27,5 ton/dag, 14,2 kn. 11.094 EPK, 8.160 kW, 6 cyl, 2 tew, 480 x 2000, Sulzer 6RTA48T, Hyundai Heavy Industries Co. Ltd., Ulsan. 23-12-2002 verkocht aan New Star Shipping Ltd., Londen-United Kingdom. 23-6-2003 verkocht aan Indico Star Shipping Ltd. BVI, Londen-United Kingdom. 29-6-2004 tijdens een reis van Durban naar Beira aan de grond gelopen bij Beira, 30-6-2004 vlot gebracht met sleepboten, naar de ankerplaats gevaren voor duikonderzoek. 11-12-2004 tijdens een reis van Batumi naar Augusta aan de grond gelopen, 27-12-2004 in de vaart. 3-2006 vlag: Noorwegen (NIS), 24-3-2006 in beheer bij International Andromeda. 3-2006 herdoopt GREEN STAR. 3-2011 vlag: Marshall Islands. 3-2011 herdoopt GREEN STARS. 27-10-2014 verkocht aan Waruna Nusa Sentana P.T., 11-2014 vlag: Indonesië (PKPE). 8-2026 verkocht voor sloop (as is Belawan, 500 USD/TO). 9-2026 verkocht aan LYRA TRADING LLC, vlag: Comoros (D6A629), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 9-2026 herdoopt GREEN. 14-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 28-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SD5 HORNSRIFF, MMSI: 211193000, vissersvaartuig, 1959 casco gebouwd bij N.V. Scheepswerf Haak, Zaandam, opgeleverd door Machinefabriek v.d. Sande, Breskens, 18-10-1959 ingeschreven als BR.54 SCHELDESTROOM voor J.M. Asard & L.P. Moelker, Breskens. 33,47 BRT, 17,50 x 4,82 meter, 120 PK Cummins NE-1959. 29-8-1967 nieuwe motor: 220 PK, 162 kW Cummins NE-1967. 22-3-1970 verkocht aan J.M. Asard, Breskens. 3-1975 verkocht aan F.J. Poepjes, Harlingen, herdoopt HA.54 JACOB DOUWE. 2-1976 verkocht aan D. Fopma, Terschelling, herdoopt TS.2 STYNKE SABINE. 1-3-1976 nieuwe motor: 225 PK, 166 kW, Samofa NE-1976. 1-1976 opgelegd in afwachting van verkoop. 16-1-1977 verkocht aan Jan Mextorf, Büsum (DIUE), herdoopt SC.32 CORNELIA. 1977 verbouwd. 5-4-2019 verkocht aan Heiko Glindmeier, Feriedrichskoog. , herdoopt SD.8 HORNSRIFF. 20-- verkocht aan Karl Johann Reusch, in de vaart als SD.5 HORNSRIFF. 17-9-2026 de SD.5 HORNSRIFF gearriveerd te Kampen om gesloopt te worden,19-10-2026 aanvang werkzaamheden bij Hoeben Metalen/RDM B.V.

INZHENER TRUBIN, IMO 8502080 (NB-344), 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 Mouttayiaka 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. 17-10-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 23-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

JAN MAAT, MMS1 211406000, vissersschip, DISO, 9-2026 werd de kotter verkocht aan het recyclingbedrijf Hoeben Metalen/RDM B.V. te Kampen aan het IJssel. Het schip verliet sindsdien zijn thuishaven Büsum, werd aan wal getrokken en in november 2026 gesloopt.

NG-1 JURIE VAN DEN BERG, IMO 7904803, Fishing Vessel, DCDW, 269 GT, 1979 opgeleverd. De NG-1 JURIE VAN DEN BERG vertrok op 7 oktober 2026 vanuit de haven van Harlingen voor haar laatste reis, met als bestemming de sloopwerf Hoeben RDM te Kampen. De trawler werd in augustus 1979 in gebruik genomen als UK-61 JURIE VAN DEN BERG. De scheepswerf Hoogezand in Hoogezand, die in 1985 haar activiteiten staakte, bouwde de trawler voor de familie Van den Berg. In 1988 werd het schip onder Duitse vlag gebracht en ingeschreven in de Duitse visserijregisters als NG-1, waarbij de naam JURIE VAN DEN BERG behouden bleef. De officiële thuishaven werd Ditzum. De trawler beoefende ook pulsvisserij. Toen pulsvisserij echter ook in Duitsland werd verboden, braken er financieel moeilijke tijden aan voor veel boomkorvissers. De trawler werd vervolgens in Harlingen buiten dienst gesteld. De Duitse boomkorvloot bestond nu nog maar uit één groot schip, de ST-27 JACOB GRIETJE, eigendom van de familie Nentjes uit Urk. Het schip heeft officieel Tönning als thuishaven, maar vist voornamelijk vanuit Den Helder. De SC-1 ELISABETH ligt sinds eind 2025 in Harlingen vanwege motorproblemen en de toekomst ervan is onzeker; mogelijk wordt ook zij gesloopt. De boomkor/tweetuiger NC-25 EVERT SNOEK, eigendom van de familie Snoek uit Urk, ligt in Den Oever en werd op 12 augustus uitgeschreven uit het Duitse visserijregister en kreeg een nieuwe buitenlandse eigenaar. (Timsen. 13-10-2026).

K.P.P.2, IMO 9054872, Oil Products Tanker, 1.992 GT, 2.892 DWT, 30-3-1992 opgeleverd door Sasaki Zosen K.K., Kinoe (565) als SENHO MARU aan Chiyoda Kisen K.K., Kobe-Japan. 1.592 BRT, 2.992 DWT. 2000 verkocht aan Dolphin Shipping Co. Pte. Ltd., Singapore, herdoopt DOLXIN. 2002 verkocht aan Tenshin Chartering Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ATLANTIC OCEAN. 11-3-2021 verkocht aan Ngamkamprom S., Thailand (HSB7655), in beheer bij Ssot Group Co. Ltd., 3-2021 herdoopt K.P.P.2. 14-11-2024 in beheer bij Lambda Marine Management. 10-2025 verkocht aan Sriuthai M., Thailand (HSB7655), in beheer bij Lambda Marine Management. 10-2026 verkocht aan Chittagong Breakers te Bangladesh. 12-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 16-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

K.P.P. 03, IMO 8613437, Oil Products Tanker, 1.961 GT, 3.027 DWT, 21-10-1986 opgeleverd door Higaki, Imabari (343) als SEIHO MARU No. 12 aan Kansai Unyu K.K., Japan. 1.998 BRT, 3.027 DWT. 1998 verkocht aan Sun Marine Ltd., Japan. 3-2004 herdoopt PAKKINEE. 11-2012 herdoopt DIAMOND STAR. 2-2023 verkocht aan S. Ngamkamprom, Thailand (HSB2968). 8-2023 herdoopt K.P.P. 03. 24-2-2025 verkocht aan Lambda Marine Management, Thailand (HSB2968). 2026 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh. 11-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 15-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAYALP, IMO 8407216, General Cargo Ship, 1.243 GT, 1.537 DWT. 1984 opgeleverd door Hermann Sürken Stahlbau, Papenburg als KAY L. 3-2005 herdoopt ANNA T. 10-2009 herdoopt KAY L. 1- 2013 verkocht aan MKN Shipping & Trading Co. Ltd., Turkije (TCA9010), in beheer bij MKN Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul, 1- 2013 herdoopt KAYALP. 28-10-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

LIAN YI DA 2 HAO, IMO 9159440, Bulk Carrier, 14.786 GT, 9-2-1998 opgeleverd als SEA PRESTIGE. 2004 herdoopt GLOBAL PRESTIGE. 2013 herdoopt AVRA. 9-2020 verkocht aan Hongkong Lianyifu Ocean Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Haichang Shipping Hongkong Ltd., herdoopt LIAN YI DA 2 HAO. 10-2026 verkocht voor sloop (512 USD/TO).

LIGERA, IMO 9237072, Crude Oil Tanker VLCC, 157.878 GT, 299.222 DWT, 27-6-2002 opgeleverd als MAIA, vlag: Panama, in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd., Singapore. 12-2003 vlag: Hong Kong, China. 2-2004 vlag: Griekenland, 2-2004 herdoopt ASTRO CHALLENGE. 28-7-2004 in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd., Singapore en Maran Tankers Management Inc. 1-2007 verkocht aan Challenge Ene, Griekenland, in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd., Singapore en Maran Tankers Management Inc. 16-4-2009 in beheer bij Maran Tankers Management Inc. 7-10-2014 in beheer bij Pantheon Tankers Management. 15-11-2019 verkocht aan Mercantile & Maritime Trading, 11-2019 vlag: Liberia, in beheer bij Medship Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketi, 11-2019 herdoopt ASTRO C. 6-3-2020 verkocht aan Trident Liberty Ltd., 3-2020 vlag: Panama, in beheer bij Sisalana Technik Ltd., 3-2020 herdoopt TRIDENT LIBERTY. 10-2020 vlag: Djibouti (J2JR), 10-2020 herdoopt LIGERA. 23-7-2024 in beheer bij Ultra Shipping Sdn. Bhd. en Klang en Sisalana Technik Ltd. 18-12-2024 in beheer bij Ultra Shipping Sdn. Bhd. en Klang. 23-10-2026 verkocht voor sloop.

LNG KANO, IMO 9311567 (NB-344), 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). 9-10-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar. 11-10-2026 op de ankerplaats van Alang, 15-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

LONO, IMO 9147423, Bulk Carrier, 38.480 GT, 73.937 DWT. 1998 opgeleverd als HALO CYGNUS. 2012 herdoopt MINOAN FLAME. 12-2025 verkocht aan Norma Shiptrading Inc., Liberia aan Starshine Chartering Ltd., Vanuatu, herdoopt LONG HU. 9-9-2026 verkocht aan Oceanic Marine Ltd., Majuro. 10-2026 Comoros (D6A4637), 8-10-2026 in beheer bij Seareef Ship Management India, Navi Mumbai. 8-10-2026 verkocht aan Chittagong slopers voor 540 USD/TO. 24-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 28-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAESTRO 1, IMO 9157416 (NB-344), 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, 14-10-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

MARINERA, IMO 9230880 (NB-343), Crude Oil Tanker (VLCC), 161.233 GT, 318.518 DWT. 3-4-2002 opgeleverd als OVERSEAS MULAN aan 1372 Tanker Corp., Marshall Islands, in beheer bij CMA CGM Asia Pacific Ltd. en OSG Ship Management Inc. 3-2017 herdoopt SEAWAYS MULAN. 12-2020 vlag: Liberia, 12-2020 herdoopt XIAO ZHU SHAN. 4-2021 herdoopt YANNIS. 1-2022 vlag: Palau, 1-2022 herdoopt NEOFIT. 12-2022 herdoopt TIMIMUS. 11-2023 herdoopt BELLA 1. 11-2024 vlag: Guyana (FALSE). 23-12-2025 verkocht aan Burevestmarin LLC, Ryazanskaya Oblast, 12-2025 vlag: Rusland (UAZE5), 12-2025 herdoopt MARINERA. 7-1-206 op de Noord-Atlantische Oceaan in beslag werd genomen U.S.S. op beschuldiging van het schenden van internationale sancties door het vervoeren van olie die gelinkt is aan Rusland. 1-2026 vlag: onbekend. 26-2-2026 ten anker in de Moray Firth. 24-5-2026 (e) verkocht voor sloop. 24-5-2026 (e) verkocht aan Global Marketing Systems Inc., 6-2026 vlag: Comoros (D6A4460), in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt Ltd, Navi Mumbai, India. 6-2026 herdoopt ERA. 8-2026 verkocht voor sloop.
11-8-2026 In beslag genomen tankers verkocht voor de sloop. De Amerikaanse overheid heeft twee gesanctioneerde olietankers, de LILEO en de ERA, verkocht voor sloop in India. Het in Dubai gevestigde scheepsrecyclingbedrijf Global Marketing Systems (GMS) verwierf de schepen in juli. De ERA werd in januari door de Amerikaanse kustwacht en militaire speciale eenheden in beslag genomen na een wekenlange achtervolging over de Atlantische Oceaan, die plaatsvond ten zuiden van IJsland. De tanker

had eerder een Amerikaanse blokkade in het Caribisch gebied omzeild, bedoeld om de Venezolaanse olie-export te beperken. De VS namen in januari ook de onder Russische vlag varende 'Veronica' in beslag, die nu als 'Lileo' vaart in de Caribische Zee. Dit schip was het doelwit van Amerikaanse sancties vanwege de banden met Rusland. (Timsen).
4-11-2029 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong.



OVERSEAS MULAN, foto Arjan Elmendorp, 24-8-2014, Maasmond

Advocaten maakten bezwaar tegen de verkoop aan de sloopbedrijven
De tanker ERA, voorheen BELLA 1 (ook bekend als MARINERA), arriveerde op 4 november in Chattogram, Bangladesh. Dit leidde tot nieuwe, spoedig ingediende rechtszaken in de Verenigde Staten door de vermeende Russische eigenaren van het schip, die de inbeslagname en verkoop ervan door de Verenigde Staten aanvochten. Advocaten van Burevestmarin, een Russisch bedrijf dat beweerde het schip op 17 december 2025 te hebben verworven, betwistten de verkoop door de Verenigde Staten en noemden het een "economisch irrationele verkoop uit eigenbelang". Ze beschuldigden de Verenigde Staten ervan de "manoeuvre achter gesloten deuren" uit te voeren. In een document van 4 november onthulden de advocaten dat de tanker, die door de Verenigde Staten aan GMS als contante koper was verkocht, op 14 oktober was doorverkocht aan een recyclingbedrijf in Bangladesh voor $ 20.763.062,25. Dit zou volgens hen in tegenspraak zijn met verklaringen van de Verenigde Staten. Het bedrijf verklaarde dat de VS had gemeld dat GMS niet bevoegd was om het eigendom van het schip over te dragen op grond van haar vergunning en dat het schip in bezit zou blijven terwijl het werd gesloopt. Ze beweerden dat dit de laatste stap was in een reeks illegale inbeslagname en verkoop van het schip aan GMS tegen een "grotesk onredelijke prijs waarmee de overheid een noodverkoop probeerde te realiseren". Ze benadrukten dat de rechtbank in augustus in een document was meegedeeld dat de tanker in april op basis van een gerechtelijk bevel was verkocht voor $ 9,1 miljoen, wat een opbrengst opleverde van iets minder dan $ 8,1 miljoen na aftrek van meer dan $ 1 miljoen aan kosten gerelateerd aan de verkoop. De Amerikaanse overheid beweerde verder dat er aanvullende, niet-gespecificeerde kosten waren voor "het repareren van ernstige veiligheids- en operationele gebreken, het onderhoud en de doorvaart van het schip", die niets met de verkoop te maken hadden. De rechtszaak over de inbeslagname was verzegeld tot augustus 2026. Burevestmarin diende echter in oktober een claim in om de verkoop ongedaan te maken. De Verenigde Staten betoogden in maart voor de rechtbank dat de tanker, die zij nog steeds de 'Bella 1' noemen, al sinds ten minste 2023 werd gebruikt voor het transport van Venezolaanse en Iraanse olie, in strijd met de sancties. De VS stelden echter dat het schip in januari 2026 na een achtervolging werd tegengehouden omdat het zonder geldige vlag voer. Volgens de VS beweerde het schip geregistreerd te zijn in Guyana, hoewel de autoriteiten verklaarden dat dit geen legitieme registratie was. De Verenigde Staten weigerden de verkoop van het schip aan Burevestmarin en de poging om het schip in Rusland te registreren tijdens de achtervolging over de Atlantische Oceaan te erkennen. In de aanvraag tot inbeslagname en verkoop in maart vermelden de Verenigde Staten een Turks bedrijf als eigenaar van de tanker. De Verenigde Staten hebben zich verzet tegen de pogingen van Burevestmarin om een voorlopige voorziening en compensatie voor de inbeslagname te verkrijgen. Burevestmarin verzocht de rechtbank het schip vast te houden of terug te geven, en te voorkomen dat het op het strand zou worden gesloopt. De Verenigde Staten benadrukten in hun reactie dat het bedrijf maanden had gewacht met het indienen van de zaak en weerlegden de verschillende elementen van de claim.en stelt dat het bedrijf met "onzuivere handen" voor de rechter is verschenen, en zegt dat het betrokken was bij de bewegingen van het schip terwijl het weigerde gehoor te geven aan de bevelen van de Amerikaanse kustwacht om te stoppen. De Verenigde Staten wezen ook op wat zij een "dreigende e-mail" noemden, verzonden door vertegenwoordigers van Burevest in maart 2026 aan het bedrijf dat was ingehuurd om de tanker te slepen, waarin werd geëist dat het schip zou worden teruggebracht naar de Russische Federatie. De advocaten van het bedrijf beweerden dat de

Verenigde Staten de rechtbank afwisselend hadden verteld dat de tanker naar India of Bangladesh zou gaan om te worden gesloopt. Het schip heeft sinds half oktober geen AIS-positie meer uitgezonden. De advocaten zeiden dat het schip niet alleen voor de helft van zijn sloopwaarde was verkocht, maar dat het als operationeel actief een veel grotere waarde heeft. In de indiening van 4 november vragen ze de rechtbank opnieuw om elke overdracht van het schip door GMS aan een derde partij op te schorten en om aan te tonen waarom het schip niet bewaard of vastgehouden zou moeten worden in afwachting van een uitspraak over de geldigheid van het verkoopbevel. De rechtbank heeft het Amerikaanse ministerie van Justitie bevolen om uiterlijk 6 november 's ochtends te reageren op de meest recente indiening van de advocaten van Burevestmarin. (Timsen, 6-11-2026).

MEDIA, IMO 9377432, Chemical/Oil Products Tanker, 3.979 GT, 5.706 DWT. 2008 opgeleverd als MEDIATOR. 2009 herdoopt MEDIATOR I. 2010 herdoopt MEDIATOR. 17-1-2017 verkocht van Lantra Shipping Ltd., Marshall Islands aan DM Shipping Co. Ltd., Zuid-Korea, herdoopt MEDIA. 24-9-2020 verkocht aan Ocean Trinity Shipping NO 29 S.A., 2020 vlag: Panama. 15-11-2022 verkocht aan K&K Shipping Co. Ltd., 11-2022 vlag: Zuid-Korea (D7HL), in beheer bij Taikun Shipping Co. Ltd. 6-10-2026 verkocht voor sloop.

MINERVA VIRGO, IMO 9307827, Chemical/Oil Products Tanker, 28.960 GT, 49.990 DWT, 28-3-2006 opgeleverd als MINERVA VIRGO, vlag: Malta, in beheer bij Minerva Marine Inc., Athene. 26-2-2008 verkocht aan Armata Marine Inc., Griekenland, in beheer bij Minerva Marine Inc. 5-3-2020 in de Golf van Guinee, rond 15:00 uur in positie 05.36.0 NB en 002.20.4 OL, op 40 mijl ten zuiden van Cotonou, Benin, aangevallen door een half dozijn gewapende mannen die het schip enterden. De bemanning trok zich terug in de citadel, maar een Filippijns bemanningslid redde het niet en werd gevangengenomen. Om 18:00 uur dreef het schip met AIS ingeschakeld op koers. Een patrouilleboot naderde de tanker vanuit Benin. Het bleek dat de 22 bemanningsleden ongedeerd waren. Het schip was onderweg van IJmuiden naar Lagos. 4-2024 vlag: Liberia (5LQM3). 29-9-2026 gearriveerd te Aliağa, Turkije met de sleepboot PROTUG 87 en op het strand gezet om gesloopt te worden.

MODESTE, IMO 9220938, Chemical/Oil Products Tanker, 25.063 GT, 42.721 DWT, 6-9-2001 opgeleverd als VALLE DI SIVIGLIA. 2020 verkocht van Navigazione Montanari S.p.A., Italië aan Motionavigations Ltd., Palau, 12-2020 herdoopt MINERVA. 6-2022 herdoopt MARBEL. 11-2024 herdoopt MANTA. 8-2025 herdoopt MODESTE. 12-2025 verkocht aan onbekende koper, vlag: onbekend. 7-2026 vlag: Guyana (FALSE). 2026 vlag: Gambia (HHAG3). 2026 verkocht voor sloop naar India. 16-10-2026 op Alang Anchorage, 18-10-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



MT BANDIRMA, IMO 9120243, Chemical/Oil Products Tanker, 6.085 GT, 9.584 DWT. 20-6-1996 opgeleverd als MAAR VIRGINIA, 2020 herdoopt BANDIRMA. 15-10-2021 verkocht aan Hicri Ercili Denizcilik AS, Turkije (TCA6559). 10-2021 herdoopt MT BANDIRMA. 10-2026 verkocht voor sloop (as is Istanbul). (Foto: Arjan Elmendorp, 6-3-2012).

OCEANIC STAR, IMO 9102162, Bulk Carrier, 35.886 GT, 69.043 DWT, 19-10-1994 te water, 12-12-1994 opgeleverd door Imabari Zosen K.K., Marugame (1228) als CORONA BRAVE aan Los Halillos Shipping Co. S.A., Panama. 2003 verkocht aan The Hadley Shipping Co. Ltd., Douglas-Isle of Man, 3-2003 herdoopt CUMBRIA. 4-2009 herdoopt DA TANG 18. 7-2023 herdoopt YONG HAI 1. 11-3-2024 verkocht aan Oceanic Star Ltd., Panama, in beheer bij Manila Shipping Co. Ltd., 3-2024 herdoopt OCEANIC STAR. 5-2026 vlag: Vanuatu (YJSD2), 10-2026 verkocht voor sloop (540 USD/TO).

OIVO, IMO 7907697, Mining Vessel, 9.111 GT, 2.124 DWT, 1984 opgeleverd door Scott Lithgow, Greenock (753) als HMS CHALLENGER K07 aan Government of United Kingdom. Research / Diving Support Mother Ship. 7.200 BRT, 2.124 DWT. 1998 verkocht aan Ocean Support Services Ltd., Bahamas (C6QB6). 1999 in beheer bij G0-DP Ltd. 2000 verbouwd tot Mining Vessel. 2000 in beheer bij Argo S.r.l., 8-2000 herdoopt YA TOIVO. 12-2012 verkocht aan Sea View Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Argo S.r.l. 25-5-2015 verkocht aan Sea Ranger Shipping Co. Ltd., Bahamas, in beheer bij Argo S.r.l. 7-2022 verkocht aan Ti Ya Toivo Ltd., Bahamas, in beheer bij Argo S.r.l. 2-9-2026 verkocht aan Hamburg Marine Ltd., 9-2026 vlag: Comoros (D6A4630), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, 9-2026 herdoopt OIVO. 2-9-2026 verkocht voor sloop naar India. 4-11-2026 op bij ankerplaats van Bhavnagar, 5-11-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PACIFIC LEADER, IMO 9062843, General Cargo Ship, 1.477 GT, 1.579 DWT. 20-2-1992 opgeleverd door K.K. Yoshida Zosen Kogyo, Arida (476) als KOSHIN MARU aan Koizumi Kisen K.K., Anan-Japan. 499 GT, 1.579 DWT. 9-2009 herdoopt MEGUMI. 10-2009 meting: 1.477 GT, 1.579 DWT. 6-2020 herdoopt SHEN GUANG YUAN. 30-11-2021 verkocht aan Pacific Inter Line Ltd., Sierra Leone (9LU2357), in beheer bij Tiger LLC, Vladivostok, 12-2021 herdoopt PACIFIC LEADER. 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 6-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 15-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ST-22 PEKE SENIOR, MMSI 245408000, vissersschip, PIAI. gesloopt te Kampen. Op 2 november 2026 werden in Kampen nog twee garnalenkotters uit het water gehaald om gesloopt te worden, waaronder de ST-22 PEKE SENIOR. Dit schip, afkomstig uit Stavoren, was 26 jaar oud toen de eigenaar besloot tot sloop over te gaan. Eerder was de ST-27 – eveneens uit Stavoren – al gesloopt, waardoor er in Stavoren nog maar vier garnalenkotters overbleven. De ST-22 PEKE SENIOR maakte in 2025 haar laatste visreis. De afgelopen maanden lag het schip afgemeerd in de haven van Stavoren, waar het zelfs te bewonderen was tijdens de "Vissersdagen" van de stad. Afgelopen zomer werd er ook nog een tochtje mee gemaakt, toen de eigenaar op vakantie was in Friesland. Begin oktober werd de kotter echter naar Kampen gevaren. Een maand na aankomst werd het schip naar de kraan gesleept; de voormast werd in tweeën gezaagd en het schip werd vervolgens omhoog gehesen en naar zijn laatste rustplaats verplaatst. (Timsen, 7-11-2026).

PETROVA, IMO 9444807 (NB-344), 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. 18-7-2024 in gekomen aanvaring met de HAFNIA NILE en schade opgelopen. 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, 9-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PORTLAND II, IMO 8323903 (NB-344), 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, 9-10-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

RICHARD MONTGOMERY (NB-344). De Britse regering bevestigde op 19 oktober 2026 dat de drie masten, die in 1944 van de SS 'RICHARD MONTGOMERY' in het estuarium van de Theems waren verwijderd, door de NP 562 naar de historische scheepswerf van Chatham waren overgebracht voor conservering. Het wrak, gelegen nabij Sheerness in Kent, bevatte naar schatting nog 1400 ton explosieven. Het verwijderingsproject werd eerder dan gepland en voor een lager bedrag dan de verwachte kosten van £ 9,5 miljoen afgerond, hoewel het ministerie de definitieve uitgaven nog niet heeft bekendgemaakt. De operatie maakte deel uit van een langetermijnplan voor het beheer van het in verval geraakte schip, waarvan de masten al tientallen jaren boven water uitstaken. Volgens functionarissen verminderde het verwijderen van de masten de belasting op het verouderde wrak en verkleinde het de kans dat ze op de dekken met de resterende munitie zouden vallen. Een adviesgroep van experts had aanbevolen de masten te verwijderen als onderdeel van het langetermijnbeheer van de locatie. (Timsen, 19-10-2026).

SEA ELEPHANT, IMO 9175872, General Cargo Ship, 6.474 GT, 8.747 DWT, 1997 opgeleverd als WOODY QUEEN. 2005 herdoopt MARINA QUEEN. 2007 herdoopt S1 SKY. 2009 herdoopt SEAWAY NO. 2. 2-2010 herdoopt CHRISTINA. 2017 verkocht aan Huifeng (HK) Shipping Co. Ltd., Panama, 9-2017 herdoopt ALL RICH. 5-2021 herdoopt LITTLE LOUIE. 16-12-2022 verkocht aan Sea Elephant Ltd., Palau, in beheer bij Northolt Navigation Ltd., 12-2022 herdoopt SEA ELEPHANT. 27-3-2023 in beheer bij Dragos Shipping Ltd. 12-2025 vlag: Guinea-Bissau (J5AZ5). 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 7-10-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

SENCER 1, IMO 9311804, General Cargo Ship, 1.757 GT, 2.800 DWT, 2004 opgeleverd als WEN SHAN. 3-12-2023 verkocht aan Ceak Global Shipping Ltd., Vanuatu, 12-2023 herdoopt SENCER 1. 18-7-2023

inspectie te Mumbai door Indian Ocean MoU, 40 gebreken. 12-2023 vlag: Tanzania (5IM496). 2-2024 in beheer bij Bahche Ship Management Co., Istanbul.
16-6-2026 India bleef worstelen om de SENCER 1van de hand te doen, terwijl de vakbond voor zeevarenden en anderen de slechte omstandigheden voor de bemanning aan de kaak stelden. Het schip bleef voor anker liggen op ongeveer anderhalve kilometer van Mumbai, en het directoraat-generaal van de scheepvaart heeft het Hooggerechtshof van Bombay verzocht om een nieuwe poging tot veiling van het schip te bespoedigen. Het schip was in juli 2023 in Mumbai aangekomen, gecharterd om een lading transformatoren en accessoires naar Roemenië te vervoeren. Vervolgens zakte het schip voor een haveninspectie vanwege 40 gebreken, variërend van problemen met de radar, radio en echolood tot de oliefilterapparatuur. Het schip werd in augustus 2023 in beslag genomen naar aanleiding van een klacht van de chartermaatschappij. Die zaak werd uiteindelijk geschikt, maar het schip werd in oktober 2024 opnieuw in beslag genomen vanwege een nieuwe klacht. De Turkse eigenaar lijkt het schip en de bemanning sindsdien te hebben verlaten. De bemanning werd in oktober 2024 vervangen door negen Indonesiërs, aan wie werd verteld dat het schip binnen een maand naar Turkije zou varen. De bemanning ontving vijf maanden lang geen salaris en had beperkte voorraden voedsel, diesel en drinkwater. Ze werden in juni 2025 van boord gehaald nadat de Indiase Nationale Vakbond voor Zeevarenden zich ermee bemoeide. Het directoraat-generaal verzocht de rechtbank in juni 2025 om het schip te veilen en stemde ermee in om een tijdelijke bemanning aan te stellen. Deze bemanning zou naar verluidt vier weken aan boord blijven, maar zit nu al tien maanden vast op het schip in een roulerend schema. Er moeten altijd twee personen tegelijk aan boord zijn, en het schip heeft geen stroomvoorziening. In mei 2026 klaagde de bemanning dat er niets te doen was aan boord en dat het schip in slechte staat verkeerde. Ze klaagden over depressie, slapen op het luik en een gebrek aan sanitaire voorzieningen. Hoewel er wel voedsel en water werd verstrekt, klaagden ze over de kwaliteit ervan. Er heeft zich afval opgehoopt aan boord van het schip. De NUMI liet de rechtbank in mei weten dat ze een nieuw bemanningbureau zou aanstellen, maar dat ze nog steeds verplicht was om bemanning aan boord van het schip te plaatsen om de veiligheid te waarborgen en te voorkomen dat onbevoegden zouden proberen aan boord te gaan (Timsen).
3-11-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHINAKI MARU, IMO 9015084, Cement Carrier, 4.335 GT. 6.520 DWT, 1991 opgeleverd als YOSHU MARU No. 3 door Kanda Zosensho, Kawajiri (338) aan Aki Kaiun K.K., Japan. 199- verkocht aan Nippon Kaiun K.K. & Aki Kaiun K.K., Japan. 199- verkocht aan Nippon Kaiun K.K., Japan. 28-2-2012 verkocht aan Aki Kaiun K.K., Japan, herdoopt SHINAKI MARU. 18-9-2026 verkocht aan Red Flag Heavy Industry Co. Ltd., Comoros (D6A4652). 18-9-2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 25-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 29-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.



SPARROW, IMO 9154866, Bulk Carrier, 14.762 GT, 24.176 DWT, 1998 opgeleverd als SEA HARVEST, 1998 herdoopt JOINT SPIRIT. 5-2003 herdoopt CLIPPER BOUNTEOUS. 6-2007 herdoopt VOGE PAUL. 5-2015 herdoopt PAUL. 2017 verkocht aan Hunter Enterprises S.A., Panama (3EDT3), 6-2017 herdoopt BEST WILL. 17-11-2022 verkocht aan Sparrow Nautical Developments, Panama, in beheer bij Majesty Navigation Enterprises S.A., Istanbul, 11-2022 herdoopt SPARROW. 10-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan. 2026 herdoopt MUS. 21-10-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Gadani. 28-10-2026 verhaald op de ankerplaats bij Gadani, 5-11-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Marcel Coster, 28-3-2013, IJmuiden).

SUN GOLD, IMO 9123831, Bulk Carrier, 26.060 GT, 45.585 DWT. 1996 opgeleverd als OCEAN RAINBOW. 7-2004 herdoopt FORTUNE PEARL. 10-2008 vlag: Vietnam (3WXN), 10-2008 herdoopt NOSCO VICTORY. 2007 herdoopt LOC PHAT FORTUNE. 7-2007 herdoopt SAIGON FORTUNE. 1-2019 herdoopt VIET THUAN SKY. 8-8-2022 verkocht aan Hai Phuong Shipping Co. Ltd., Vietnam, 8-2022 herdoopt SUN GOLD. 18-9-2026 verkocht voor sloop. 24-10-2026 gearriveerd op de ankerplaats bij Chittagong.

UNIORDER, IMO 9145970 (NB-344), 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). 15-10-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 24-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

V.L. 15, IMO 9078763 (NB-344), 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). 10-10-2026 op Chittagong Anchorage, 16-10-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

VIRINI PREM FSO, IMO 8613839, FSO, Oil, 79.536 GT, 183.257 DWT, 19-121987 te water, 6-1988 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding, Okpo (5020) als GOLAR ROSEMARY aan Gotaas-Larsen Energy Inc., Liberia. Tanker, 79.544 BRT, 152.396 DWT. 1993 verkocht aan Naviera F. Tapias S.A., Panama, herdoopt SILVIA TAPIAS. 1996 vlag: Spanje, herdoopt FERNANDO TAPIAS. 2000 verkocht aan Diva Navigation Ltd., Malta, herdoopt SEAVOYAGER. 2-2005 verkocht aan Mercator Ltd., 2-2005 vlag: India, in beheer bij Fleet Management India Pvt. Ltd., 2-2005 herdoopt PREM PRACHI. 18-9-2006 in beheer bij Univan India Shipping Services Pvt. Ltd. 19-10-2007 in beheer bij Fleet Management India Pvt. Ltd. 26-8-2008 in beheer bij Mercator Ltd. 9-2010 gereed na verbouwing van tanker tot FSO (opslagschip), 79.536 GT, 183.257 DWT. 11-2010 vlag: Liberia, 11-2010 herdoopt VIRINI PREM. 22-2-2017 verkocht aan Koral Energy International Ltd., Liberia, in beheer bij Asian Oilfield & Energy Services. 31-5-2018 in beheer bij Koral Energy International Ltd. en Asian Oilfield & Energy Services. 5-2022 verkocht aan Nigserve Energy Services Ltd., 5-2022 vlag: onbekend, in beheer bij Thome Oil & Gas Pte. Ltd. 11-2022 vlag: Nigeria(5OXN). 10-2026 verkocht aan slopers (in de huidige staat).

VISTA 1, IMO 6919693, General Cargo Ship, 883 GT, 1.544 DWT, 1970 opgeleverd als KULACOGLU. 1980 herdoopt IMDAT OKAN. 1985 herdoopt SOYDAN OKAN. 2-2008 herdoopt KALE NAKLIYAT 4. 11-2021 herdoopt MUSTAFA SENGUL. 11-5-2023 verkocht aan MARMARA AGREGA LOJISTIK A.S., Turkije (TCBS6), 5-2023 herdoopt VISTA 1. 3-11-2026 te Aliağa op het strand gezet om gesloopt te worden.

WESTELIJKE ECLIPS, IMO 9604213, Semi-Sub Oil Rig. 2011 opgeleverd door Jurong Shipyard, Singapore, vlag Panama (3FCY7). 10-2026 verkocht voor sloop (as is Namibië).



YALISSA, IMO 7110995, General Cargo Ship, 2.900 GT, 3.700 DWT, 10-6-1971 te water gelaten, 8-1971 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg (648) als FRAUKE aan Paul Heinrich GmbH & Co. K.G., B.R.D. 999 BRT, 2.450 DWT. 1972 herdoopt COMAR II. 1974 herdoopt FRAUKE. 1981 verkocht aan Rederi A/B Engship, Finland, herdoopt FRAUDEN. 1985 verkocht aan Nordlund Shipping Co. Ltd. A/B, Finland, herdoopt DENISE. 1995 meting 999/2.402 GT. 1990 verkocht aan P/R Odd Wagle ANS, Noorwegen, herdoopt HENRIETTE. 1995 meting 2.900 GT. 2002 verkocht aan P/R Henriette ANS, Noorwegen, 8-2002 in beheer bij Storesletten Rederi AS. 7-2005 vlag: Faroe Islands. 30-8-2005 verkocht aan Timber Line Henriette AS, Faroe Islands. 25-7-2008 in beheer bij Storesletten Rederi AS. 8-8-2009 in beheer bij Maritime Management AS. 11-2016 vlag: Dominica. 6-2018 vlag: Palau. 7-2018 herdoopt TIGER M. 2019 vlag: Comoros (D6A2504), 17-1-2019 in beheer bij Rimas Shipping Ltd., Constanta. 31-1-2022 verkocht van Royal King Shipping Co., Comoros aan Helios H Shipping Co., Comoros, 1-2022 herdoopt YALISSA. 5-11-2026 te Aliağa en op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Tomas, 19-12-2011, Brevik-bridge bestemd voor Herøya Norway).

ZHENG NENG FANG ZHOU, IMO 9073983, Bulk Carrier, 25.457 GT, 45.031 DWT. 23-8-1994 kiel gelegd, 5-4-1995 opgeleverd door Hakodate Dock Co. Ltd. (756) als PRAIRIE SKY. 27-5-2009 verkocht aan Tianjin Guoneng Shipping, China (BFBV), in beheer bij Shanghai Fujian Guohang Ocean, 5-2009 herdoopt GUO DIAN 10. 2026 herdoopt ZHENG NENG FANG ZHOU. 10-2026 verkocht voor sloop.





AN LU JIANG, IMO 7422831, foto: Teun van der Zee, 22-3-1990. 6-12-1978 opgeleverd door Austin & Pickersgill Ltd., Sunderland (911) als EUROPEAN EXPRESS aan Motorschip European Express C.V., Breskens (PDZW), in beheer bij Vroon B.V., Breskens.
Brandmerk 15473 Z ROTT 1978. Closed Shelterdeck, 9121 BRT, 6.316 NRT, 15,210 DWT. 144,02 (137,52) x 20,48 x 11,76 x 8,872 meter. 5 ruimen. G 755.000 Cubic Feet 21.379 m3, B 693.000 Cubic Feet, 19.636 m3. 82 TEU. 15 kn. 7.500 EPK, 5,517 kW, 5 cyl, 2 tew, 680 xd 1250, Sulzer, George Clark & N.E.M. Ltd., Wallsend on Tyne.
9-1984 verkocht aan Guangzhou Ocean Shipping Company, Guangzhou-China (BOLE), herdoopt AN LU JIANG.
11-5- 2004 gearriveerd op de rede van Chittagong en op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten, daarbij ontstonden scheuren in de romp en er kwam water binnen, door een sleepboot vlot gebracht en naar zee gesleept. 12-5-2004 en ten anker gebracht bij het baken van Patenga, begon te zinken en aan de grond gezet in positie 22.08 NB en 9137 OL, de 28 leden van de bemanning van boord gehaald en de 600 ton bunkerolie kon uit het schip worden gepompt. 18-5-2004 geheel gezonken, Total-loss verklaard.

© Scheepsfotoruilbeurs