

*Om een nieuwe Zeebrief voor
het fchip*

ZEEBRIEF 235

SCHEEPSFOTOWILBEURS



NIEUWSBRIEF 337

14 maart 2026

ACHTERGRACHT, IMO 8821802 (NB-238), 17-7-1989 kiel gelegd, 13-1-1990 te water gelaten, 11-4-1990 opgeleverd door Van der Giessen-De Noord B.V. (953) aan C.V. Scheepvaartonderneming Leidsegracht & C.V. Scheepvaartonderneming Achtergracht, Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., Amsterdam, roepsein PCCL, 7.949 BRT, 6.689 EPK, 15,5 kn. 20-7-2011 te Tauranga herdoopt TASMAN STAR. 27-8-2012 verkocht aan Rederij Achtergracht, Amsterdam in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V. 1-1-2013 in beheer gekomen bij Spliethoff Transport B.V. 14-3-2013 herdoopt ACHTERGRACHT. 29-6-2016 gearriveerd in de Coenhaven te Amsterdam. 7-2016 verkocht aan TK Nord Project LLC, Arkhangelsk-Rusland, roepsein UFVH, 16-7-2016 (mt) in de Coenhaven herdoopt TIKSY. 20-7-2016 verhaald van Amsterdam naar de Grote Hout, Velsen. 23-7-2016 van de Grote Hout, Velsen naar de ankerplaats bij Velsen. 27-7-2016 vertrokken van de ankerplaats naar Arkhangelsk, 3-8-2016 ETA te Arkhangelsk. 8-9-2017 van Arkhangelsk naar Alexandria. 18-9-2017 ten westen van Tromsø, Noorwegen problemen met de machine opgelopen, 20-9-2017 door de sleepboten STONE (IMO 6917516) en BORG MINI (MMSI 257455900) vastgemaakt en naar Tromsø gebracht. 3-10-2017 vertrokken naar Alexandria, 15-10-2017 ETA te Alexandria. (Foto: Teun van der Zee, 12-3-1990).

Een Russisch schip, dat onder sancties valt, dook voor de kust van Noorwegen op.

Gedurende 24 uur voer op 24 januari 2026 het Russische schip TIKSY met zeer lage snelheid ten zuidwesten van Åna-Sira, 40 kilometer uit de kust van Zuidwest-Noorwegen. Het schip bewoog zich met minder dan één knoop voort. Het was op 14 januari uit Archangelsk vertrokken met bestemming Sint-Petersburg. Het schip voer 's ochtends Jæren binnen en heeft de hele nacht met zeer lage snelheid gevaren. De maximale snelheid bedroeg twee knopen. De reden hiervoor zou een mechanisch probleem kunnen zijn, een wijziging van de missie, angst om gearresteerd te worden door Franse of Amerikaanse troepen als het schip verder zou varen, of het uitvoeren van een vorm van inlichtingenvergaring. Op 1 februari keerde het schip om en zette koers naar Kaliningrad, waar het op 5 februari aankwam. In mei 2022 werden van de Russische rederij TK Northern Project LLC en 15 haar schepen, waaronder de TIKSY, door de Verenigde Staten gesanctioneerd vanwege hun betrokkenheid bij het transport van wapens naar Rusland. (Timsen, 7-2-2026).

ADMIRAAL, IMO 9005326 (NB-268), 1991 opgeleverd door Scheepswerf Lanser B.V., Sliedrecht (704) als ADMIRAAL aan Rederij Madora B.V., Lemmer. 4.059 BRT, 415 TEU. 1992 herdoopt SEA ADMIRAL. 1995 herdoopt ADMIRAAL. 1997 herdoopt MIR. 1998 verkocht aan Emil Nolde Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Beluga Shipping G.m.b.H., herdoopt EMIL NOLDE. 29-3-2005 (e) verkocht aan Kirke Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 4-7-2005 (e) verkocht aan K/S Difko Vergi, vlag: Isle of Man, in beheer bij Estonian Shipping Co., Tallinn. 26-9-2005 (e) herdoopt VERGI. 2008 verkocht aan Pestige Cargo Maritime Co. Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn, 26-5-2008 (e) herdoopt KERGI. 20-2-2014 (e) in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn en Marine Bureau Parus

Ltd., Novorossiysk. 13-1-2015 tijdens een reis van Arkhangelsk naar Hull ten westen van Stavanger circa 1.000 m3 hout verloren, het hout dreef naar Karmøy en Bømlo, 14-1-2015 een deel van de lading spoelde aan bij Torvastad, duizenden planken dreven de Feøy Sound in waar Coastguard vessel ÅLESUND patrouilleerde. 16-10-2015 (e) in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd., Tallinn voor Cargohunters AS, Tallinn, 10-2015 vlag: thuishaven en vlag: Basseterre-St. Kitts & Nevis, roepsein V4JJ3, 10-2015 herdoopt POMOR TRADER. 5-7-2017 te Rotterdam. 7-7-2017 in de Waalhaven te Rotterdam. 7-9-2017 geïnspecteerd te Rotterdam, 291 gebreken, 8-9-2017 door PSC onder detentie geplaatst wegens ernstige gebreken. 1-2018 in beheer bij Cargohunters AS, Tallinn. 28-4-2018 op de Nieuwe Maas te Rotterdam met voor de sleepboot 'GEPKE III' en achter de duwboot 'WALVIS', het transport ging om 10:05 uur door de Erasmusbrug bestemming de voormalige IJsselwerf locatie, Schaardijk, Kralingse Veer, Rotterdam. 5-2018 naar Dockside Shipfacilities B.V., Bolnes, Rotterdam. 11-5-2018 (e) verkocht aan Trendy Shipping Co., Constanta, 6-2018 vlag Togo, roepsein 5VFU8, in beheer bij Spania Trading Ltd., Constanta, herdoopt MARIAM. 27-6-2018 vertrokken van Bolnes naar een ankerplaats bij Hoek van Holland. 28-6-2018 vertrokken van de ankerplaats. 29-6-2018 op een ankerplaats bij Brighton. 2-7-2018 vertrokken naar Figueira da Foz, 6-7-2018 te Figueira da Foz, Portugal. 24-3-2020 verkocht aan Accord Shipping Co. Ltd., Constanta, vlag: Togo, in beheer bij Alliance Shipping Ltd-Sey Constanta, herdoopt NATALIA. 8-2025 vlag: onbekend. 1-2026 vlag: Togo (5VFU8), 1-2026 herdoopt MIRA.



AMADEUS GOLD, IMO 9479565 (NB-324), casco gebouwd bij Československá Plavba Labská A.S., Děčín, 9-9-2009 te water gelaten, 6-11-2009 te Harlingen verhaald door de sleepboten JENNY en THEO van liftplateau Shipdock B.V. (waar een inspectie van het onderwaterschip heeft plaatsgevonden) naar het wachtsteiger, afgebouwd bij Damen Shipyards Bergum B.V. onder bouwnummer 9327, 21-1-2010 gearriveerd te Harlingen, 26-5-2011 (BV) opgeleverd door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (9327) als UNION GOLD aan Union Transport Group Plc., Douglas-Isle of Man. 1.767 GT, 927 NT, 2.570 DWT. 1.500 EPK, 1.104 kW, A.B.C. 2013 Union Transport Group Plc. failliet verklaard. 27-4-2013 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 15-6-2013 (m) te Amsterdam. 8-7-2013 (e) verkocht aan Looden Hel B.V., Sumar, vlag: United Kingdom, roepsein 2CWN3, 7-2013 herdoopt GOLD. 7-2013 in dok bij de Oranjewerf Scheepsreparatie B.V., Amsterdam. 11-2013 verkocht aan Amadeus Gold B.V., Druten, in bevrachting bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, roepsein PBKU, 20-11-2013 (BV) herdoopt AMADEUS GOLD. 22-11-2013 vertrokken van de Oranjewerf naar Moerdijk. 14-11-2016 (e) in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. (Foto: Jan van Oost, 23-7-2014).

AMADEUS GOLD aan de grond

10-12-2024 de AMADEUS GOLD, onderweg van Rotterdam naar Odense, liep kort na 02:30 uur aan de grond in de Odense Fjord, dicht bij de Lindø-terminal in positie 55.30 NB en 010.32. OL, tet anti-vervuilingsschip MARIE MILJØ ter plaatse evenals de sleepboten TYBRING en SVITZER IDUN. Het Mobile Environmental Emergency Response Team is op het schip geweest om het risico op vervuiling te beoordelen. Er zijn geen tekenen van vervuiling aangetroffen. Nadat het schip met succes van de grond is getrokken, moet het een grondig onderzoek van de romp ondergaan voordat het toestemming krijgt om verder te varen. (Timsen, 10-12-2024).

10-12-2024 in de Odense Fjord bij Lindø is de poging de AMADEUS GOLD vlot te brengen mislukt omdat de sleepboot TYBRING niet sterk genoeg bleek te zijn. De oorzaak van het ongeluk is nog niet bekend. Volgens de Deense Maritieme Autoriteit is het onderzoek naar het incident en de oorzaak van de gronding een taak voor de Accident Investigation Board of Denmark. Het schip is vastgehouden totdat zeker is dat het schip zijn reis veilig kan voortzetten. Een vereiste is dat er duikonderzoeken zijn uitgevoerd naar de buitenste bodem, het roer en de schroef van het schip en dat de vlaggenstaat van het schip of classificatiebureau namens de vlaggenstaat heeft bevestigd dat de zeewaardigheid van het schip is gehandhaafd. (Timsen, 10-12-2024).

11-12-2024 het kraanschip SANNE A (IMO 8749602) vertrokken van Nyborg naar Odense Fjord om lading, bestaande uit zware stalen platen, van m.s. AMADEUS GOLD over te slaan, dezelfde dag te plaatse.

12-12-2024 na verschillende mislukte pogingen werd de AMADEUS GOLD vlot gebracht, het schip meerde rond 22:00 uur af bij de Lindø Terminal, waar het grondig onderzocht moet worden voordat het toestemming kon krijgen om verder te varen. Verschillende schepen van J.A. Shipping waren betrokken bij de bergingsoperatie, die om 21.00 uur werd afgerond. Het anti-vervuilingsschip METTE MILJØ was te allen tijde stand-by, verliet de Odense Fjord in de ochtend van 13 december (Timsen).

14-12-2024 m.s. AMADEUS GOLD vertrokken naar Rostock. 19-12-2024 van Rostock naar Bremen.

Hoorzitting bij de tuchtcommissie in Amsterdam betreffende de AMADEUS GOLD

Op 12 februari 2026 vond de eerste hoorzitting plaats bij de tuchtcommissie in Amsterdam betreffende de stranding van de AMADEUS GOLD in de Odensefjord op 9 december 2024. De Nederlandse kapitein werd beschuldigd van onvoldoende voorbereiding op de reis, waardoor het ongeluk kon plaatsvinden. De kapitein was via een live videoverbinding vanuit Curaçao aanwezig om zijn verhaal te doen. Het schip lag afgemeerd in Rotterdam, geladen met staalplaten en op weg naar de haven van Odense. De kapitein was vanuit Miami overgevlogen. Bij aankomst in Rotterdam gaf hij aan erg moe te zijn van de reis. Hierdoor was de overdracht door de vorige kapitein niet optimaal verlopen.

Eenmaal aan boord werd het hem duidelijk dat de officieren weinig tot geen kennis van het schip hadden. Tijdens het bunkeren wist de stuurman zelfs niet waar de aansluitslangen zich bevonden. De kapitein besloot aangemeerd te blijven totdat er een werktuigkundige aan boord kon komen. Dit gebeurde uiteindelijk na veel aandringen van de rederij.

Naast het bemanningsprobleem was er ook een probleem met de route- en navigatiekaarten. Het Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) beschikte niet over de juiste kaarten voor het gebied. Daardoor was de kapitein grotendeels afhankelijk van de lichtlijnen buiten. De tweede stuurman werd opgeroepen, maar reageerde niet. Er was geen uitkijk op de brug. Er was ook geen loods aan boord, omdat de kapitein zelf al meerdere keren in het gebied was geweest. Hij was dus alleen op de brug. Op 9 december omstreeks 1:30 uur 's nachts, nadat hij een rode boei aan stuurboordzijde zag, raakte de kapitein gedesoriënteerd en kon hij niet voorkomen dat het schip met een snelheid van ongeveer zes knopen aan de grond liep. Pas na vijf dagen werd de 'Amadeus Gold' naar de haven van Odense gesleept. Na een inspectie ter plaatse en in de haven bleek de schade gering te zijn.

Toen hem werd gevraagd waarom de kapitein diverse waarschuwingssignalen negeerde en doorvoer, antwoordde hij: "Ik ben een trots man die graag zijn beloftes nakomt." Hij gaf toe enkele verkeerde beslissingen te hebben genomen, maar wees ook op de rol van de rederij. Een dag voor het ongeluk had de kapitein hen een bericht gestuurd met het verzoek om van boord te worden gehaald vanwege vermoeidheid en incompetentie bemanning.

De AMADEUS GOLD is eigendom van de Nederlandse rederij De Bock Maritiem. Het in Alkmaar gevestigde bedrijf is voornamelijk actief op kust- en binnenwateren. De zitting concentreerde zich op de vraag naar de verantwoordelijkheid van de kapitein. De rederij was niet aanwezig. De uitspraak volgt op 27 maart. (Timsen, 13-2-2026).

ARIANE, IMO 1056630 (NB-328), General Cargo Ship, 8.827 GT, 14.345 DWT, in aanbouw als vrachtschip EASY MAX 6 onder bouwnummer NIESTERN SANDER 855, 8-2026 geplande oplevering aan Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl (PBVD), 25-2-2026 te water gelaten bij Kon. Niestern Sander B.V. te Delfzijl met assistentie van de sleepboten GRUNO III en WATERPOORT.

ASTANA, IMO 9904053 (NB-331) 19-7-2021 kiel gelegd onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2019-1258, 5-11-2021 te water gelaten, 20-3-2022 geplande oplevering, 13-12-2021 akte oprichting Castor B.V., 13-12-2021 bestuurders Sture Christer Svanström, Sture Ingemar Svanström, Knut Torkel Hermansson en Knut Anders Hermansson in functie getreden bij Castor B.V., 20-4-2022 aanvang proefvaart, 26-4-2022 te Jingjiang na proefvaart, 23-5-2022 opgeleverd als BIT WIND aan Castor B.V., vlag: Nederland (PDDG), in beheer bij Tarbit Shipping AB, Skärhamn, Zweden. 9.896 GT, 13.823 DWT. 26-5-2022 vertrokken van Jingjiang, 1-6-2022 te Tianjin. 3-6-2022 van Tianjin naar Incheon, 5-6-2022 te Incheon. 27-6-2025 oprichtingsdatum Veritas Astana B.V., actief in de branche Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen. De onderneming is gevestigd op Schipperslaan 1 d te Limmen. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder KvK nummer 97650374. Veritas Astana B.V. is gevestigd in Limmen West in gemeente Castricum. 3-7-2025 verkocht aan Veritas Astana B.V., Dordrecht, in beheer bij Belgische Scheepvaartmaatschappij-Compagnie Maritime Belge (CMB N.V.), Antwerpen, Veritas Astana AB, Donsö, Zweden en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht, 6-2025 herdoopt ASTANA. 5-2-2026 verkocht aan Veritas Astana AB, Donsö-Zweden (SABD), in beheer bij Veritas Tankers AB.

ASTELLA, IMO 9904041 (NB-331), Chemical/Oil Products Tanker, 15-6-2021 kiel gelegd, 5-9-2021 te water gelaten onder bouwnummer JIANGSU NEWYANGZI YZJ2019-1257, 6-1-2022 t/m 13-1-2022 proefvaart en terug te Jingjiang, 13-1-2022 geplande oplevering, 19-4-2022 opgeleverd door Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd. als BIT WAVE aan Pollux B.V., Skärhamn, thuishaven: Dordrecht, vlag: Nederland (PEPA), in beheer bij Tarbit Shipping AB, Skärhamn, Zweden. 9.896 GT, 4.500 NT, 13.821,5 DWT. 129,96 (127,20) x 21,50 x 11,40 x 8,850 meter. 4.400 kW, 750 rpm., Wärtsilä 8V31DF.



22-4-2022 vertrokken van Jingjiang naar Yeosu, Zuid-Korea, 25-4-2022 ETA te Yeosu. 3-5-2022 van Ulsan naar Singapore, 12-5-2022 ETA te Singapore. 27-6-2025 Veritas Astana B.V. ingeschreven KvK, is actief in de branche Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen. De onderneming is gevestigd op Schipperslaan 1 d te Limmen. Het bedrijf staat bij de kamer van koophandel ingeschreven onder kvk nummer 97650374. Veritas Astana B.V. is gevestigd in Limmen West in gemeente Castricum. 24-7-2025 verkocht aan Veritas Astella B.V., Limmen, thuishaven: Dordrecht, vlag: Nederland (PEPA), in beheer bij Veritas Astella AB, Donsö, Zweden en Tarbit Tankers Services B.V., Dordrecht, 7-2025 herdoopt ASTELLA. 2-2026 verkocht aan Veritas Astella AB, Donsö-Zweden (SABE), in beheer bij Veritas Tankers AB. (Foto: Marcel Coster, 24-10-2025, IJmuiden).

BERMUDA ISLANDER, IMO 9234434 (NB-218), 22-8-2001 te water gelaten, 20-9-2001 gearriveerd op de Nieuwe Waterweg achter een sleepboot van Wagenborg, afgemeerd bij Niehuis & van den Berg B.V., Pernis voor afbouw, 26-9-2001 vertrokken naar Harlingen voor overdracht, 29-9-2001 gedoopt EXTERNO door mevr. A.J.M. van Geest (echtgenote van Geest North Sea Line directeur J. van Geest) en opgeleverd door Scheepswerf Bijlsma Lemmer B.V., Lemmer (704) aan C.V Scheepvaartbedrijf m.s. "Externo", Harlingen (Beheermaatschappij De Vereenigde Compagnie Externo B.V.), in beheer bij JR Shipping B.V., 2.926 GT, 1.444 NT, 3.725 DWT, 340 TEU. 2001 in charter voor Geest North Sea Line bij Royal Shipping B.V., Rhoon. 9-2001 herdoopt GEEST EXTERNO. 1-10-2001 vertrokken van Harlingen, 3-10-2001 terug in de Beatrixhaven en na gelost te hebben gesleept naar Wärtsilä in de Wilhelminahaven te Schiedam. 2-7-2007 gearriveerd in de Wiltonhaven te Schiedam. 5-7-2007 daar herdoopt BERMUDA ISLANDER. 6-7-2007 vertrokken van Schiedam naar zee, ging varen tussen Hamilton en Philadelphia. 12-1-2015 (e) verkocht aan Bermuda Islander Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen. 23-8-2015 van Big Stone Beach Anchorage (US), 24-8-2015 tijdens een reis van Bermuda naar Salem County op de Delaware River, bij Salem City, New Jersey, aan de grond gelopen nadat de machine uitviel. 25-8-2015 om 08:30 uur bij hoog water door Donjon Marine vlot gebracht. 25-8-2015 naar Salem, New Jersey voor inspectie. 26-8-2015 van Salem naar Hamilton, Canada. 28-8-2015 ETA te Hamilton.

Containerschip onbeschadigd na mechanisch defect in droogdok

De BERMUDA ISLANDER heeft geen schade opgelopen na een mechanisch defect dat optrad tijdens het verhalen van het schip vanuit het droogdok van de BAE Systems-scheepswerf in Jacksonville. Het schip onderging routineonderhoud toen het railsysteem op 24 januari 2016 waarop het was gemonteerd, uitviel. Hoewel niemand gewond raakte en het schip onbeschadigd bleef, was het niet bekend wanneer de "Bermuda Islander" weer in dienst zou kunnen treden. De werf was nog bezig de situatie met het schip te beoordelen en werkte er hard aan om het zo snel mogelijk uit het droogdok te krijgen. Op 27 januari bevestigde Meyer Freight dat het de reis van Florida naar Bermuda deze week niet kon voltooien. BISL-vracht vanuit Salem werd wel nog steeds vervoerd door de SOMERS ISLES. Het normale schema zou volgende week worden hervat, maar we kunnen iets later aankomen vanwege de late aankomst van deze week. Er is een vervangend schip gezocht voor de SISL-dienst vanuit Fernandina Beach. Het schip vertrekt

op 5 februari en arriveert op 9 februari in Bermuda. Zodra de BERMUDA ISLANDER weer te water is gelaten, zullen de SOMERS ISLES en de BERMUDA ISLANDER hun respectievelijke diensten hervatten. (Timsen, 30-1-2016).

Roerschade wordt gerepareerd in Salem.

De BERMUDA ISLANDER kreeg op 30 mei 2021, tijdens een reis van Bermuda naar Salem, problemen met het roer. De reparaties werden aan de kade gestart. De containers met spoed werden in dezelfde staat naar Port Elizabeth overgebracht en kwamen op 7 juni in Bermuda aan. Een charterschip zou de reguliere dienst op 21 juni overnemen. (Timsen, 12-6-2021).

Containerschip redde voormalig Olympisch windsurfer van noodlijdend jacht

De bemanning van de BERMUDA ISLANDER heeft de voormalige Olympische windsurfer Demetris Lappas (33) gered. Hij probeerde de oversteek van Antigua naar Bermuda te maken aan boord van de zeilboot ALCYON BLUE (MMSI: 212984097) in stormachtige omstandigheden ten zuiden van Bermuda. Op de ochtend van 7 februari 2026 ontving het Bermuda Maritime Operations Centre een e-mail van de schipper, waarin hij meldde dat de boot motorpech had gekregen in slecht weer, terwijl hij solo naar Bermuda zeilde. Verdere berichten op 8 februari meldden dat de zeilboot ook schade had opgelopen door het aanhoudende zware weer, en dat de man zelf last had van duizeligheid en misselijkheid door de ruwe omstandigheden. Hierop werd de noodzender geactiveerd en probeerde de zeiler het schip te verlaten, dat zich op dat moment ongeveer 212 kilometer ten zuidoosten van het eiland bevond. De LOGOS HOPE (IMO: 7302914), die volgens planning 's ochtends op het eiland zou aankomen, en de BERMUDA ISLANDER, die het eiland op de middag van 9 februari had verlaten, werden beide naar de positie van het jacht gestuurd in een poging de zeeman te redden. De BERMUDA ISLANDER bereikte de ALCYON BLUE vroeg in de ochtend van 9 februari en bleef in de buurt totdat de schipper rond 10.00 uur aan boord kon worden genomen. De BERMUDA ISLANDER heeft sindsdien haar reis naar Salem, New Jersey, voortgezet. Ondertussen gaf Bermuda Radio een navigatiewaarschuwing uit om schepen te waarschuwen dat de ALCYON BLUE verlaten en stuurloos was, 184 zeemijl ten zuidoosten van Bermuda. (Timsen, 11-2-2026).

BIGLIFT PIONEER, IMO 1096575, Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 25.000 DWT, 30-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY031, 2026 geplande oplevering als BIGLIFT PIONEER aan Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan, vlag: Zuid-Korea, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam en CY Shipping.

BigLift Shipping is klaar voor 2026. Met de verwachte indiensttreding van de m.s. BIGLIFT PIONEER tegen het einde van het jaar, zet BigLift Shipping een nieuwe belangrijke stap in het uitbreiden en versterken van de vloot. Eind 2025 vierde BigLift met trots de kielleggingsceremonie van de BIGLIFT PIONEER samen met partners bij CY Shipping, een belangrijke mijlpaal die mogelijk werd gemaakt door de toewijding van de gezamenlijke CY-BigLift-locatieteams, zowel op de werf als op kantoor. Zodra het in dienst is, en samen met de m.s. CY FRONTIER, zal BigLift tegen het einde van 2026 zes zware transportschepen (HTV's) exploiteren, waarmee de capaciteit wordt versterkt om complexe zware transport- en transportprojecten wereldwijd te ondersteunen. (BigLift).



CL FLANDERS, IMO 9969455 (NB-318), General Cargo Ship, Eco Trader 3700, 1-8-2022 kiel gelegd onder bouwnummer GS YARD 237, 1-8-2023 te water gelaten, 1-2-2024 gedoopt CL FLANDERS door Gabriella Reghellin (joint venture-vestiging van Conti Lines te Monaco), 30-5-2024 geplande oplevering, 31-5-2024

van de werf naar Delfzijl en naar de Eemshaven met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV. 4-6-2024 proefvaart, 19-6-2024 opgeleverd aan Conti-Lines N.V., Antwerpen-België (ONLQ), in beheer bij De Bock Maritiem B.V., Alkmaar. 2.593 GT, 3.700 DWT. 749 kW, Mitsubishi S12R, 10 knopen. (Foto: Frits Olinga).

Aan de grond gelopen bij Varberg

De CL FLANDERS, met acht bemanningsleden aan boord, liep op 3 februari 2026 kort na 20.00 uur aan de grond bij Getterön, op positie 57.07 NB en 012.14 OL, toen het schip de haven van Varberg verliet op weg naar Rochester. De autoriteiten werden om middernacht gealarmeerd. Reder De Bock Maritiem sloot een technisch mankement als oorzaak uit. De kustwacht was ter plaatse en heeft een voorlopig onderzoek ingesteld. De bemanningsleden hebben negatief getest op alcohol en zijn ongedeerd. Het schip werd op 5 februari rond 7.00 uur UTC binnen een half uur vlotgetrokken door de sleepboot MAGNUS (IMO: 7407570). Het werd om 7.40 uur veilig afgemeerd in de binnenhaven van Varberg, waar de romp door duikers werd geïnspecteerd. Het schip verliet de haven opnieuw op 5 februari en meerde op 8 februari om 18.00 uur UTC aan in de haven van bestemming. De officieren van justitie ontdekten dat een reeks foute beslissingen aan boord ertoe had geleid dat het schip voor de kust van Getterön aan de grond liep. De stuurman zou een boete moeten betalen. (Timsen, 13-2-2026).

CPT. L'ALEXANDRE, IMO 9194309 (NB-332), aanvankelijk MOSELDIEP, casco gebouwd door Societatea Comerciala Severnav S.A., Drobeta-Turnu Severin (610007), 8-11-1998 te water, 3-3-1999 opgeleverd als CPT. L'ALEXANDRE, door Schiffswerft Schlömer G.m.b.H. & Co. K.G. (603) aan C.V. Scheepvaartonderneming m.s. "Moseldiep", Groningen, in beheer bij Feederlines B.V. 2.042 GT, 612 NT, 2.230 DWT, 90 TEU. 1.550 EPK, 1.140 kW, MAK 6M20, MAK Motoren GmbH & Co. 7-3-1999 van de Eemshaven op eerste reis, kreeg een vijfjarig charter bij Riss Transport, Ilonge, Frankrijk. 2006 verkocht BWK Schiffinvest G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, 21-4-2006 in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H., herdoopt RMS DUISBURG. 2-2019 verkocht aan Rhenus Schiffinvest G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua & Barbuda, in beheer bij Rhenus Maritime Services G.m.b.H. 20-2-2021 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, roepsein D5ZW6, in beheer bij Bulkcarriers Marine Ltd., Piraeus. 6-2025 vlag: Duitsland (DEWK). 7-2025 vlag: Antigua & Barbuda (V2B2000). 6-2-2026 vertrokken van Paljassaare naar Gdansk, 7-2-2026 bestemming gewijzigd in Hamburg, 9-2-2026 bestemming gewijzigd in Wismar en ten anker bij Wismar, 2026 verkocht aan Duisburg Shipping S.A., Antigua & Barbuda, in beheer bij Navco Ltd., 10-2-2026 herdoopt DUISBURG.



CONCEIVER, IMO 9083902 (NB-311), 2-4-1992 kiel gelegd, 23-11-1993 te water gelaten, 1-1994 opgeleverd als GERDIA door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H. & Co., Hamburg (1087) aan Reederei m.s. "Gerdia" Heinz Freese K.G., Stade-Duitsland, 5.026 GT, 538 TEU. 25-2-1994 (GL) herdoopt ALUM BAY. 19-7-1996 herdoopt GERDIA. 17-10-1996 herdoopt GRACECHURCH STAR. 1996 vlag: Antigua and Barbuda. 2002 vlag: U.K. 30-4-2002 herdoopt GERDIA. 2005 verkocht aan Delphis N.V., Antwerpen-België, in beheer bij Exmar Shipmanagement N.V., 7-6-2005 herdoopt CONCEIVER. 9-2006 verkocht aan JR Shipping B.V., ondergebracht in JR Vlootfonds II C.V., kreeg voor JR Shipping B.V. de naam ELATION. 5-10-2006 te Hamburg overgenomen door JR Shipping B.V., Harlingen en ingebracht bij C.V. Scheepvaartbedrijf m.s. "Elation", Harlingen, in charter gegaan bij Delphis N.V., 6-10-2006 te Hamburg onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PHGS. 14-9-2009 (GL) herdoopt ELATION. 20-2-2012 gearriveerd bij Dockside Shipsfacilities B.V., Rotterdam en opgelegd, 11-4-2012 in het Beurs-World Trade Centre te Rotterdam executoriale verkoping op verzoek van de Coöperatieve Rabobank Rotterdam U.A., Rotterdam, tijdens de veiling opgehouden en overgedragen aan Rabo Shipping, Rotterdam. 6-2012 verkocht aan Atlas Wave Shipping Ltd., Saint Vincent and the Grenadines, roepsein J8B4575, in beheer

bij Atlas Marine S.A., Koropi, Griekenland, 28-6-2012 (m) herdoopt ATLAS WAVE, 2-7-2012 vertrokken naar het Calandkanaal, 3-7-2012 vertrokken naar Syros, 12-7-2012 ETA te Syros. 6-2021 verkocht aan Atlantic Sea Carriers S.A., 8-6-2021 vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4576, in beheer bij Seatrade Caribe S.A., Santo Domingo, Dominican Republic, herdoopt ATLAS TRADER. 14-5-2022 op Georgetown Anchorage. 16-5-2022 (vt) verkocht voor sloop. 19-10-2023 verkocht aan Defne General Trading Inc., Majuro, Marshall Islands, 10-2023 vlag Vanuatu, roepsein YJQF6, 24-10-2023 herdoopt LADY DEFNE. 28-10-2023 te Guaranao, Venezuela, 3-11-2023 van Guaranao, Venezuela naar Georgetown, Guyana, 7-11-2023 te Georgetown. 14-11-2023 van Georgetown naar Willemstad, Curaçao, 19-11-2023 ETA te Willemstad. 28-11-2023 te Barranquilla. 6-2024 vlag: Belize (V3MH2), 6-2024 herdoopt OSLO. 3-2025 verkocht aan Logistics Service Group CCH, Belize, in beheer bij JMP Maritime Services SAS, Santa Marta, Colombia. (Foto: Reinier van de Wetering, 22-04-2010, Maassluis-West).



CY FRONTIER, IMO 1096563, Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 23.900 DWT, 13-10-2025 kiel gelegd onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY030, 15-1-2026 te water gelaten, 2026 geplande oplevering als CY FRONTIER aan Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan, vlag: Zuid-Korea, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam en CY Shipping.

JINGJIANG NANYANG NY033, IMO 1158153, Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 23.900 DWT, 1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY033, 6-2028 geplande oplevering als CY -- aan Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan, vlag: Zuid-Korea, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam en CY Shipping.

JINGJIANG NANYANG NY034, IMO 1158165, Heavy Load Carrier, 23.900 GT, 23.900 DWT, 1-2026 in aanbouw onder bouwnummer JINGJIANG NANYANG NY034, 9-2028 geplande oplevering als CY -- aan Chung Yang Shipping Co. Ltd., Busan, vlag: Zuid-Korea, in beheer bij BigLift Shipping B.V., Amsterdam en CY Shipping. (Foto: BigLift).

DIEZEBORG, IMO 9225586 (NB-93), 1-6-1998 kiel gelegd bij B.V. v/h Scheepswerfen Gebr. van Diepen, Waterhuizen (1045), 18-10-2000 te water gelaten, 23-11-2000 van de werf naar Delfzijl, 27-11-2000 proefvaart, 29-11-2000 proefvaart vanaf de Eemshaven, 1-12-2000 vertrokken vanuit de Eemshaven, 4-12-2000 van de Eemshaven naar Delfzijl en gedoopt door mevr. Jacqueline Brongers (echtgenote van directeur North Sea Petroleum Group) en opgeleverd aan Diezeborg B.V., Delfzijl (PBBA), in beheer bij Wagenborg Shipping B. V., Delfzijl. 6.187 GT, 3.331 NT, 133,41 x 15,85 x 7,090 meter, 576 TEU, 5.280 kW, Wärtsilä-NSD, 16,5 kn. 14-12-2000 vertrokken van Delfzijl op 1e reis. 2001 in charter bij M.S.C., herdoopt MSC MARMARA. 8-2-2003 uit charter gegaan bij M.S.C., 27-1-2003 herdoopt DIEZEBORG. 6-2-2026 vertrokken van Setúbal naar Kokkola geladen met zinkconcentraat, 13-2-2026 brand in de machinekamer, onder controle gebracht door de bemanning, vastgemaakt door patrouillevaartuig KBV 002- TRITON (IMO 9380453) en naar diep water gebracht, 16-2-2026 vastgemaakt de sleepboot SVEND (IMO: 8406157), 17-2-2026 het transport te Tallinn om te repareren.

Brand in de machinekamer

Een brand in de machinekamer aan boord van de DIEZEBORG, onderweg van Setúbal naar Kokkola met een lading zinkconcentraat, leidde in de nacht van 13 februari 2026 tot een reddingsoperatie ten noordwesten van Gotska Sandön. Het automatische blussysteem van het schip werd geactiveerd en de bemanning wist de situatie vervolgens onder controle te krijgen.

Er waren negen mensen aan boord en er zijn geen gewonden gevallen. Schepen en helikopters van de kustwacht werden naar de locatie gestuurd. In de buurt bevonden zich schepen zoals de PRIMA LADY van de Prima Shipping Group en de MARJATTA van de Langh Group. Op 14 februari bevond het schip zich op positie 58.30 NB en 018 OL. De KBV 002-TRITON (IMO 9380453) sleepte het schip weg en voorkwam dat het aan de grond liep bij Kopparstenarna, een ondiep gebied direct ten noorden van Gotska Sandön. Een sleepboot (SVEND), besteld door de rederij Wagenborg, zou naar verwachting pas op de ochtend van 16 februari bij de DIEZEBORG aankomen. Gezien de huidige koers en snelheid zou het schip aan de grond zijn gelopen voordat deze hulp kon arriveren.

De situatie ter plaatse was onder controle. De bemanning van de DIEZEBORG was nog aan boord. De omstandigheden waren gunstig voor de lopende operatie, met een matige wind, een golfhoogte van ongeveer 1,5 meter en helder zicht. (Timsen, 15-2-2026).

Naar een werf

16-2-2026 in positie 58.36 NB en 019.58 OL, patrouillevaartuig KBV 002-TRITON had het schip op sleeptouw genomen en voorkwam dat het aan de grond liep bij Kopparstenarna, een ondiep gebied direct ten noorden van Gotska Sandön. De sleepboot SVEND (IMO: 8406157) werd op 15 februari door de rederij Wagenborg ingezet en arriveerde op 16 februari bij de DIEZEBORG, circa 13:00 uur stond de SVEND vast en vertrok naar een werf te Tallinn, 17-2-2026 te Tallinn om te repareren.

DUTCH PROGRESS, IMO 8300951 (NB-176), 1984 opgeleverd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V. (995) als NEELTJE BROERE aan Gebr. Broer B.V., Dordrecht, 1.793 BRT. 5-1993 bij Scheepswerf en Machinefabriek "Welgelegen" B.V., Harlingen een nieuw voor- middenschip gebouwd, 5-1993 herdoopt DUTCH PROGRESS. 2.137 GT. Het oude voor- middenschip verbouwd tot de hopperzuiger HENDRIKA (IMO 9144380). 2003 in beheer bij Essberger Tankers B.V., Dordrecht. 6-2-2007 op de Noordzee op 4 mijl van de Engelse kust in aanvaring gekomen met het Britse vissersschip ILEDYEU, deze zonk door de opgelopen schade, de 3 opvarenden zijn gered door de reddingsboot uit de havenplaats Whitby, schade aan DUTCH PROGRESS niet bekend. 2010 verkocht Sicilship S.r.l., Italië (ICOM), 15-5-2010 vertrokken van Antwerpen naar Stade, 29-5-2010 vertrokken van Rotterdam naar Sevilla om te lossen, dan naar Palermo voor overdracht aan de nieuwe eigenaar, 19-7-2010 herdoopt OLD WINE. 22-5-2017 verkocht aan Saint George Maritime Ltd., Palermo, vlag: Italië, in beheer bij Sicilship S.r.l., Palermo. 2-2026 vlag: San Marino (T7DQ4).



DUTCH SEA, IMO 9056064 (NB-331), 11-3-1993 kiel gelegd, 23-7-1993 te water gelaten, 12-1-1994 proefvaart en opgeleverd door Slovenske Lodenice A.G., Komarno (2920) als VILM aan Deutsche Seereederei Küstenmotorschiffahrtsges.m.b.H., Rostock-Duitsland, in beheer bij F. Laeisz G.m.b.H., 2.514 GT. 1997 verkocht aan Acadian Patriot Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Marlow Navigation Co. Ltd., Limassol, 29-8-1997 herdoopt GATA BAY. 1998 verkocht aan C.V. m.s. Dutch Harbour Sea, Rotterdam, in beheer bij Rederij Wessels B.V. voor Wessels Bereederings-gesellschaft.m.b.H., 17-12-1998 herdoopt DUTCH SEA. 22-12-2003 thuishaven en vlag: St. John's-Antigua & Barbuda. 4-2004 verkocht aan Wilson Ship Management AS, Bergen. 13-2-2005 gearriveerd te Rotterdam, overgedragen aan Caiano Shipping AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen, 14-2-2005 te Rotterdam herdoopt WILSON GDYNIA. 19-5-2010 (e) in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen, Wilson Eurocarriers AS en Wilson Ship Management AS, Bergen. 5-2011 (e) verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bergen, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Shipowning AS, Bergen, Wilson Eurocarriers AS en Wilson Ship Management AS, Bergen. 12-4-2014 tijdens een reis van Muuga naar Fallafoss viel bij Skerrvore op 20 mijl west van Skerryvore Lighthouse, ten zuidwesten van Tiree, de stuurmachine uit, om 10:30 uur Stornoway Coastguard geïnformeerd, Barra RNLI lifeboat stand-

by, in windkracht 6 met 7 m. golfhoogte dreef naar het schip naar de kust bij toenemende windsterkte, 14-4-2014 op sleeptouw genomen door de BALDER VIKING (IMO 9199634) en naar Belfast gesleept, 15-4-2014 op 22 mijl van Belfast. 24-2-2025 geïnspecteerd te Stord, vijf tekortkomingen geconstateerd. 30-7-2025 onderweg vanaf Rotterdam naar Gdynia bij de kleine sluizen van het Noord-Oostzeekanaal te Brunsbüttel door sterke windstoten op dukdalf 46 gevaren. Door de aanvaring braken delen van de houten balken, een drijvende kraan haalde de beschadigde delen eruit. Niemand raakte gewond en er was geen watervervuiling. Ook de bulbsteven van het schip raakte beschadigd en de romp raakte ongeveer twee meter boven de waterlijn gedeukt. Ongeveer 40 ton water lekte in de voorpiek van het schip. De Duitse verkeersveiligheidsdienst BG Verkehr vaardigde een vaarverbod uit. Het schip lag afgemeerd aan de palen van het treinstation in Brunsbüttel. (Timsen). 31-7-2025 geïnspecteerd te Brunsbüttel, drie tekortkomingen geconstateerd. 3-8-2025 passage Kiel op weg naar Gdynia. 2-2026 vlag: Bahamas (C6IZ6). (Foto: Teun van der Zee, 27-5-2005).

DUTCH SKY, IMO 9125047 (NB-283), 4-3-1995 kiel gelegd, 15-12-1995 te water gelaten, 5-1996 opgeleverd door Slovenske Lodenice A.S., Komarno (3001) als GERMAN SKY als M.S. German Sky Wesco Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Wessels Bereederungs-ges.m.b.H. (Gerhard Wessels). 2.997 GT, 1.741 NT, 4.450 DWT. 21-6-1996 herdoopt RHEIN PILOT. 17-10-1996 GERMAN SKY. 4-3-1997 thuishaven: Rotterdam, roepsein PCBR, in beheer bij Rederij Wessels B.V., 9-4-1997 (GL) herdoopt DUTCH SKY. 9-2-2001 vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Wessels Bereederungs-ges.m.b.H., herdoopt GERMAN SKY. 12-4-2002 in beheer bij Wessels Reederei G.m.b.H & Co. K.G., Haren/Ems. 3-2014 (e) verkocht aan Novum G.m.b.H. & Co. K.G., St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2FA6, in beheer bij Wessels Reederei G.m.b.H & Co. K.G., Haren/Ems, 9-5-2014 (GL) herdoopt WILSON CARONTE. 3-5-2016 (e) verkocht aan Mast Shipping Trading Co., St. John's-Antigua and Barbuda, in beheer bij Rana Denizcilik Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 5-2016 herdoopt GERMAN SKY. 14-6-2021 verkocht aan Etke Shipping Shipping Ltd., 6-2021 vlag: Vanuatu, roepsein YJXA3, in beheer bij Sirius Shipping Ltd., Istanbul. 2022 vlag: Liberia. 2026 verkocht aan Bosmar Shipping & Trading Inc., Panama (3EA5260), in beheer bij Bosmar Management & Chartering Inc., Istanbul.

DUTCH SPEAR, IMO 9056038 (NB-115), 19-6-1992 kiel gelegd, 14-11-1992 te water gelaten, 4-1993 opgeleverd door Slovenske Lodenice a.s. (2917) als HIDDENSEE aan Deutsche Seereederei Küstenmotorschiffahrtsges.m.b.H., Rostock-Duitsland, in beheer bij F. Laeisz G.m.b.H. 2.514 GT. 1995 overgedragen aan Jupiter Shipping & Trading Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij F. Laeisz G.m.b.H. 1997 verkocht aan Acadian Patriot Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, 29-8-1997 herdoopt SEAFORTUNE. 1998 gekocht door C.V. m.s. Dutch Harbour Spear, Rotterdam, in beheer bij Rederij Wessels B.V., Rotterdam voor Wessels Bereederungs-gesellschaft.m.b.H., 30-11-1998 herdoopt MCL FORTUNE voor charter met containers tussen Europa en Algerije voor M.C.L. 3-5-2003 herdoopt DUTCH SPEAR. 6-2-2004 thuishaven St. John's, vlag: Antigua and Barbuda. 4-2005 ingebracht bij Caiano Shipping AS, thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Ship Management AS, 18-4-2005 (e) herdoopt WILSON GIJON. 3-8-2015 verkocht aan Wilson Shipowning AS, Bridgetown-Barbados, in beheer bij Wilson Eurocarriers AS en Wilson Ship Management AS, Bergen. 11-2025 vlag: Bahamas (C6IW7).



EMPIRE, IMO 9387425 (NB-194), 29-12-2008 te water gelaten (uitgedokt) bij Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast onder bouwnummer 554 en afgemeerd aan de afbouwkade, 26-3-2009 opgeleverd aan Empire Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij Confeeder Shipping & Chartering B.V. voor JR Shipping B.V. 1440 TEU, roepsein PBRA. 27-3-2009 op de Peene Werft te Wolgast gedoopt EMPIRE door Nynke Arends (dochter van directeur Jan Reier Arends), na oplevering opgelegd te Mukran. 3-7-2009 vertrokken op de eerste reis naar Rotterdam. 29-8-2012 tijdens een reis van Gdynia naar Bremerhaven om 06:20 uur, tijdens het opdraaien om af te meren aan de Strom Quay te Bremerhaven bij slecht zicht, in aanvaring gekomen met afgemeerde SANTA PAOLA (9290402, Reederei Claus-Peter Offen (G.m.b.H. & Co.), Hamburg, 54.809 GT, ex P&O NEDLLOYD DALIAN), beide schepen liepen schade op, de politie te

Bremerhaven stelde een onderzoek in. 3-2013 verkocht aan MS "Empire" Bewaarder B.V., Harlingen, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en JR Fleet Fund C.V. 2-2026 verkocht aan M.S. Elbocean GmbH & Co. K.G., Portugal (Madeira) (CQ2904), in beheer bij USC Barnkrug GmbH & Co. K.G., Drochtersen, herdoopt ELBOCEAN. (Foto: Pieter Inpijn, 19-11-2019).

ESPERANCE, IMO 9491484 (NB-255), containerschip, 11-12-2008 kiel gelegd, 8-9-2010 te water gelaten, gebouwd en proefvaart als AOSITEDEERJIE voor JRS Lupus, 10-5-2011 gearriveerd te Yangzhou, 21-6-2011 (GL) opgeleverd als ALSTERDIJK door Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yizheng JS (07STIG140) aan Alsterdijk Navigation Ltd., Liberia, roepsein A8ZG4, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 17.368 GT. 1.428 TEU, 168,10 x 25,60 meter. 20 kn. 19.741 EPK, Sulzer. 11-11-2011 te Hamburg na uitvallen van de machine in aanvaring gekomen met de HYUNDAI FAITH, beide schepen liepen schade op. 21-12-2018 opgericht M.S. Esperance Bewaarder B.V., Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73414689. 2-2019 verkocht aan M.S. Esperance Bewaarder B.V., Harlingen, thuishaven Harlingen, roepsein PBEZ, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund C.V., 3-3-2019 aankomst te Gdansk, Polen, 4-3-2019 (VT) herdoopt ESPERANCE. 12-3-2019 van Gdansk naar Kotka. 23-2-2026 op de Waalhaven te Rotterdam. 23-2-2026 in de Waalhaven onder de vlag van Portugal (Madeira) (CQ2840) gebracht. 25-2-2026 naar MV2, Prinses Amaliahaven, RWG.

ESTIME, IMO 9229178 (NB-323), 23-10-2023 als VERITY vertrokken van Bremen naar Immingham, 25-10-2023 ETA te Immingham. 24-10-2023 om circa 05:00 uur op 17 mijl NO van Langeoog in aanvaring gekomen met de bulkcarrier POLESIE (IMO 9488097, van Ares Nine Shipping Ltd., Bahamas, in beheer bij Polska Żegluga Morska PP, Szczecin, Polsteam Shipping Agency Sp. z o.o. en Polsteam Shipping Co. Ltd., Limassol, bouwjaar 2009, 24.109 GT, 37.600 DWT, reis: 24-10-2023 van Hamburg naar A Coruña, 28-10-2023 ETA te A Coruña) en gezonken, van de zeven opvarenden zijn er vier vermist, twee gered en naar het ziekenhuis gebracht en voor één persoon bemanningslid kwam de hulp te laat, een vloot van meer dan 20 schepen zocht de gehele dag naar de vermisten. Tot in de avond voeren de NORDIC, THEO FISCHER, ERNSY MEIER HEDDE, BAD DÜBEN, HAMBURG, HERMANN MARWEDE, MELLUM en BRGM. WEICHMANN samen op, de RUDEN bleef bij de VERITY, de ATAIR lag verderop stand-by, verschillende andere SAR schepen en een vliegtuig waren ook ter plaatse aan het zoeken. De POLESIE keerde in de avond terug naar Cuxhaven, 25-10-2023 om 03:32 uur te Cuxhaven, 28-10-2023 van Cuxhaven naar A Coruña. Duikers probeerden het schip te onderzoeken voor de vermiste opvarenden, ook moeten van de gezonken VERITY de masten verwijderd worden. 12-2023 door de eigenaar afstand gedaan van het schip, total-loss verklaard. 30-8-2024 het achterschip gelicht en met K10031 (IMO 8525111) en op een ponton gezet, 4-9-2024 voorschip gelicht en op de ponton gezet om afgevoerd te worden naar een sloperij.



9-9-2024 de ponton gearriveerd bij Damen Verolme Rotterdam B.V. in de Botlek met de sleepboot EEMS WRESTLER. Bij een scheepswerf in Rotterdam de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en in kleine delen werden gesneden, de wrakstukken op een binnenschip geladen en naar een schroothandelaar gebracht. 3-12-2024 de sloop afgerond. (Foto: Henk van der Heijden, 9-9-2024).

MAIB-rapport aanvaring VERITY en POLESIE

De aanvaring tussen de POLESIE en de VERITY was "volstrekt onvermijdelijk", aldus het rapport van de Britse Marine Accident Investigation Branch (MAIB) over het incident. De POLESIE was onderweg van Hamburg naar Spanje met een lading graan, terwijl de VERITY vanuit Bremen naar het Verenigd Koninkrijk voer met een lading staalrollen. De schepen botsten op 24 oktober 2023 om 04:55 uur in de

Duitse Bocht. De VERITY begon te zinken met de boeg naar voren, helde over naar stuurboord en maakte vervolgens een zware slagzij. Het schip zonk binnen vijf minuten na de aanvaring, een snelheid die de bemanning niet in staat stelde zich voor te bereiden op een evacuatie of reddingsmiddelen in te zetten, aldus het rapport.

Toen de VERITY het jaar daarop in twee stukken werd geborgen, bleek de stuurboordzijde van de romp een groot gat te hebben dat dwars door de derde zij- en dubbele bodemballasttank en het enige laadruim van het schip liep. Drie stalen rollen waren door het laadschot heen geboord en werden gevonden in de voorste deklading en de schacht voor de ingang van het laadruim. De MAIB concludeerde dat de acties van beide schepen en het scheepvaartverkeer van de Vessel Traffic Services (VTS) in de Duitse Bocht allemaal hebben bijgedragen aan de aanvaring.

Hoewel de Internationale Regels ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (COLREGs) geen "veilige passeerafstand" voorschrijven, merkte de MAIB op dat het dichtstbijzijnde punt van nadering (CPA) voor de twee schepen 0,19 zeemijl bedroeg toen de VERITY het verkeersscheidingsstelsel (TSS) binnenvoer, en nooit meer dan 0,53 zeemijl bedroeg, ondanks koerswijzigingen van beide schepen. Rechtspraak geeft richtlijnen voor minimale veilige passeerafstanden van 1 zeemijl bij het passeren voor elkaar en 0,5 zeemijl bij het passeren op tegengestelde koersen. De MAIB stelde dat de wachtlopers bereid waren ongepast kleine passeerafstanden te accepteren en dat de acties die werden ondernomen om een aanvaring te voorkomen, niet positief waren, niet tijdig werden uitgevoerd en niet duidelijk zichtbaar waren voor anderen. Het eerste geregistreerde bewijs dat een risico op een aanvaring was vastgesteld, was een VHF-oproep van VTS naar de VERITY om 04:50 uur, waarin VTS zijn bezorgdheid uitte over de zeer kleine CPA. "De Voyage Data Recorder (VDR) van de POLESIE toonde aan dat de wachtofficier (OOW) zeer passief was in het monitoren van ander scheepvaartverkeer in de omgeving... pas na het eerste contact van de VTS-assistent met de POLESIE, dat rond 04:52 uur werd voltooid, selecteerde de wachtofficier het AIS-icoon van de VERITY op de radar." Omdat de VERITY verloren ging, geen VDR had en de wachtofficier was overleden, kon de MAIB niet vaststellen of de wachtofficier van het schip zich bewust was van de POLESIE of actief de CPA in de gaten hield. De onderzoekers ontdekten dat acties om een aanvaring te voorkomen in kleine stapjes werden uitgevoerd met behulp van de automatische piloot, waardoor de draaisnelheid beperkt bleef en de acties moeilijker te lezen waren voor VTS en andere schepen. Volgens regel 15 van de COLREGs was de VERITY verplicht om vroegtijdig en substantieel actie te ondernemen om de POLESIE te vermijden, maar acties aan boord van beide schepen droegen bij aan de aanvaring.

In het onderzoek dat direct na het incident volgde, constateerde de MAIB dat bepaalde sleutelpersonen niet bereid waren mee te werken aan het onderzoek. "De belangrijkste bemanningsleden die getuige waren van de ramp met de POLESIE, en de bestuurders en medewerkers van German Bight Traffic, hadden cruciaal bewijsmateriaal kunnen leveren, maar waren niet bereid of niet in staat om hun eerste verklaringen, die onder moeilijke omstandigheden waren afgelegd, aan te vullen of andere informatie aan de onderzoekers te verstrekken", aldus het rapport. Volgens de Duitse wet hebben getuigen het recht om geen vragen te beantwoorden die hen zouden kunnen incrimineren, maar de MAIB benadrukte dat haar onderzoeken niet bedoeld zijn om aansprakelijkheid vast te stellen of schuld toe te wijzen. Wanneer getuigen ervoor kiezen geen verklaring af te leggen in incidentonderzoeken, kunnen lessen die anders tot verbeteringen in regelgeving en veiligheid zouden kunnen leiden, verloren gaan.

De MAIB heeft aangegeven dat er aanbevelingen zijn gedaan aan beide rederijen om de bemanningen van hun schepen eraan te herinneren zich te houden aan de COLREGs en de normen voor het houden van een veilige navigatiewacht.

Het scheepsregister van het eiland Man is geadviseerd om bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) uitbreidingen voor te stellen van de eisen voor het aan boord hebben van een vaargegevens-recorder, aangezien de VERITY geen vaargegevensrecorder hoefde te hebben omdat het schip minder dan 3.000 GT had en vóór 2002 was gebouwd. (Timsen, 12-2 2026).

FILIA NETTIE, IMO 9488827 (NB-330), besteld bij Instalho Scheepsreparatiebedrijf K.C. Hooge (2004/008) 18-11-2006 kiel gelegd bij Sainty Shipbuilding (Jiangdu) Corp. Ltd., 29-10-2007 gearriveerd te Rotterdam op de ponton SAINTY No. 5 achter de sleepboot SALVAGE CHAMPION, 11-2007 op de helling gezet bij Dockside B.V. in IJsselmonde, afgebouwd bij Instalho Scheepsreparatiebedrijf K.C. Hooge, 9-4-2008 op proefvaart op de Oosterschelde, 4-2008 opgeleverd als FILIA NETTIE aan Filia Shipping Company B.V., Werkendam, in beheer bij C.V. Werkendam Shipping Company en Amasus Shipping B.V., Delfzijl voor W.A. van Berchum, Werkendam. Roepsein PIPK, 2.170 GT, 1.161 NT, 2.900 DWT. 21-4-2008 vertrokken op de eerste reis naar Gdansk. 24-8-2011 (e) verkocht aan Berchum-Barnhoorn B.V., Werkendam, in beheer bij C.V. Werkendam Shipping Company. 9-5-2019 vanaf de Maasvlakte gearriveerd te Harlingen. 19-6-2019 verkocht aan Sp/F Vermland, 19-6-2019 (vt) vlag Faeröer Islands (OZ2193), in beheer bij Niels Andreas Mortensen, Torshavn, herdoopt VERMLAND. 24-6-2019 van Harlingen naar Szczecin, 27-6-2019 te Szczecin. 9-2019 vlag: Denemarken (DIS) (OYUX2). 27-3-2020 in beheer bij Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg, Denemarken. 10-10-2024 verkocht aan Tinto AS, Denemarken (DIS) (JMB A.p.S.). 14-5-2025 vlag: Noorwegen (3YJI), 23-5-2025 in beheer bij Lighthouse Chartering AS, Torangsvaag en Lighthouse Ship Management AS, Torangsvaag, 5-2025 herdoopt RAID. 24-2-2026 te Esbjerg om verbouwd te worden tot transportschip voor de Noorse viskwekerijen.



m.s. RAID te Esbjerg, op de achtergrond ESVAGT CHAMPION, foto: Benk Mikkelsen, 24-02-2026

FLEURGRACHT, IMO 9428401 (NB-261), 2007 in aanbouw bij Rongcheng Xixiakou Shipyard Co., Shandong, China (K06-039), 12-2008 kiel gelegd, 31-10-2010 geplande oplevering aan Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V., Amsterdam, verkocht tijdens de afbouw, 19-4-2013 (LR) opgeleverd als DONGTAI BAOZE. 15-6-2015 in de vaart voor Fame Mark International, Marshall Islands (V7ZS2), in beheer bij Golden Fortune Ship Management Co., Qingdao, Shandong. 5-7-2019 verkocht aan Yangze Venus Shipping Pte. Ltd., Marshall Islands (V7ZS2), in beheer bij Seacon Ships Management Co. Ltd., Hong Kong, China, 7-2019 herdoopt YANGZE VENUS. 17-2-2026 tijdens een reis van Kandla via Çanakkale Karabiga naar Monfalcone, voor de kust van Şarköy op 9,5 mijl van Gelibolu, problemen met de machine opgelopen, vastgemaakt door de sleepboot KURTARMA 19 (IMO 9995129) en ten anker gebracht bij Karabiga in positie 40.30 NB en 027.06 OL.

FRESIA, IMO 9259927, Chemical/Oil Products Tanker, 25.651 GT, 37.320 DWT, 22-10-2003 opgeleverd door STX Shipbuilding Co. Ltd., Seoul als FRESIA aan Motia Compagnia di Navigazione, Italië. 1-2005 verkocht aan Minos Societa di Navigazione, Italië. 15-3-2019 in beheer bij Marwave Shipmanagement S.r.l. 10-2019 verkocht aan Minos Due S.r.l., Italië, in beheer bij Marwave Shipmanagement S.r.l. 11-2019 verkocht aan Fresia Navigation B.V., Malta, in beheer bij Marwave Shipmanagement B.V., Amsterdam. 7-2022 (MN) verkocht aan Nemea Shipholding Co. S.A., Marshall Islands, herdoopt GREEN TRADER. 27-7-2022 (e) verkocht aan Green Trader Shipping Co., Marshall Islands, in beheer bij International Andromeda. 10-1-2024 verkocht aan Keely Shiptrade Ltd., 1-2024 vlag: Liberia, in beheer bij Babylon Navigation DMCC, Dubai, 1-2024 herdoopt BIANCA. 8-2025 vlag: onbekend. 1-2026 vlag: MALI (FALSE) (TZBP1). 2-2026 verkocht voor sloop naar India. 26-2-2026 op Bhavnagar Anchorage. 27-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GLOBAL SEA, IMO 9427433 (NB-226), 7-6-2010 (e) opgeleverd door Jiangsu Ganghua Shipyard Co. Ltd., Jiangsu (GHCY-1001) als GLOBAL SEA aan Global Sea Shipping Ltd., Krimpen a/d IJssel, vlag: Gibraltar, roepsein ZDJN9, in beheer bij North Sea Tankers B.V., Krimpen a/d IJssel. 5.424 GT, 2.444 NT, 7.518 DWT. 111,50 (106,00) x 17,60 x 9,40 x 7,200 meter. 18 ladingtanks, 8.665,6 m³, 346,8 m³ bunkers, 14 kn. 4.674 EPK, 3.440 kW, 2 x MAN-B&W 8L21/31, Xin Zhong Power Machine Plant, Shanghai NE-09. 7-12-2010 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam, 1-2011 te Rotterdam onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Rotterdam, roepsein PCIT. 27-11-2012 gearriveerd te 's-Gravendeel en opgelegd. 31-5-2013 van 's-Gravendeel naar de Eemhaven, 6-2013 in dok bij Van Brink, Pernis (Damen Ship Repair B.V.) voor inspectie, 2013 verkocht voor \$ 7,9 miljoen aan Stephanie Shipping Ltd., Valletta-Malta, roepsein 9HA3338, in beheer bij Seatrade Groningen B.V., 4-7-2013 proefvaart op de Nieuwe Waterweg en Europoort en terug naar de werf, 16-7-2013 te Rotterdam herdoopt STEPHANIE. 18-7-2013 vertrokken naar Hansweert. 18-7-2013 gearriveerd bij Scheepswerf Reimerswaal B.V. te Hansweert. 10-2013 in beheer bij Bunkers Gibraltar Ltd., Gibraltar. 7-3-2016 (e) verkocht aan Kyotonia Ltd., Malta, in beheer bij ABC Maritime A.G., Nyon, Zwitserland, herdoopt PRIMA.

Tanker vermoedelijk geraakt door drone

Het persbureau van de Revolutionaire Garde (IRGC) maakte op de ochtend van 7 maart 2026 bekend dat de tanker PRIMA door een drone was aangevallen omdat het schip herhaalde waarschuwingen van de marine van de IRGC over het verbod op doorvaart en de onveilige omstandigheden in de Straat van Hormuz had genegeerd. Volgens het persbureau van de IRGC werd de tanker aangevallen nadat het schip de waarschuwingen over het verbod op doorvaart en de onveilige omstandigheden had genegeerd en de doorvaart had voortgezet ondanks meldingen over beperkingen en veiligheidsrisico's in de Straat van Hormuz. (Timsen, 7-3-2026),

HAPPY SEA, IMO 1166019, Heavy Load Carrier, 18.300 GT, 18.000 DWT, 16-2-2026 in aanbouw als DALIAN OFFSHORE bij Dalian Shipyard, 6-2028 geplande oplevering als HAPPY SEA aan Biglift Shipping B.V., Amsterdam.



HEERESTRAAT, IMO 9163582 (NB-252), 1997 opgeleverd door Tille Scheepsbouw B.V., Kootstertille (315) als HEERESTRAAT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Heerestraat", Groningen, in beheer bij Armawa Shipping & Trading B.V. 2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Jetstream", Culemborg (G.L. Kornet), 10-7-2004 tijdens dokbeurt te Vlaardingen officieel herdoopt JETSTREAM. 21-7-2004 overgedragen aan haar nieuwe eigenaar, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., roepsein PDAT. De eerste reis ging van Sluiskil naar Berwick met een lading kunstmest. 22-12-2004 verkocht naar Noorwegen, vlag: Antigua and Barbuda, 28-4-2005 herdoopt SEAWHEEL EXPRESS. 21-6-2005 (e) verkocht aan Philip O. Schiffahrts Ges.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Opielok Bereed. G.m.b.H. & Co., Essen, Duitsland. 2008 verkocht aan Vaagebulk IV KS, Nassau-Bahamas, in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen, Noorwegen, 10-5-2008 te Rotterdam herdoopt KRISTIN-D. 17-12-2018 en-bloc verkocht met ANNE, IMO 9118006, ex HEEREBORG, KINE 9145140, BERIT 9156187, TOVE 9156175 en NINA 9156199 voor \$ 11,2 M aan Wilson Shipowning AS, thuishaven en vlag: Bridgetown-Barbados, roepsein 8PAR3, in beheer bij Wilson Eurocarriers AS en Wilson Ship Management AS, herdoopt WILSON MONSOON. 1-2026 vlag: Bahamas (C6IY4). (Foto: Teun van der Zee, 27-7-1999).

INGER, IMO 9131589 (NB-289) 31-8-1996 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (901) als INGER aan C.V. m.s. "Inger", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 4-2004 verkocht aan C.V. Scheepvaartonderneming "Inger II", Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V. 23-5-2004 voor de kust van de Westelijke Sahara 83 opvarenden van het brandende vissersschip SOZIDANIE (bouwjaar 1992, 7.805 BRT) gered, de overlevenden te Las Palmas op Gran Canaria afgezet, het Griekse schip is vermoedelijk uitgebrand en gezonken. 18-6-2009 herdoopt LADY INGER. 29-11-2010 verkocht aan Bellevue Shipmanagement AB, Gibraltar, roepsein ZDKC7, herdoopt LISTERHAV. 29-1-2011 om 03:50 uur tijdens een reis van Falkenberg naar Riga aan de noordzijde van de Lill grond in de Öresound omhoog gelopen, de stuurman aangehouden en voor bloedproef afgevoerd naar Malmö, 29-1-2011 na uitpompen van de ballast vlot gebracht en naar Malmö gevaren voor inspectie. 7-2011 verkocht aan Uman Rederi AB, Gibraltar, in beheer bij Bellevue Shipmanagement AB, Morrum, Zweden. 6-2016 vlag Faroe Island, roepsein OZ2164. 17-4-2019 in beheer bij Uman Rederi AB, Karlshamn. 1-2022 verkocht aan Bora Wind Shipping Company Ltd., thuishaven en vlag: Limassol-Cyprus, roepsein 5BYG5, in beheer bij Rederi AB Swedish Bulk, Gothenborg, Zweden, 22-1-2022 (RI) herdoopt SWE-BULK. 27-1-2026 verkocht aan Baltic Blue GmbH & Co. K.G., vlag: Antigua and Barbuda (V2IH7), in beheer bij Amasus Fleet B.V., Delfzijl en Liberty Blue Shipmanagement GmbH & Co. KG., Leer, 1-2026 herdoopt BALTIC BLUE.

IVER EXACT, IMO 9171498 (NB-336), 14-5-1997 (NV) besteld, 22-6-1998 gelegd, 20-1-1999 opgeleverd door Halla Engineering & Heavy Industries Ltd., Samho Shipyard (1054) als IVER EXACT aan Motorschip "Product Exact" B.V., Breskens, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 29.298 GT. 23-1-1999 gearriveerd te Iwakuni op de 1e reis. 4-1999 gearriveerd te Rotterdam. 12-4-1999 vertrokken naar Punta Arenas.



2005 verkocht aan Broström Tankers AB, Gothenborg-Zweden, 20-2-2006 overgedragen en herdoopt BRO PREMIUM. 23-11-2010 (e) verkocht aan Møller-Mærsk A/S, Kopenhagen-Denemarken, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Brostrom Ship Management AB, Gothenborg, herdoopt CAMILLA MÆRSK. 6-11-2012 (e) verkocht aan Maersk Tankers A/S, Kopenhagen, in beheer bij Handytankers K/S, Kopenhagen en Maersk Tankers A/S, Kopenhagen voor A.P. Møller. 7-2015 verkocht aan UML Chiltern Limited, North Wing, Wembley, United Kingdom (Union Maritime Ltd.), 3-11-2015 op Tema Anchorage, Ghana overgedragen, 6-11-2015 vlag: Marshall Island, roepsein V7PW8, in beheer bij Union Maritime Ltd. en Anglo-Eastern Shipmanagement, herdoopt CHILTERN. 20-10-2018 in beheer bij Union Maritime Ltd. en Atlantic Ship Management Ltd. 12-6-2019 verkocht aan Splendour Marine Services Inc., Monrovia, Liberia, vlag: Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Splendour Marine Services Inc. en Shane Marine Services Pvt. Ltd., Kerala, India, 6-2019 herdoopt SPLENDOUR CHILTERN. 9-5-2023 verkocht aan Great Eastern Investments Inc., Panama, roepsein 3FMF6, in beheer bij Global Tankers Pvt. Ltd., Chandigarh, India, herdoopt CHILTERN. 19-8-2023 in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates. 6-2024 vlag: Eswatini (eSwatini) (FALSE). 28-8-2024 verkocht aan Chil 1 Shipping Lines Inc., vlag: Gambia (C5J280), in beheer bij Glory International FZ-LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates, herdoopt CHIL 1. 6-2025 vlag: Aruba (FALSE) (8RAZ56), ook gezien met vlag: Bonaire, Saint Eustatius & Saba (FALSE) (PJA58), 6-2025 herdoopt AL JAFZIA. 29-12-2025 vertrokken van Khor al Fakkan, United Arab Emirates. 1-2026 vlag: Guyana (FALSE), 1-2026 herdoopt CHILTERN. 2026 verkocht voor sloop naar India. 24-1-2026 zuid van India. 2-2026 vlag: Nicaragua (FALSE) (V7PW8). 9-2-2026 op Mumbai Anchorage. (Foto: Teun van der Zee, 9-7-2008, Europoort).

India heeft drie tankers met banden met Iran gearresteerd.

Op 6 februari 2026 ontmantelde de Indiase kustwacht een internationaal oliesmokkelnetwerk in een zorgvuldig gecoördineerde operatie over zee en door de lucht. Het syndicaat maakte gebruik van overslag op zee in internationale wateren om goedkope olie vanuit conflictgebieden naar tankers te vervoeren en zo de verschuldigde invoerrechten aan kuststaten te ontduiken. Dankzij technologisch geavanceerde surveillance en data-analyse onderschepte de kustwacht drie verdachte schepen op ongeveer 100 zeemijl ten westen van Mumbai. Dit was onderdeel van een gecoördineerde operatie om een internationaal oliesmokkelnetwerk, de CHILTERN, ASPHALT STAR (IMO 9463528) en STELLAR RUBY (IMO 9555199), dat gelinkt was aan Iraanse olietransporten, te ontmantelen.

De ASPHALT STAR voerde een bunkeroperatie uit met de STELLAR RUBY, die begon op 7 februari 2026 om 03:48 UTC en duurde tot 8 februari om 08:46. Voorafgaand aan de operatie hadden de drie tankers verschillende Indiase havens als bestemming opgegeven, voordat ze op 8 februari alle drie hun AIS-bestemming wijzigden naar Mumbai. Alle drie de schepen stonden op de sanctielijst van OFAC.

Door langdurig onderzoek, verificatie van elektronische gegevens en ondervraging van bemanningsleden werd de werkwijze en een wereldwijd netwerk van tussenpersonen blootgelegd. De schepen stonden erom bekend regelmatig van identiteit te veranderen en werden naar Mumbai geëscorteerd voor verdere juridische stappen. Een grondig onderzoek, inclusief verificatie van elektronische gegevens aan boord, controle van scheeps- en ladingdocumenten en ondervraging van bemanningsleden, stelde de autoriteiten in staat de werkwijze van de smokkelaars te reconstrueren. (Timsen, 9-2-2026).

KESTREL, IMO 9626558, Container Ship, 16.770 GT, 22.071 DWT, 31-3-2011 contract, 21-8-2012 kiel gelegd, 2-5-2013 opgeleverd CSBC Keelung, Keelung als KESTREL aan Hsinchu's Refo Shipping Ltd., Liberia (D5BA2), in beheer bij XT Management Ltd. 163,30 x 27,30 x 13,70 x . meter. 14.280 KW, MAN-B&W 6S60MC. 12-11-2015 verkocht aan Nouvelle Lune Shipping S.A., Liberia (D5BA2), in beheer bij XT Management Ltd. 19-9-2017 in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 8-12-2021 verkocht aan Hsinchu's Refo Shipping Ltd., Liberia (D5BA2), in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 28-7-2025 verkocht aan Fair Wind Singapore Pte. Ltd., Singapore (9VMB7), in beheer bij Amann Ship Management Ltd., Hong Kong, herdoopt ERASMUS GOAL.



m.s. ERASMUS GOAL, foto: Paul Gerdes, 14-2-2026

CLARISSA, IMO 9201803 (NB-336), 23-3-2000 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (905) als CLARISSA aan C.V. m.s. “Clarissa”, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 23-11-2000 bij Nordre Røse Lighthouse in aanvaring gekomen met de tanker ORATECA (bouwjaar 1982, 1.733 GT), naar Kopenhagen gevaren voor inspectie, de ORATECA voor inspectie naar Svendborg. 29-3-2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming Geefswier B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 27-10-2008 (e) verkocht aan Beheermaatschappij C-Schepen B.V., in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 30-9-2009 te Rotterdam herdoopt LADY CLARISSA. 31-1-2026 bij Scheepswerf “De Schroef”, Sas van Gent nu Norden Shipyard (Hicri Ercili Group). 2-2-2026 verkocht aan May B Maritime Ltd., 2-2026 vlag: Antigua & Barbuda (V2RJ5), in beheer bij Viya Ship Management Co., Istanbul, 3-2-2026 overgedragen aan nieuwe eigenaar.

LADY CLAUDIA, IMO 9201798 (NB-321), 2-12-1999 opgeleverd door Niestern Sander B.V., Delfzijl (904) aan C.V. m.s. “Claudia”, Delfzijl (PCHE), in beheer bij Wijnne & Barend's Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 4.235 GT. 15-1-2007 tijdens een reis van Tornio, Finland naar Westdorpe via Terneuzen is t.h.v. Den Helder in slecht weer de lading gaan schuiven, Harwich binnengelopen om de lading te laten stuwen door het Nederlandse kraanbedrijf Mammoet. 27-10-2008 (e) ingebracht bij Beheermaatschappij C-Schepen B.V., in beheer bij Wijnne & Barend's Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., 9-2010 herdoopt LADY CLAUDIA. 28-2-2026 te Yalova. 3-2026 verkocht aan Everfleet Ship Management & Se, Majuro, 3-2026 vlag: San Marino (T7DV3), in beheer bij Aquamar Ship Management SL, Barcelona, 3-2026 herdoopt CLAUDIA A.

LADY OLGA, IMO 9085481 (NB-300), 16-7-1994 opgeleverd als OLGA door Niestern Sander B.V., Delfzijl (804) aan C.V. m.s. “Olga”, Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl. 2.561 GT. 2.508 EPK, 12,5 kn. Roepsein PGMB. 29-6-2009 (e) herdoopt LADY OLGA. 26-8-2010 onder de vlag van Rusland gebracht, thuishaven: St. Petersburg, roepsein UBP66, in beheer bij Baltrethflot Ltd., St. Petersburg en Wijnne & Barends Russia Closed JSC, Moskou. 2012 verkocht aan Beheermaatschappij Lady Olga B.V., Delfzijl, in beheer bij Wijnne & Barends' Cargadoors- en Agentuurkantoren B.V., Delfzijl, 20-11-2012 (e) onder Nederlandse vlag gebracht, thuishaven: Delfzijl, roepsein PGMB. 2015 verkocht aan Unibaltic SP Z OO, Stettin, Polen, thuishaven en vlag: Cyprus Limassol, roepsein 5BGQ4, 21-5-2015 te Szczecin overgedragen aan de nieuwe Poolse eigenaar en herdoopt THOPAS. 21-12-2022 (e) verkocht aan Optimal Coaster Ship Ltd., 21-12-2022 (e) vlag: Panama, roepsein 3E3844, in beheer bij Optimal Denizcilik Tasimacilik Ltd. Sti., Istanbul, 21-12-2022 (F) herdoopt SEA BARON. 11-10-2024 Black Sea MoU inspectie te Novorossiysk, 16 gebreken. 14-2-2025 Mediterranean MoU inspectie te Kocaeli, 5 gebreken. 25-9-2025 Paris MoU inspectie te Chalkis, 17 gebreken, 5 dagen vast. 14-10-2025 Mediterranean MoU inspectie te Istanbul, 5 gebreken. 2-2-2026 inspectie te Triëst, vanwege 21 tekortkomingen, waarvan er 15 als ernstig werden beschouwd en reden vormden voor detentie. Het schip werd op 13 februari weer vrijgegeven.

LONGPEARL, IMO 1080992 (NB-336), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 250, 30-11-2025 (e) geplande oplevering, 19-2-2026 EDT van de waf naar Delfzijl, 3-3-2026 van de werf met de sleepboten WATERPOORT en GRUNO IV, 4-3-2026 proefvaart, 5-3-2026 proefvaart, 6-3-2026 opgeleverd als LONGPEARL aan Longpearl B.V., Groningen (PCDL), in beheer bij Longships B.V., Groningen. 7-3-2026 gearriveerd op de Eemshaven. 11-3-2026 vertrokken naar Hundested, Denemarken.



MERWEZON, IMO 9195896 (NB-321), aanvankelijk i.a. als MERWESTROOM, casco gebouwd bij Santierul Naval Damen Galati S.A., Galatz (Roemenië) (965), afgebouwd te Hoogezand, 20-4-2001 vertrokken van de werf te Hoogezand naar Delfzijl, 22-4-2001 uitdokken, 25-4-2001 proefvaart vanaf Delfzijl, 27-4-2001 te Delfzijl opgeleverd door Damen Shipyard Hoogezand B.V. (755) aan "Merwezon" B.V., Werkendam (PBBX) (Rederij Chr. Kornet & Zn., Werkendam), in beheer bij Soetermeer, Fekkes' Cargadoorskantoor B.V. 2.999 GT. Ruiminhoud 6.173 m³, 224 TEU, 95,16 (90,25) x 13,17 x 7,17 x 6,190 meter, 2.200 kW, MaK 8M25, 12 kn. 27-4-2001 vertrokken van Delfzijl op de 1e reis. 17-6-2007 gearriveerd te Sluiskil, 6-2007 verkocht aan Vaagebulk III KS, thuishaven Ridderkerk, in beheer bij Rederij Chr. Kornet & Zonen B.V., Werkendam en Vaage Ship Management AS, Bergen, 21-6-2007 te Sluiskil herdoopt INGUNN. 21-6-2007 vertrokken van Sluiskil naar Rotterdam. 7-3-2011 (e) in beheer bij Vaage Ship Management AS, Bergen. 18-4-2018 van Hull naar Stettin, 21-4-2018 (mt) aankomst te Stettin, Polen. 5-2018 in bare-boat bij Inter Caribbean Shipping Ltd., Trinidad & Tobago, 9-5-2018 herdoopt ISC TRITON. 24-5-2018 (vt) vlag: Bahamas (C6DY5), in beheer bij Vaage Ship Management Holland B.V., Schoonhoven en Vaage Ship Management AS, Bergen. 16-10-2024 verkocht aan Risor Bulk II AS, in beheer bij Risor Management AS, herdoopt REBECCA. 11-2-2026 verkocht aan Nova Scott Ltd., Valletta, vlag: Bahamas, in beheer bij Nova Marine Carriers S.A., Lugano en Technical Core Management S.r.l., Monte di Procida NA, Italië, herdoopt SIDER REBECCA. (Foto: Bob van Raadt, 24-3-2001).

MSC ALTAMIRA, IMO 9619426, Container Ship, 94.659 GT, 118.176 DWT, 1-2-2011 contract, 21-5-2012 kiel gelegd, 24-9-2012 opgeleverd als MSC ALTAMIRA. 24-9-2012 in beheer bij XT Group. 1-3-2013 in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 25-3-2015 verkocht aan Rome Shipping Ltd., Liberia (D5CC7), in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 7-2019 verkocht aan Sea 116 Leasing Co. Ltd., Liberia (D5CC7), in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 28-11-2022 verkocht aan LS-LBR 9 Co. Ltd., Liberia (D5CC7), in beheer bij ASM Maritime B.V., Amsterdam. 27-2-2026 onderweg van London Gateway Port naar varende op de Elbe bij Pagensand motorschade opgelopen, vast gemaakt door de sleepboten FAIRPLAY XV (IMO 9681091) en FAIRPLAY-67 (IMO 9158472), afgemeerd met assistentie van de sleepboten FAIRPLAY-87 (IMO: 1050258), VB PERFECT (IMO: 9684756) en VB RASANT (IMO: 9763241). 1-3-2026 vertrokken naar Antwerpen.

NORDBORG, IMO 9148180 (NB-212), 19-12-1998 te water, 2-1999 opgeleverd door Scheepswerf Peters B.V., Kampen (454) als THALASSA aan G. Switynk, Harlingen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., 2.780 GT, 200 TEU. 5-2001 verkocht aan Thalassa B.V., Harlingen, in beheer bij Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 2006 verkocht aan Scheepvaartbedrijf A.J. Kok, Maartensdijk (PIBU), 19-1-2006 te Harlingen overgedragen, in beheer bij Flinter Management B.V., Paterswolde, herdoopt LIAMARE. 20-12-2006 verkocht aan Bore Nordgard B.V., Rotterdam, in beheer bij Bore Shipowners B.V., Rotterdam, 21-12-2006 te Harlingen herdoopt NORDGARD. 21-12-2006 vertrokken van Harlingen naar de Vulcaanhaven te Vlaardingen. 5-1-2008 op een reis naar Grangemouth tijdens slecht weer op circa 90 mijl ten noordoosten van Aberdeen slagzij opgelopen, een gedeelte van de lading hout overboord moeten zetten om te stabiliseren. 14-10-2012 tijdens een reis van Le Havre naar Oxelösund viel t.h.v. Arkösund, Zweden om 21:00 de machine uit, om 23:00 uur vastgemaakt door de sleepboot FREYA en naar Oxelösund gesleept, 15-10-2012 om 04:30 gearriveerd te Oxelösund. 27-11-2014 (e) verkocht, 28-11-2014 in dienst bij Scheepvaartonderneming Nordborg B.V., Delfzijl, in beheer bij Concurrent Shipmanagement B.V., Delfzijl

en Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, herdoopt NORDBORG. 22-2-2026 tijdens een reis van IJmuiden naar Vejle, ten noorden van het eiland Borkum problemen met de machine opgelopen, door de sleepboten WATERLINES en WATERLAND van Wagenborg vastgemaakt en naar de Eemshaven gebracht.

NORDÖN, IMO 9213088 (NB-301), 15-3-2000 kiel gelegd, 2000 te water gelaten voor rekening van B&N Nordsøfrakt AB, Skärhamn, beheer overgedragen aan B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V., 24-9-2002 opgeleverd door Fujian Mawei Shipbuilding (436-1) aan Amstelsluis Management B.V., Rotterdam, in beheer bij B&N Kustvaartbedrijf Moerman B.V., Ridderkerk, roepsein PBHU. 2002 verkocht aan Nordön Shipping Co. B.V., Rotterdam, in beheer bij Kustvaartbedrijf Moerman B.V. 8-2-2009 herdoopt TRANSEAGLE. 5-4-2013 (e) in beheer bij Transatlantic Rederi AB, Gothenborg. 25-4-2013 (m) vlag: Gibraltar, roepsein ZDNI9. 25-7-2013 verkocht aan VP Shipping Ltd., Letland, roepsein YLIC, in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga, herdoopt TRANSUND. 10-2016 vlag: Malta (9HA4407). 26-10-2022 verkocht aan Transund Shipping Ltd., Monrovia-Liberia (5LJC7), in beheer bij Rix Shipmanagement SIA, Riga. 12-11-2024 in beheer bij Rix Bulk Management SIA. 12-1-2026 verkocht aan ESL Shipping Ltd., Helsinki, Finland (OJVZ), herdoopt NORDIS.

ONE GUYANA, IMO 9919436 (NB-328), Offshore Processing Ship, 148.557 GT, 250.000 DWT, 21-1-2022 (e) opgeleverd door Shanghai Waigaoqiao (H1498) als MPF3 aan Single Buoy Moorings, Bahamas (C6EU9), in beheer bij SBM Offshore, Marly, Zwitserland, naar Singapore om afgebouwd te worden. 10-2004 herdoopt ONE GUYANA. 17-2-2025 vertrokken van Singapore met sleepboten BOKA CENTRE, BOKA GUARD en BOKA STRIKER naar Yellowtail Field Georgetown, Guyana. 20-3-2025 ETA te Walvis Bay, 19-4-2025 ETA te Georgetown, Guyana. 16-4-2025 gearriveerd te Georgetown en gestart met het installeren.



FPSO ONE GUYANA, aankoop door ExxonMobil Guyana voltooid

SBM Offshore en ExxonMobil Guyana Ltd, een dochteronderneming van Exxon Mobil Corporation, hebben de transactie met betrekking tot de aankoop van FPSO ONE GUYANA afgerond, vóór de maximale leasetermijn die in augustus 2027 zou zijn verlopen. De aankoop stelt ExxonMobil Guyana in staat het eigendom van de eenheid over te nemen, terwijl SBM Offshore de FPSO blijft exploiteren en onderhouden tot 2035.

De transactie omvat een totale contante vergoeding van circa US\$2,32 miljard. De netto contante opbrengsten zijn voornamelijk gebruikt voor de volledige terugbetaling van de projectfinanciering van US\$1,74 miljard en hebben daardoor de netto schuldpositie van SBM Offshore aanzienlijk verlaagd.

FPSO ONE GUYANA is sinds augustus 2025 in dienst. Het zal blijven opereren via het geïntegreerde operationele en onderhoudsmodel, waarbij de expertise en ervaring van SBM Offshore en ExxonMobil Guyana worden gecombineerd en uitstekende operationele prestaties worden geleverd.

De impact van de transactie zal worden opgenomen in de richtlijnen van het bedrijf voor 2026 als onderdeel van de publicatie van de volledige winst voor het jaar 2025, gepland voor 26 februari 2026. (Persbericht en foto: SBM, 3-2-2026).

ORARIKKE, IMO 9402677 (NB-207), tankschip, 18-9-2008 (BV) opgeleverd door Rongcheng Xixiakou Shipyards Co. Ltd., Rong Cheng, (XXX06-035) als BOREALIS aan Seaprecious Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Seatrend Shipping N.V., 4.030 GT. 23-9-2008 (e) verkocht aan Maxxl Borealis B.V., Hendrik Ido Ambacht, vlag: Cyprus, 3-11-2008 (e) herdoopt BRITTA THERESA. 10-7-2009 (e) in beheer bij M.H. Simonsen, Svendborg, 4-2-2010 herdoopt ORARIKKE. 6-2-2013 gearriveerd te IJsselmonde. 2-2013 te IJsselmonde herdoopt RIKKE. 8-2003 herdoopt ORARIKKE. 2014 verkocht aan Lynn Shipping C.V., Gibraltar, in beheer bij South End Tanker Management B.V., Dordrecht, 1-5-2014 gearriveerd in de

Waalhaven om te stralen en tanks te coaten, 5-2014 herdoopt ORALYNN. 11-2021 vlag: Portugal (Madeira). 6-4-2022 verkocht aan M.H. Simonsen, Svendborg, vlag: Denemarken (DIS) (OZWA2).

Tanker liep aan de grond bij Langøya

Op 5 maart 2026, rond 4.00 uur UTC, liep de ORALYNN aan de grond voor de kust van Langøya op positie 59.01 NB en 009.46 OL. De tanker was onderweg van Porsgrunn naar Sevilla met een lading vloeibare meststoffen, nadat de motor tijdens een manoeuvre uitviel en het schip in ondiep water terechtkwam. Een loodsboot en de sleepboot BAUGE (IMO: 8027767) werden naar de locatie gestuurd. Er was op dat moment geen risico op lekkage. Er werd gewerkt aan het vlot trekken van het schip en het naar de haven brengen, wat onder andere afhing van het tij en of een deel van de lading moest worden overgeslagen. De Noorse kustwacht heeft de operatie overgenomen. (Timsen, 6-3-2026).



PACIFIC ROSE, IMO 7508336 (NB-299), 6-6-1978 te water gelaten als GOMBA ENDEAVOUR voor Gomba Shipping Ltd., Jersey, vlag: U.K., 5-1979 opgeleverd door Mazagon Dock Ltd., Bombay (449) als GOMBA ENDEAVOUR. 1.533 BRT, lengte 91,19 (83,60) meter, 1979 verkocht aan Gomba Endeavour Corp., Monrovia-Liberia. 1981 verkocht aan Primlaks (Pacific Rose) B.V., vlag: Panama, in beheer bij Primlaks B.V., herdoopt PACIFIC ROSE. 1984 verlengd en verbouwd tot koelschip, tussenstuk gebouwd door Nederlandse Scheepsbouw Mij. B.V., Amsterdam, 2-1984 in de vaart, 3.624 BRT, 1.931 NRT, 4.348 DWT, lengte 107,68 (99,98) meter. 1984 verkocht aan Primlaks Holland B.V., Rotterdam, in beheer bij Primlaks B.V. 1989 in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam. 1990 verkocht aan Pacific Rose Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Primlaks Columbia B.V., Rotterdam. 1991 in beheer bij Univan Ship Management Ltd., Hong Kong. 1994 verkocht aan Green Rose Corp., Nassau-Bahamas, in beheer bij Nomadic Management AS, Minde per Bergen, herdoopt GREEN ROSE. 1997 in beheer bij Green Management AS, Minde per Bergen. 2000 verkocht aan Dech Reefer Co. Ltd., Thailand, vlag: Belize, herdoopt DIAMOND REEFER. 22-10-2007 (e) vlag: Thailand, 2007 herdoopt SERENE REEFER. 6-3-2019 (e) verkocht aan Ming Sing Trading Ltd., Kaohsiung, vlag: Mongolië, roepsein JVBV7, in beheer bij Golden Lamp Stand Shipping Safety Management Consultant Co. Ltd., Kaohsiung. 5-2019 herdoopt WAN JING HONG. 12-2020 verkocht aan Sun Chi Hing Co. Ltd., Mongolië, in beheer bij Vast Ocean Global Ltd., Kaohsiung, 12-2020 herdoopt GAU HUNG SING. 8-2021 vlag: Guyana (FALSE) (8RC12). 22-11-2022 beheer: onbekend. 23-1-2026 verkocht aan Hong Kong Jiacheng Shipping, 1-2026 vlag: Gabon, herdoopt HUNG SEUN. 5-2-2026 verkocht aan GSPL DMCC, Dubai, 2-2026 vlag: Nicaragua (H7ZC3), in beheer bij Machtrans Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India, herdoopt SEUN. 6-2-2026 van Galle Anchoragen, Sri Lanka naar Alang, 19-2-2026 te Alang, 21-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Teun van der Zee, 15-7-1982).

RUBYN, IMO 8511885 (NB-296), 21-10-1985 kiel gelegd, 22-2-1986 te water, 7-4-1986 opgeleverd door Machinefabriek & Scheepswerf Vervako B.V., Heusden (2915) als RUBY aan Ruby Shipping B.V., Rotterdam (PHFD). 1.512 BRT, 848 NRT, 2.450 DWT. G 3.976 m³, B 3.052 m³. 79,63 (74,99) x 11,33 x 5,62 x 4,420 meter. 9,5 kn., 1.220 EPK, 6 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 rpm., Kromhout SW240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle. 1995 verkocht aan Silver Pride Shipping N.V., Willemstad-N.A. (PJSX). 1997 verkocht aan Ruby Shipping B.V., Rotterdam (PCAG). 3-1999 verkocht aan Ruby C.V., Ridderkerk (PCAG) (Q-Trend Shipping B.V.), in beheer bij Arpa Shipping B.V., Roosendaal, herdoopt RUBYN. 17-11-2000 te Birkenhead door Admiralty Marshall aan de ketting gelegd namens Amadeus Schiffahrts & Speditionen G.m.b.H., 21-11-2000 vertrokken van Liverpool naar Mostyn. 4-2004 thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines (J8B2973), in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 7-2005 verkocht aan Qubos Shipping B.V., Kingstown-St. Vincent and Grenadines (J8B2973), in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 3-2006 verkocht aan Rubyn Shipping Agency Ltd., St. Petersburg, thuishaven en vlag: Kingstown-St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Baltnautic Shipping Ltd., Klaipeda. 18-1-2008 ten zuiden van Rønne, Denemarken in aanvaring gekomen met de zandzuiger AHLSELL (bouwjaar 1977, 377 GT), de reddingboot MADS JAKOBSEN (9256080, 36 GT) bracht de

AHLSELL met flinke schade naar Rønne, de RUBYN liep slechts lichte schade op. 5-2011 in beheer bij Antares Shipping Agency Ltd., St. Petersburg. 14-8-2011 in beheer bij Antares Shipping Agency Ltd., St. Petersburg en Sirius Shipman Company. 29-4-2022 in beheer bij Pegasus Shipmanagement SIA, Riga. 16-6-2022 (F) vlag: Antigua and Barbuda (V2QZ5). 10-2-2023 (F) vlag: St. Kitts and Nevis (V4ZM4). 2-2026 vlag: Comoros (D6A4334).



SANDRA, IMO 9195731 (NB-313) Combi Freighter 3800, casco gebouwd door Daewoo Mangalia Heavy Industries S.A., Mangalia (1015), 27-12-2000 proefvaart vanaf Harlingen, 29-12-2000 (officieel) opgeleverd te Harlingen door Damen Shipyards Bergum B.V., Bergum (369) als SANDRA aan Sandra Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., roepsein PJNN, 18-1-2001 proefvaart vanaf Harlingen, 2-2-2001 proefvaart, 3-2001 door Damen Shipyards Bergum B.V. overgedragen aan Reederei m.s. "Sandra" Schifffahrt G.m.b.H. & Co. Reederei K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schifffahrt G.m.b.H. & Co. KG, Haren/Ems. 23-7-2010 (e) in beheer bij Rass Schifffahrt G.m.b.H. & Co. K.G., Bramstedt, Duitsland. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 5-2011 vlag: Antigua & Barbuda, roepsein V2FP2, 16-5-2011 herdoopt HOHEGRUND. 14-8-2012 (e) verkocht aan Messenger Holding S.A., vlag Panama, roepsein 3EWD4, in beheer bij Munamar Denizcilik Ticaret Ltd. Şti., Istanbul, herdoopt LADY GUL. 31-3-2013 (e) in beheer bij GN Group Corp. Panama Istanbul Merkez Subesi, Istanbul. 2018 vlag: U.K., roepsein MCPH8. 2018 in beheer bij Faversham Ships Limited, herdoopt VENTURA. (Foto: Bob van Raad, 29-5-2001).

Het vrachtschip had een gebroken uitlaatspruitstukpakking.

De VENTURA, onderweg van Waterford, kreeg op 16 oktober 2018 om 06:40 uur te maken met een gebroken uitlaatspruitstukpakking op positie 49 08 28.8 N, 06 21 54 W. Meerdere pogingen om contact op te nemen met het schip, dat door de kustwacht van Falmouth als niet-onder controle was, mislukten. De VENTURA nam uiteindelijk om 08:55 uur contact op met de kustwacht van Falmouth en meldde het probleem. Het schip was om 09:30 uur weer onderweg naar Penzance om reserveonderdelen en een monteur op te halen. (Timsen, 17-10-2018).

15-8-2022 verkocht aan Casper Chartering Ltd., Isle of Man (MCPH8), in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Faversham Ships Ltd., East Cowes. 30-4-2015 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en Lee Shipping Co. Ltd. 9-12-2025 in beheer bij Casper Chartering Ltd., South Killingholme, Immingham en CCL Fleet Management Ltd., Grimsby.

Dubbele problemen in Vigo

De VENTURA lag sinds 20 januari 2019 in Vigo vanwege een motorstoring die was ontstaan tijdens de reis van Aveiro naar Szczecin. Het schip probeerde op 27 januari weer uit te varen, maar kreeg opnieuw motorproblemen en moest de bergingssleepboot MARIA PITA te hulp schieten. Het meerde om 15:55 uur aan. (Timsen, 2-3-2026).

Detentie te Gdynia

De VENTURA werd na aankomst op 18 februari 2026 te Gdynia vast gehouden, nadat bij een inspectie acht gebreken waren geconstateerd. Het schip werd op 28 februari weer vrijgegeven en verliet de haven op weg naar Fredrikstad, met een verwachte aankomsttijd van 3 maart. (Timsen, 2-3-2026).

SCHELDEBANK, IMO 9439474 (NB-269), 19-7-2007 te water gelaten bij Ferus Smit Leer G.m.b.H., Leer onder bouwnummer 382, 10-9-2007 vertrokken van Emden voor een proefvaart op de Eems, 11-9-2007 gearriveerd te Delfzijl na de technische proefvaart op de Eems, 13-9-2007 aan de Handelskade West in

thuishaven Delfzijl gedoopt SCHELDEBANK door Eva Pot (dochter van Peter Pot) en opgeleverd aan Pot Scheepvaart B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl. Roepsein PBJM, 2.999 GT, 1.643 NT, 4.500 DWT, 89,78 (84,97) x 14,00 x 7,50 x 5,950 meter, 2.640 kW, MAK 8M25, 14,5 kn. 14-9-2007 vertrokken naar Amsterdam om concentraat te laden voor Mäntyloto. 8-5-2020 bij Hochdonn op het Kielerkanaal om 08:00 uur bij slecht zicht in aanvaring gekomen met de veerpont HOCHDONN, er vielen geen gewonden, de veerboot raakte zwaar beschadigd, een auto aan boord liep lichte schade op. Er is een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van de aanvaring.

Aanvaring op het Kielkanaal

Op 28 februari 2026 om 3.25 uur 's ochtends kwam de SCHELDEBANK, onderweg van Brake naar Turku, in botsing met de SEA EXPLORER (IMO: 9516155), onderweg van Oskarshamn naar Misrata, op het Kieler Kanaal bij Brunsbüttel, vlakbij de passeerplaats Dückerwisch.

Tijdens het passeren van de doorgang raakte het schip, om nog onbekende redenen, onbestuurbaar en kwam dwars over het kanaal tot stilstand. De SEA EXPLORER voer westwaarts richting de Brunsbüttel-sluis. De kapitein zette een volledige achteruitmanoeuvre in, maar kon de aanvaring niet voorkomen.

De boeg van het westwaarts varende schip botste tegen de bakboord achterstevan van het oostwaarts varende schip. De bemanningen meldden geen gewonden. Hulpverleners constateerden ook geen waterlekage of brandstoflekage. De waterpolitie onderzocht de oorzaak en de Duitse Sociale Ongevallenverzekering voor de Transportsector (BG Verkehr) gaf beide schepen opdracht de vaart te staken. Ze werden echter dezelfde dag nog vrijgelaten en hervatten hun respectievelijke vaart. (Timsen, 2-3-2026).

SEA BALTICA, IMO 9136228 (NB-254), aanvankelijk ANTILOPE, 28-9-1996 te water gelaten, 27-11-1996 vertrokken van de werf, 28-11-1996 proefvaart, 30-11-1996 gedoopt SEA BALTICA door minister Annemarie Jorritsma (Verkeer & Waterstaat), 3-12-1996 opgeleverd door YVC Ysselwerf B.V., Capelle a/d IJssel (268) aan Rederij Master Lemmer B.V., Lemmer, in beheer bij Poseidon Chartering B.V., Delfzijl, in charter bij Sea-Land, 9.191 GT, 1050 TEU. 1998 verkocht aan C.V. Rederij Madora V, Lemmer, in beheer bij Rederij Master Lemmer B.V., Lemmer. 19-11-2001 in beheer bij Bore Shipowners B.V., Rotterdam. 11-2004 verkocht aan J.R. Shipping B.V., Harlingen, ingebracht bij Evolution Shipping B.V., Harlingen als EVOLUTION, tot 2008 in charter gegaan bij A.P. Møller, 11-7-2005 (e) herdoopt MAERSK ROSCOFF. 5-11-2008 herdoopt EVOLUTION. 27-2-2012 tijdens een reis van Rotterdam naar St. Petersburg om 19:00 uur op het Kieler Kanaal bij Weiche Audorf-Rade uit z'n roer gelopen en aan de grond, kon niet op eigen kracht vlot komen, 21:00 uur de sleepboten HOLTENAU en FALKENSTEIN uit Kiel besteld, 28-2-2012 kort na middernacht vlot gebracht, 02:30 uur aan de Voith-Kai in de Nordhafen te Kiel afgemeerd voor inspectie, de oorzaak zou het uitvallen van de machine zijn. 10-1-2019 (e) verkocht aan Boan Shipping Enterprise Company, 4-2-2019 (mt) aankomst te Hamburg, 12-2-2019 vlag: Panama, roepsein 3EDD, in beheer bij Qingdao China Gem Ship Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China, herdoopt BAL BOAN. 24-2-2019 te Rotterdam. 25-2-2019 van Rotterdam naar Helsinki. 6-2021 verkocht aan Libra Shipping Co. Ltd., Panama, roepsein 3EDD, in beheer bij Qingdao China Gem Ship Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China. 16-10-2022 verkocht aan Boan Shipping Enterprise Co., Panama, roepsein 3EDD, in beheer bij Qingdao China Gem Ship Management Co. Ltd., Qingdao, Shandong, China. 6-2-2026 verkocht aan Golden Valley Marine INV, Monrovia, vlag: Panama (3EDD), in beheer bij Sino Hellenic Ships Management, Athene, herdoopt VELA NOVA.



SIEGEDIJK, IMO 9349447 (NB-331), 6-7-2006 contract, aanvankelijk WESERDIJK, vlag: Cyprus, 21-5-2008 kiel gelegd, 18-6-2009 te water gelaten bij Penglai Bohai Shipyard Co. Ltd., Penglai, Shandong Province onder bouwnummer PBZ04-38A, 6-9-2009 de naam gewijzigd in SIEGEDIJK, 21-7-2010 overgedragen als SIEGEDIJK aan Siegedijk B.V., Groningen, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. Roepsein PCBC, 6.668 GT, 3.625 NT, 9.640,19 DWT. 132 TEU. 3.840 kW, Caterpillar 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-08. 6-7-2020 Scheepvaartonderneming m.s. "Siegedijk" B.V., failliet verklaard. 3-7-2020 is C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk handelend onder de naam C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk door de rechtbank in staat van faillissement verklaard. Als curator is aangesteld mr. E. Eshuis. Het insolventienummer van deze zaak is F 20 121. C.V. Scheepvaartonderneming m.s. Siegedijk heeft als activiteit(en) zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart, geen sleepvaart). Er waren geen werknemers werkzaam. 6-7-2020 het faillissement uitgesproken van Beheermaatschappij ms Siegedijk B.V. te Groningen. Het insolventienummer is F.18/20/122. 25-8-2020 (MT) gearriveerd op het ankergebied van Tuzla. 9-9-2020 (e) verkocht aan Catturi Shipping & Trading Inc., 11-9-2020 (M) vlag Panama, roepsein HOQI, in beheer bij Akaylar Deniz Nakliyat Sanayi ve Ticaret A.Ş., Istanbul, 11-9-2020 (FM) herdoopt DENIZ AKAY. 7-2025 vlag: Barbados (8PZX2). (Foto: Ruud Coster, 5-7-2024, IJmuiden).

Aanvaring met voormalig staatsjacht te Rijeka

De DENIZ AKAY verloor motorvermogen tijdens het vertrek vanaf de pier van De Franceschievo. Het schip botste op 13 februari 2026 rond 20:30 uur in de haven van Rijeka tegen de aangemeerde GALEB, het voormalige staatsjacht van de oud-Joegoslavische president Josip Broz Tito, dat wordt omgebouwd tot museumschip. Er vielen geen gewonden en er was geen sprake van vervuiling. De hulpdiensten werden direct na het incident gealarmeerd. Vertegenwoordigers van de havenautoriteit van Rijeka waren snel ter plaatse en voerden een eerste onderzoek uit. Alcoholtests bij de bemanningsleden van het vrachtschip waren negatief. De technische inspectie bracht slechts lichte schade aan het licht, aan de bakboordzijde van de DENIZ AKAY en het bakboordgedeelte van de boeg van de GALEB. De havenautoriteit van Rijeka legde de DENIZ AKAY een administratieve maatregel op, waardoor het schip niet mocht uitvaren totdat de inspectie en andere maatregelen waren afgerond. Het schip lag tot en met 16 februari nog steeds stil in de haven. (Timsen, 16-2-2026). 16-2-2026 m.s. DENIZ AKAY vertrokken van Rijeka, Kroatië naar Karasu, Turkije.

SOFIA, IMO 9312690 (NB-244), casco gebouwd bij Maritim Sp. z.o.o., Gdansk, 28-3-2005 casco gearriveerd te Delfzijl achter de sleepboot WATERMAN vanaf Gdansk, aanvankelijk vlag: Antigua and Barbuda, afgebouwd bij Kon. Niestern Sander B.V., Delfzijl onder bouwnummer 823, 13-6-2005 proefvaart op de Eems, thuishaven en vlag: Willemstad-N.A., roepsein PJKK, 21-6-2005 opgeleverd aan M.S. Sofia Schiffahrts-Gesellschaft.m.b.H. & Co. K.G., Willemstad-N.A., in beheer bij Intersee Schiffahrts-Ges.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems. 3.870 GT, 5.780 DWT, 240 TEU, 13 kn., 3.670 EPK, MAK 9M25. 23-6-2005 gearriveerd bij Gevelco in de Britanniahaven, Rozenburg. 10-10-2010 vlag: Curaçao. 6-3-2015 verkocht aan HS-Schiffahrt G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Frieda", Antigua and Barbuda, roepsein V2GR2, in beheer bij HS Bereederungs G.m.b.H. & Co. K.G., Haren/Ems, herdoopt FRIEDA. 2018 verkocht aan Berge Rederi AS, Trondheim-Noorwegen (NIS) (LAFK8), in beheer bij TransMar AS, Hitra, Noorwegen, herdoopt KJERVAAGSUND. 4-2-2026 na een gedetailleerde inspectie te Police aangehouden op grond van het Parijse Memorandum van Overeenstemming, de inspecteurs ontdekten 22 tekortkomingen. Ze controleerden ook de DNV- classificatiecertificaten, die op 4 april 2025 waren afgegeven en geldig zijn tot 17 juni 2030. De controles omvatten tevens de accommodatie, kombuis, en het laadruim.

THUN RENEW, IMO 9988530 (NB-333), Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT, 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 469, vlag: Nederland (PECJ), 30-1-2025 geplande oplevering aan Thun Tankers B.V., Delfzijl, 17-10-2025 gedoopt THUN RENEW door mevrouw Marga de Mol (partner van kapitein Frank van der Elsen) en te water gelaten bij Shipyards Ferus Smit, assistentie van de sleepboten GRUNO IV en WATERPOORT, 4-2-2026 vanaf de werf te Delfzijl, 5-2-2026 proefvaart en naar de Eemshaven, 11-3-2026 van de Eemshaven naar Delfzijl. 10 ladingtanks, 9.700 m³, 115,00 x 15,90 x . x 6,950 meter, 1.950 kW.

THUN RESOLVE, IMO 9988621, Chemical/Oil Products Tanker, 4.923 GT, 7.999 DWT. 15-12-2020 kiel gelegd onder bouwnummer FERUS SMIT 472, 12-2-2026 om 10:30 uur te water gelaten te Leer, 23-4-2026 geplande oplevering als THUN RESOLVE aan Thun Tankers B.V., Farmsum, vlag: Nederland.

FERUS SMIT 472 te water

Erik Thun Group liet vandaag de producttanker THUN RESOLVE te water, het nieuwste R-klasse vaartuig: "Resource Efficiency" schepen ontwikkeld om hoge prestaties te combineren met duurzaamheid, betrouwbaarheid en zorg voor de mensen aan boord. De tewaterlating vond plaats om 11:00 CET op de Ferus Smit B.V. scheepswerf te Leer, Duitsland.

Onder de gasten waren Arsenio Dominguez, secretaris-generaal van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), hoofd van de Verenigde Naties voor Maritieme Veiligheid en Milieubescherming, samen met Brigit Gijsbers, plaatsvervangend directeur-generaal voor Luchtvaart en Maritieme Zaken van Nederland, die peetmoeder van het schip is – een erkenning van de langdurige inzet van de Erik Thun Groep voor

verantwoordelijke, toekomstgerichte scheepvaart. De ceremonie markeert een nieuwe stap in de langetermijninvestering van het bedrijf in een duurzame vloot en versterkt de ambitie om een duurzame Zweedse partner te zijn over generaties heen.

THUN RESOLVE is ontworpen voor efficiënte en betrouwbare exploitatie op de Noord-Europese markt voor producttankers. Na de bevalling gaat ze samen met strategische charterpartners aan een langdurig werkgelegenheidsprogramma op gevestigde routes.

Het schip zal worden geëxploiteerd door Thun Tankers B.V. en deel uitmaken van de beheerde vloot van MF Shipping Group, die verantwoordelijk is voor de technische operaties. Het schip zal ook varen binnen de Gothia Tanker Alliance, die een samenwerkingsnetwerk versterkt met focus op veiligheid, betrouwbaarheid en stabiele transportcapaciteit voor klanten in de regio. (mynewsdesk, 12-2-2026).



VETRA, IMO 9566306 (NB-298), LPG Tanker, gebouwd voor Besiktas Tersane AS, Turkije, in beheer bij Brave Maritime Corp., 13-11-2011 opgeleverd door Besiktas Tersane A.S. (NB10) als SCALI DEL PONTINO aan G&H Shipping S.r.l., vlag: Portugal (Madeira) (CQKT), in beheer bij Lauritzen Kosan A/S, voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 3.430 GT, 1.029 NT, 3.824 DWT. 88,40 (82,50) x 15,00 x 11,10 x 6,500 meter. 3.300 m³. 445,76 m³ bunkers. 14 kn. 2.649 EPK, 1.950 kW, 6 cyl, 4 tew, 260 x 320, 900 rpm., vertraagd naar 130 rpm., Wärtsilä, Wärtsilä Italia S.p.A., Triëst. 31-8-2012 in beheer bij Lauritzen Kosan A/S voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 11-2021 (e) vlag: Portugal (Madeira) (CQKT), in beheer bij BW Epic Kosan Maritime A/S, Hellerup, Denemarken (BW Epic Kosan Maritime Pte. Ltd., Singapore) voor Gas & Heat S.p.A., Pisa. 9-2022 verkocht aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam, 24-10-2022 overgedragen aan Chemgas Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Portugal (Madeira) (CQKT), in beheer bij Chemgas Shipping B.V. en Hartmann Gas Carriers Germany G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 24-10-2022 herdoopt VETRA. (In de Slavische taal: wind). 31-1-2026 vertrokken van Puerto del Rosario naar Lavera, 4-2-2026 voor de kust van Larache in de problemen geraakt en snelheid verloren, 5-2-2026 vast gemaakt door de sleepboot PROTUG 87 (IMO 9043500), 9-2-2026 voor de kust van Tétouan in positie 35.44 NB en 004.58 WL. 10-2-2026 gearriveerd te Gibraltar. (Foto: Henk de Winde, 29-5-2024, Breskens).

LNG-tanker op sleep

De VETRA was een NUC-schip en werd op 8 februari 2026 gesleept door de sleepboot PROTUG 87 (IMO: 9043500). De sleepkabel was 550 meter lang en de laatst bekende positie was 35.39 NB en 00414.7 WL op 7 februari om 09:30 UTC. Het schip was op 31 januari vanuit Puerto del Rosario vertrokken op weg naar de haven van Lavera. Op 4 februari verloor het schip snelheid voor de kust van Larache. Op 5 februari werd het op sleeptouw genomen en door de Straat van Gibraltar getrokken. Op de middag van 9 februari bevonden de schepen zich voor de kust van Tétouan op positie 35.44 NB en 00458 WL, en op 10 februari om 18:00 UTC lag de tanker veilig afgemeerd in het Queen Alexandria Dock in Gibraltar. (Timsen, 12-2-2026).

Eerste mijnenbestrijdingsvaartuig van de Vlissingenklasse in Den Helder

Het nieuwe mijnenbestrijdingsvaartuig Vlissingen is vanochtend voor het eerst thuishaven Den Helder binnengevaren. Kort voor het afmeren ontstond er rook in een elektriciteitskast. De marinebrandweer is aan boord geweest en de situatie is inmiddels onder controle. Er volgt onderzoek naar de oorzaak.

Voor het marineschip staat de komende periode in het teken van testen en opwerken. Het schip dat zeemijnen en andere explosieven bestrijdt met behulp van drones, maakt het door een andere manier van opereren een stuk veiliger voor de bemanning.

Zodra de Vlissingen operationeel is houdt deze vaarroutes veilig. Denk ook aan het beschermen van kritieke infrastructuur op de zeebodem. Het schip is uitgerust met moderne sensoren die bijvoorbeeld bewegingen registreren. Daarnaast bevat het een toolbox met onbemanste drones. Die zijn boven, op en onder water in te zetten. Zo hoeft het vaartuig niet zelf een gebied met zeemijnen of andere explosieven in te varen.

Zeemijnen zijn relatief goedkoop en makkelijk te produceren. Kwaadwillende landen kunnen deze mijnen eenvoudig inzetten om belangrijke vaarroutes en zeestraten onbegaanbaar te maken. Het kunnen ruimen van explosieven op zee is daarom een belangrijke capaciteit voor de marine. In de Noordzee liggen naar schatting nog tienduizenden mijnen en andere explosieven uit de Eerste en Tweede Wereldoorlog.

Binationaal project

De Vlissingen is het eerste afgebouwde Nederlandse mijnenbestrijdingsvaartuig van een binationaal project van Nederland en België. Elk land bestelde er 6. België heeft bij dit project de leidersrol. Naval Group in Frankrijk is de bouwer van de 12 schepen, die uiterlijk allemaal in 2030 zijn opgeleverd. Het eerste Belgische schip, de Oostende, kwam in november aan in Zeebrugge.

Na de officiële indienststelling van een schip krijgt het de letters Zr.Ms. voor de naam. Voor de bijna 83 meter lange Vlissingen is dat naar verwachting in mei. Het schip heeft M840 als naamsein. Voor de Koninklijke Marine is de komst van de Vlissingen weer een belangrijke concrete stap in de vernieuwing van de vloot. (Nieuwsbericht en foto: MinDef, 27-02-2026).



VLISINGEN M 840, MMSI 246033000, mijnenbestrijdingsvaartuig, i.a. voor de Kon. Marine. 24-2-2026 te Zeebrugge. 27-2-2026 te Den Helder.

VOLVOX ATALANTA, IMO 9187019 (NB-335), hopperzuiger, 14-1-1999 opgeleverd (BV) door IHC Holland N.V. Dredgers, Kinderdijk (CO1220) aan Van Oord Atalanta B.V., Gorinchem (PGBI) (Van Oord ACZ B.V.). 4.370 GT, 6.286 DWT, 8-2005 verkocht aan Van Oord Overig Materieel II B.V., Rotterdam. 24-12-2025 verkocht aan Riverflow Dredging LP, New Westminster BC Canada, 12-2025 vlag: St. Vincent (J8B6851), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V. (voor de reis naar Canada), 12-2025 herdoopt RIVERFLOW SPIRIT.

RiverFlow Dredging (RiverFlow) is een nieuw samenwerkingsverband tussen Van Oord en Fraser River Pile and Dredge (FRPD). Deze sloot een langlopend contract af met Vancouver Fraser Port Authority voor onderhoudsbaggerwerk ten behoeve van de vaargeul van de Fraser River. Het partnerschap gaat ervoor zorgen dat schepen veilig de haven van Vancouver - de grootste haven van Canada - kunnen binnenvaren 16-2-2026 vertrokken van de Moerdijk met bestemming Panama, 14-3-2026 ETA te Panama.

IJMUIDEN M842 (NB-335), mijnenbestrijdingsvaartuig (MCMV), 11-6-2024 kiel gelegd, 16-12-2025 als casco C376 vertrokken van Constanta met de sleepboot SC SEA LORD naar Concarneau, Frankrijk om daar afgebouwd te worden, 12-1-2026 ETA te Concarneau, 8-1-2026 te Setubal om te schuilen, 14-2-2026 vertrokken van Setubal naar Concarneau, Frankrijk. 26-2-2025 passage van de SC SEA LORD te Dover na het aflevering van de sleep. 2027 geplande oplevering als Zr.Ms. IJMUIDEN M 842 aan de Koninklijke Marine.



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



BigLift

BigLift Shipping heeft gisteren nieuw zwaar transportschip besteld om de strategische vlootuitbreiding te versterken! We zijn verheugd de bestelling aan te kondigen van ons nieuwste zware transportschip, een zusterschip van onze iconische HAPPY STAR, dat gepland staat voor levering in juni 2028. Gebouwd bij Dalian Shipbuilding Offshore Co. Ltd., beschikt dit toekomstbestendige schip over een geoptimaliseerd ontwerp samen met de nieuwste technologische en regelgevende ontwikkelingen. (2 x 1100 tons kranen). Met deze nieuwbouw versterkt BigLift Shipping zijn positie als leverancier van ontworpen zware lift- en transportoplossingen verder en onderstreept het het vertrouwen in de voortdurende groei van de wereldwijde markt voor zware transporten en projectvracht. (Persbericht, 16-2 -2026).



Blue Circle Olefins tekent een co-siting overeenkomst met Chane

Blue Circle Olefins en Chane hebben een overeenkomst getekend voor co-siting en logistieke diensten voor de Methanol to Olefins (MTO) productie-installatie met een capaciteit van 200 kiloton bij Chane's Terminal Nieuwe Maas in de haven van Rotterdam.

Deze overeenkomst bekrachtigt een strategisch partnerschap tussen beide bedrijven. Blue Circle Olefins krijgt hiermee een uitstekende locatie om een circulaire MTO-productie-installatie te ontwikkelen in Rotterdam. Daarbij kan het bedrijf gebruikmaken van Chane's professionele logistieke diensten en opslagvoorzieningen voor onder andere hernieuwbare methanol-grondstoffen.

Van links naar rechts: Ralph Koekkoek (CEO Blue Circle Olefins), Boudewijn Siemons (CEO Havenbedrijf Rotterdam) en Fabian Ziegler (CEO Chane).

Ralph Koekkoek, CEO bij Blue Circle Olefins: "Wij zijn erg blij met de samenwerking met Chane voor ons ProjectNL in Rotterdam. Hiermee krijgen we de beschikking over een uitstekende locatie voor de ontwikkeling en exploitatie van onze MTO-installatie. Na een uitgebreide evaluatie van potentiële locaties zijn wij ervan overtuigd dat deze locatie de optimale omstandigheden biedt voor ons project. Wij zijn vooral enthousiast over de synergieën die beschikbaar zijn op de locatie van Chane, maar ook over de nabijheid van onze klanten in het havengebied. Dit partnerschap is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling en helpt ons verder met de locatie-specifieke engineering."

Fabian Ziegler, CEO bij Chane: "Deze overeenkomst toont aan hoe de terminalinfrastructuur van Chane de ontwikkeling van nieuwe industriële projecten kan ondersteunen. Door Blue Circle Olefins te huisvesten op Chane's Terminal Nieuwe Maas in de haven van Rotterdam, bieden wij hen een goed verbonden locatie met de logistieke, opslag- en operationele diensten die noodzakelijk zijn om grondstoffen op basis van

methanol efficiënt te integreren in de bestaande haveninfrastructuur. Wij kijken ernaar uit om Blue Circle Olefins te ondersteunen terwijl het project naar de volgende ontwikkelingsfase gaat.”

Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam: “De haven van Rotterdam staat voor een unieke uitdaging. Hierbij staat de transitie naar een duurzame haven centraal, terwijl de beschikbare ruimte steeds schaarser wordt. Het is dan ook uitstekend nieuws dat Blue Circle Olefins de juiste plek heeft gevonden op de Chane-locatie voor de verdere ontwikkeling van zijn fabriek voor circulaire MTO. Dit benadrukt de kracht van het sterk geïntegreerde Rotterdamse havenindustriecluster, waar bedrijven intensief kunnen samenwerken en dankzij hun nabijheid optimaal van elkaar kunnen profiteren.”

Over Blue Circle Olefins

Blue Circle Olefins is een scale-up die een Methanol to Olefins (MTO) productie-installatie met een capaciteit van 200 kiloton ontwikkelt in Rotterdam. Tegen 2030 zal de fabriek groene methanol, geproduceerd uit gemengd plastic afval, landbouwresiduen en resthout uit bosbeheer, omzetten in respectievelijk ethyleen en propyleen op basis van gerecyclede en biogene koolstof. Dit voorziet de Europese chemische industrie van fossielvrije grondstoffen voor de productie van circulaire kunststoffen. Door afval te upcyclen tot ethyleen en propyleen van hoogwaardige kwaliteit wordt de broeikasgasuitstoot gedurende de volledige levenscyclus met meer dan 80% verminderd in vergelijking met polyolefinen op oliebasis.

Over Chane

Chane is een toonaangevende partner voor opslag, verwerking en logistiek. Het bedrijf is gespecialiseerd in een vooruitstrevend end-to-end dienstenaanbod voor vloeibare bulkproducten. Het bedrijf exploiteert 21 tankterminals met een totale capaciteit van 5,6 miljoen kubieke meter, gelegen in 6 Europese landen: Nederland, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Spanje, Portugal en Polen. Chane vormt een vitale schakel in de logistieke keten voor een groot aantal internationale klanten. (Bron: Port of Rotterdam, 13 februari 2026. Foto: Port of Rotterdam/MartensMultimedia).



Havenbedrijf Rotterdam zet volgende stappen richting een duurzame en toekomstbestendige vloot

Havenbedrijf Rotterdam gaat patrouillevaartuig RPA 8 elektrificeren, een belangrijke stap in de transitie naar een emissieloze operationele vloot. De RPA 8 wordt hiermee een praktijkplatform waarmee het Havenbedrijf essentiële ervaring wil opdoen met elektrisch varen, energiebeheer en het asset management van elektrische systemen. Deze kennis is van grote waarde voor de vlootvernieuwing. Ook zijn nieuwe contracten ondertekend voor het langdurig onderhoud van de huidige vloot.

Scheepswerf Gebr. Kooiman, dat het schip tien jaar geleden bouwde, gaat de elektrificatie van de RPA 8 samen met Gebhard Electro uitvoeren voor Havenbedrijf Rotterdam. Berte Simons (COO Havenbedrijf Rotterdam) ondertekende daarvoor een contract samen met Rinus Kooiman (directeur Scheepswerf Gebr. Kooiman) en Gerard Kraaij (directeur Gebhard Electro).

Havenbedrijf Rotterdam gebruikt de RPA 8 voor toezicht, inspecties en dagelijkse veiligheidstaken in de haven. Het schip is al een hybride patrouillevaartuig: het kan zowel op diesel als op diesel-elektrische aandrijving varen. Het schip was daardoor al beduidend zuiniger dan vergelijkbare schepen in dit segment. Tijdens de volledige elektrificatie van het schip zal het Havenbedrijf ook ervaring opdoen met de batterijpakketten op het vlak van levensduur, op- en ontlaadtijden, vaarprofielen en de benodigde infrastructuur.

Vlootvernieuwing

In de komende elf jaar bereiken de vaartuigen van Havenbedrijf Rotterdam het einde van hun technische levensduur. Het Havenbedrijf grijpt deze mogelijkheid aan om de gehele vloot te vernieuwen, te verduurzamen en de onderhoudsprocessen te versimpelen door te standaardiseren en te kiezen voor een modulaire opbouw van de vaartuigen.

De directie van Havenbedrijf Rotterdam heeft de ambitie uitgesproken om de nieuwe vloot zo emissieloos mogelijk te maken, om zo bij te dragen aan een duurzame haven. Daarbij staat voorop dat de nieuwe schepen zeven dagen per week en 24 uur per dag inzetbaar moeten zijn voor een schone, veilige en efficiënte haven.

Contracten voor grootschalig onderhoud

Tegelijkertijd ondertekende Berte Simons ook overeenkomsten met Olav Bos van De Haas Rotterdam en Chiel Redelijk van Shipyard Rotterdam. Hiermee zorgt Havenbedrijf Rotterdam ervoor dat de vaartuigen betrouwbaar inzetbaar blijven en voldoen aan alle vereiste certificeringen.

De Haas Rotterdam en Shipyard Rotterdam zullen de komende tien jaar de zogeheten vierdelijns- onderhoudsbeurten van de vaartuigen van het Havenbedrijf verzorgen. Hierbij gaat het onder meer om het grootschalig onderhoud – werkzaamheden die verder gaan dan dagelijks of periodiek onderhoud. Ook regulier schadeherstel is opgenomen in deze overeenkomst. Dat is cruciaal voor een vloot die dag en nacht operationeel is.

Koers richting een toekomstbestendige vloot

“Met deze ondertekeningen versterken we onze koers richting een moderne, duurzame en toekomstbestendige vloot voor het Havenbedrijf”, vertelt Berte Simons. “We investeren niet alleen in techniek en innovatie, maar ook in de samenwerking met partners uit de eigen regio die onze ambities delen. Deze samenwerkingen zorgen ervoor dat we in de toekomst onze dienstverlening veilig, schoon en efficiënt kunnen blijven uitvoeren.” (Bron: Port of Rotterdam, 16 februari 2026. Foto: Teun van der Zee, 21-8-2021).



Overslag in haven van Rotterdam laat lichte daling zien

De overslag in de haven van Rotterdam is in 2025 gedaald met 1,7%. De totale overslag kwam daarmee uit op 428,4 miljoen ton. De grootste daling, van 6,5%, vond plaats in het segment droge bulk. In het natte bulksegment was sprake van een daling van 1,5%. De overslag van containers liet een groei zien van 3,1% in TEU en kwam uit op 14,2 miljoen TEU. In tonnage nam de containeroverslag af met 0,2%.

In het tweede halfjaar waren tekenen van herstel te zien in alle segmenten. De zorgen rondom de achterblijvende investeringen in de industrie door het bedrijfsleven blijven onverminderd groot. In de afgelopen twaalf maanden heeft een aantal chemische bedrijven aangegeven hun fabrieken in Rotterdam te sluiten, ook werden investeringen in nieuwe en lopende projecten gestopt – voornamelijk in hernieuwbare brandstoffen. De maatregelen die het kabinet in 2025 heeft genomen zijn positief, maar onvoldoende om het Nederlandse speelveld gelijk te trekken met het Europese speelveld. Daarnaast blijft de concurrentie uit landen als China merkbaar. De financiële resultaten van het Havenbedrijf bleven stabiel. De investeringen van het Havenbedrijf bedroegen 291,4 miljoen euro.

Goederenoverslag in de haven van Rotterdam in 2025

Boudewijn Siemons, CEO Havenbedrijf Rotterdam: “We kijken terug op een uitdagend jaar, waarin chemische en logistieke bedrijven in onze haven onder grote druk stonden en de Europese industrie werd geraakt door toenemende mondiale concurrentie. Dit alles speelde zich af tegen de achtergrond van verder oplopende geopolitieke spanningen. Juist onder zulke omstandigheden blijft een goed functionerende haven van essentieel belang voor de welvaart, economische ontwikkeling en strategische relevantie van Nederland en Europa. Blijvende focus op weerbaarheid, wendbaarheid en intensieve samenwerking op nationaal en Europees niveau zijn daarbij cruciaal – zowel voor de logistieke keten als voor de industrie.”



Verduurzaming haven en industrie

Hoewel Havenbedrijf Rotterdam streeft naar 55% CO2-reductie in 2030, wordt het – net als landelijk – steeds onwaarschijnlijker dat dit doel in het haven- en industriecomplex behaald wordt. Het Havenbedrijf blijft daarom samenwerken met bedrijven om de reductie te versnellen en spant zich tot het uiterste in om hen te stimuleren en te ondersteunen. In 2025 werd gestart en doorgebouwd aan een groot aantal verduurzamingsprojecten. Air Liquide is begonnen met de bouw van een fabriek voor de productie van groene waterstof. De waterstoffabriek krijgt een capaciteit van 200 MW en staat gepland om eind 2027 operationeel te zijn. De fabriek van Air Liquide wordt de tweede elektrolyser op de Maasvlakte. De elektrolyser van Shell, Holland Hydrogen I, zal eind 2026 in gebruik worden genomen. De bouw van het CCS-project Porthos is inmiddels in de laatste fase. De installatie van de 20 kilometer lange offshore-pijpleiding is afgerond. Porthos zal naar verwachting eind 2026 operationeel zijn. Ook de aanleg van het waterstofnetwerk vordert gestaag. Het laatste deel van de 32 kilometer lange waterstofleiding is aan elkaar gelast. De laatste fase bestaat uit de voorbereidingen voor de ingebruikname. Het netwerk zal uiteindelijk de grote industriële regio's in Nederland, Duitsland en België met elkaar verbinden.

Stad en haven

Eind 2025 publiceerden de gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam de Havenvisie 2050. De visie, opgesteld in samenwerking met het Rijk, Deltalinqs en de provincie Zuid-Holland, schetst een Rotterdamse haven die in 2050 de meest concurrerende, duurzame en weerbare van Europa is. Een haven die veilig, innovatief en van grote waarde is voor economie, strategische autonomie en leefomgeving. Om dit te realiseren zijn de komende jaren intensieve publiek-private samenwerking en een sterk investeringsklimaat cruciaal.

Sinds 2021 stelt het Havenbedrijf jaarlijks 1 miljoen euro beschikbaar voor projecten die bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de directe omgeving van het havengebied. Vanwege de brede waardering is het Havenomgevingsfonds verlengd tot en met 2030 en wordt de jaarlijkse bijdrage verhoogd naar 1,5 miljoen euro.

Ook het gebruik van walstroom heeft positieve invloed op de kwaliteit van de leefomgeving, natuur en milieu. Gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf hebben in 2025 een nieuwe strategie opgesteld voor de uitbreiding van walstroom in de haven in de periode tot 2035.

Om het grote publiek op een interactieve manier kennis te laten maken met de haven, heeft het Havenbedrijf geïnvesteerd in havenervaringscentrum Portlantis. Portlantis is in maart geopend en ontving sindsdien veel bezoekers, waaronder meer dan 13.000 schoolkinderen, die grotendeels uit de regio Rotterdam kwamen. Via een samenwerking met het Jeugdeducatiefonds wil het Havenbedrijf de ontwikkelingskansen vergroten van kinderen in Rotterdam-Zuid die opgroeien in armoede. In 2025 heeft het Havenbedrijf 15.000 keer een kind kunnen helpen door leerlingen van basisscholen te ondersteunen met bijvoorbeeld educatieve materialen, culturele en sportieve activiteiten, laptops en fietsen.

Veiligheid en weerbaarheid

De haven van Rotterdam speelt een belangrijke rol als logistieke draaischijf van Europa. Als gevolg van de veranderde veiligheidssituatie in de wereld kan defensielogistiek een grotere rol gaan spelen in de haven. Voor de haven van Rotterdam betekent dit dat er op de Maasvlakte een terrein van 15 hectare is gereserveerd voor een terminal als onderdeel van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Verder kunnen er op de stranden van de Maasvlakte amfibische oefeningen plaatsvinden.

In tijden van oplopende geopolitieke spanningen worden cyberaanvallen en drones steeds vaker ingezet voor ongewenste en ontregelende activiteiten, zoals sabotage, spionage of smokkel. De digitale dreiging blijft onverminderd groot en het Havenbedrijf werkt daarom structureel samen met de Nederlandse zeehavens van nationaal belang om de weerbaarheid van cruciale digitale processen te versterken. Ook meldingen van onbekende drones boven kritieke infrastructuur in Europa en Nederland leiden tot verhoogde alertheid in het havenindustriële complex. Een zorgvuldige inrichting van het lage luchtruim is hier een belangrijk onderdeel van. In 2025 zijn hiervoor belangrijke stappen gezet. In 2026 start de eerste

fase van de ontwikkeling naar een volledig U- Space- luchtruim, waarin dronevluchten uitsluitend zijn toegestaan onder duidelijke regels en met digitale ondersteuning. Naast deze regulering investeert het Havenbedrijf in technologie om ongewenste drones tijdig te detecteren.

Investerings en financiën

Havenbedrijf Rotterdam heeft een stabiel financieel jaar achter de rug. De opbrengsten van het Havenbedrijf zijn met 6,6% gestegen, tot 940,4 miljoen euro. De toename van de contractopbrengsten met 4,5% is met name het gevolg van indexatie en een saldo van verschillende nieuwe en aflopende contracten. De havengelden zijn in 2025 gestegen met 7,9%. Dit is voornamelijk het gevolg van indexatie en een gewijzigde tariefstructuur en kortingen.

De operationele lasten zijn met 38,3 miljoen euro gestegen. Dit komt met name door een stijging van 13,6 miljoen euro aan personeelskosten en 15,6 miljoen euro aan exploitatielasten. De personeelskosten zijn gestegen vanwege de laatste cao-wijzigingen. De exploitatielasten stegen deels doordat in 2025 het IT- activeringsbeleid is aangepast. Dit zorgt voor een stijging van de exploitatielasten en een daling in de investeringen. Daarnaast zijn de prijzen van veel contracten met leveranciers hoger door indexatie.

Het resultaat voor rente, belasting en afschrijvingen of waardeverminderingen (EBITDA) is gestegen met 3,6% tot 583,6 miljoen euro. Dit bedrag is de graadmeter voor de capaciteit van het Havenbedrijf om via de eigen balans in de ontwikkeling van het havenindustriële complex te kunnen blijven investeren.

Het nettoresultaat is gedaald met 7,8 miljoen euro tot 266,0 miljoen euro door hogere afschrijvingen en een eenmalige waardevermindering van 13 miljoen euro, die betrekking heeft op klant specifieke assets.

Het Havenbedrijf investeerde in 2025 een bedrag van 291,4 miljoen euro. Dat is 9% minder dan in dezelfde periode vorig jaar. Dit komt deels door een aanpassing in de verwerking van automatiseringskosten en een eenmalige verwerving van stikstofrechten in 2024.

Door nieuwe dividendafspraken tussen het Havenbedrijf en haar aandeelhouders bedraagt de dividenduitkering in 2025 186,2 miljoen euro. Deze uitkering bedraagt 70% van het nettoresultaat. Het Havenbedrijf en de aandeelhouders hebben afgesproken dat de dividendcapaciteit afhankelijk is van de voorziene investeringen en de financiële positie van het Havenbedrijf.



Overslag - Droog massagoed

De overslag van droog massagoed is met 6,5% gedaald in 2025. De overslag van ijzererts en schroot daalde met 11,5%. Vooral ijzererts volumes vielen fors terug doordat de concurrentiepositie van de Europese staalindustrie nog steeds onder druk staat door hoge energie- en CO₂- prijzen en goedkope import. De overslag van kolen daalde met 8,7% tot 17,3 Mton. Deze daling valt toe te schrijven aan een sterke daling in de vraag naar cokeskolen door de zwakke positie van de Europese staalproductie. De doorvoer van energiekolen steeg in het eerste halfjaar door weinig wind en hoge elektriciteitsvraag. Kolencentrales in Nederland en Duitsland draaiden daardoor meer uren. In de tweede helft van het jaar werden er minder kolen gebruikt voor elektriciteitsproductie, door hogere opbrengsten uit hernieuwbare energiebronnen en dalende gasprijzen. De overslag van agribulk nam toe met 6,3%. Vooral in de eerste helft van 2025 waren de volumes sterk. Deze groei hangt samen met de ingebruikname van een nieuwe droge bulkterminal in Rotterdam. De overslag van overig droog massagoed daalde licht met 1,6% naar 12 miljoen ton. Vooral in het eerste halfjaar stond de industriële productie onder druk, waardoor de vraag naar grondstoffen afnam. In de tweede helft van het jaar was sprake van een lichte opleving.



Overslag - Nat massagoed

De overslag van nat massagoed liet een lichte daling van 1,5% zien. De overslag van ruwe olie nam toe met 3,4% naar 101,2 miljoen ton. De raffinagemarges in Noordwest-Europa namen toe gedurende het jaar, wat heeft geleid tot meer aanvoer van ruwe olie. De overslag van minerale olieproducten daalde met 12,6%. Na een slecht eerste halfjaar nam de overslag toe in het tweede halfjaar, vooral in het laatste kwartaal. Olieproducten waren meestal in backwardation en arbitrages waren weinig open.

De overslag van LNG nam toe met 15,1% tot 13,0 miljoen ton. De voornaamste reden was dat de gasvoorraden in Europa meer moesten worden aangevuld dan in 2024.

De overslag van overig nat massagoed daalde met 1,1 miljoen ton naar 34,3 miljoen ton (-3,1%). Dit komt vooral door een flinke daling in de overslag van chemische producten, waaronder methanol. Zowel de overslag van ethanol als die van SAF stegen. Ook de overslag van biodiesel liet in de tweede helft van het jaar herstel zien.



Overslag - Containers en breakbulk

De overslag van containers is 3,1% in TEU toegenomen tot 14,2 miljoen TEU. In tonnage is de overslag 0,2% afgenomen. De overslag fluctueerde als gevolg van slechte weersomstandigheden en stakingen aan het begin en einde van het jaar.

De groei in TEU is te verklaren door de groei van importvolumes uit Azië met 9,3%. In de tweede helft van het jaar steeg de import harder dan in de eerste helft. Meer importcontainers, lagere exportvolumes door de verslechterde Europese concurrentiepositie en de daling van transshipment hebben geleid tot meer overslag van lege containers. Ook de overslag van en naar Noord-Amerika nam verder toe in de tweede helft van het jaar en kwam uit op een groei van 13,6%. Wijzigingen in de alliantiestructuur van rederijen hebben geleid tot een toename van het aantal diensten. Door de drukte in de afhandeling van containers aan de kades is veel transshipment-volume uitgeweken naar andere havens. Dit segment laat een daling zien van 15,9% in TEU. Shortsea-volumes zijn stabiel gebleven.

De RoRo-overslag nam toe met 0,9% naar 25,6 miljoen ton. De volumes van en naar het Verenigd Koninkrijk groeien beperkt door de lage economische groei in deze belangrijke markt. Overig stukgoed nam toe met 4,6% tot 6,1 miljoen ton. De stijging van de overslag komt door meer overslag van staalproducten, de uitlevering van offshore wind-fundaties, stalen leidingbuizen voor het Porthos-project en een toename

van aluminium, wat door importheffingen in de Verenigde Staten meer wordt verkocht aan bedrijven in Europa.

Havenbedrijf pleit voor consistent, langjarig beleid om investeringsklimaat te stimuleren

Afgelopen jaren is samen met overheden, netbeheerders en bedrijven hard gewerkt aan het verbeteren van het speelveld voor de Nederlandse industrie ten opzichte van omringende landen. Er zijn eerste stappen gezet: de plastic-heffing is geschrapt, de regeling Indirecte Kostencompensatie ETS (IKC ETS) is hersteld, de Nederlandse CO₂-heffing boven op het Europese ETS werd opgeschort en er viel een besluit over de correctiefactor voor hernieuwbare waterstof in raffinaderijen.

Grote knelpunten zoals stikstofproblematiek, netcongestie, hoge energiekosten en hogere nettarieven ten opzichte van buurlanden zijn echter gebleven.

Het nieuwe coalitieakkoord laat zien dat de coalitiepartijen deze urgente kwesties, die essentieel zijn voor de concurrentiepositie, het toekomstig verdienvermogen en de strategische relevantie van Nederland, willen aanpakken. Havenbedrijf Rotterdam werkt graag zo snel mogelijk met het nieuwe kabinet aan de concrete uitwerking en uitvoering van de benodigde maatregelen. Bijvoorbeeld aan de door de coalitiepartijen gekozen inzet op maatwerk voor clusters voor de verduurzaming van de industrie.

Nederland is gebaat bij investeringen in de toekomst en bij consistent, langjarig beleid dat bedrijven stimuleert te investeren in verduurzaming. Dit is cruciaal voor een gezonde economie en daarmee voor welvaart en weerbaarheid van Nederland. Het Havenbedrijf zal zich, naast zijn eigen investeringen in de Rotterdamse haven, blijven inzetten voor de beschikbaarheid van voldoende middelen voor strategisch industriebeleid en infrastructuur, zoals vernieuwing en onderhoud van wegen, spoor- en vaarwegen. (Bron: Port of Rotterdam, 26 februari 2026. Foto's: Teun van der Zee, Foto LAKER: 20-7-2024, EuroMAX, 4-7-2015, SARONIC TRADER, 6-7-2013, OCEAN COMPASS, 7-9-2019, Ertskade, MARIA A. ANGELLICOUSSIS, 12-7-2025, 8^e Pet. en EVER FOREVER, 12-7-2025).



Boskalis jaarcijfers 2025: sterke financiële prestaties en een nettowinst van EUR 775 miljoen

KERNCIJFERS 2025, Omzet: EUR 4,5 miljard, (2024: EUR 4,4 miljard)

EBITDA: EUR 1,3 miljard, (2024: EUR 1,3 miljard)

Bedrijfsresultaat: EUR 886 miljoen, (2024: EUR 782 miljoen)

Nettowinst: EUR 775 miljoen, (2024: EUR 781 miljoen)

Orderportefeuille: EUR 7,0 miljard, (2024: EUR 7,0 miljard)

Koninklijke Boskalis B.V. (Boskalis) heeft in 2025 opnieuw sterke financiële resultaten geboekt. De jaaromzet, EBITDA en de orderportefeuille per jaareinde waren allemaal licht hoger dan het recordniveau van 2024.

De omzet bedroeg EUR 4,5 miljard, een stijging ten opzichte van 2024, met een toename bij zowel de divisies Offshore Energy als Towage & Salvage. Gecorrigeerd voor (de)consolidatie en valuta-effecten was de omzet op jaarbasis stabiel.

De EBITDA steeg tot EUR 1,3 miljard. In 2025 waren er geen bijzondere baten of lasten, daar waar in 2024 een bijzondere bate van EUR 148 miljoen inbegrepen was in het resultaat.

Het bedrijfsresultaat (EBIT gecorrigeerd voor bijzondere posten) steeg met 13,3% tot EUR 886 miljoen.

De nettowinst bedroeg EUR 775 miljoen. In 2024 bedroeg de nettowinst EUR 781 miljoen, inclusief een bijzondere bate van EUR 143 miljoen.

De goede resultaten komen voort uit de sterke projectuitvoering in de twee grootste divisies: Dredging & Inland Infra en Offshore Energy. De groei binnen Towage & Salvage is grotendeels te verklaren door de overname van de resterende 50% van Smit Lamnalco eind 2024.

Het orderboek is met EUR 7,0 miljard fractioneel hoger ten opzichte van eind 2024.



Theo Baartmans, CEO Boskalis: “2025 was in veel opzichten een uitzonderlijk jaar voor Boskalis. Met buitengewoon sterke prestaties in al onze drie divisies, een hoge bezettingsgraad van de vloot en uitstekende projectresultaten realiseerden we een recordomzet van EUR 4,5 miljard en een historisch hoge EBITDA van ruim EUR 1,3 miljard. Daarmee is 2025 financieel het meest succesvolle jaar in de lange geschiedenis van ons prachtige bedrijf. In een wereld die wordt gekenmerkt door geopolitieke onrust en onzekerheid is dit een prestatie van formaat, die alleen mogelijk is door de toewijding, professionaliteit en onderlinge samenwerking van onze ruim 11.000 medewerkers. Zij verdienen hiervoor een groot compliment!

Binnen Dredging hebben we een aantal grote projecten afgerond, zoals de uitbreiding van de haven van Oxagon in Saoedi-Arabië en de oplevering van de Pulau Tekong polder in Singapore. Deze oer-Hollandse polder is een mooi exportproduct waarmee we klimaatbestendig nieuw land met minder zand hebben gerealiseerd. En over Nederland gesproken, ook in onze thuismarkt zijn we het afgelopen jaar zeer succesvol geweest, zowel in de uitvoering als bij het verwerven van spraakmakende nieuwe projecten, zoals de versterking van de IJsselmeerdijk, waarmee we een groot deel van het achterland beschermen tegen hoogwater.

Ook op het gebied van de wereldwijde energietransitie hebben we opnieuw een belangrijke bijdrage geleverd. Wereldwijd hebben we inmiddels bijgedragen aan de aanleg van 175 windmolenparken. Afgelopen jaar waren we wederom volop bezig met de installatie van funderingspalen en kabels voor diverse offshore-windparken in de VS en Europa. Met het transport en de installatie van het offshore-converterplatform hebben we het veelzijdige DolWin 5 project afgerond ter ondersteuning van het Duitse offshore-windpark Borkum Riffgrund 3. Op dit multidisciplinaire project lieten we opnieuw zien hoe de kracht van Boskalis schuilt in de combinatie van innovaties, een veelzijdige vloot en nauwe samenwerking tussen onze uiteenlopende disciplines.

Qua vooruitzichten zien we dat de opgelopen geopolitieke spanningen, handelsbeperkende maatregelen en stijgende kosten gevolgen hebben voor de investeringsbereidheid in grote projectontwikkelingen. Het resultaat van 2025 was uitzonderlijk en zal dit jaar minder zijn, echter, op basis van de huidige orderportefeuille en rekening houdend met de thans bekende situatie in het Midden-Oosten, zijn we nog gematigd positief over 2026. Met onze strategie gericht op de aanleg en het onderhouden van maritieme infrastructuur evenals onze relevantie bij grote maatschappelijke thema's, zoals het bevorderen van de energietransitie en bescherming bieden tegen klimaatverandering, zijn de vooruitzichten voor Boskalis op de middellange en lange termijn gunstig.

De recente ontwikkelingen in het Midden-Oosten brengen veel onzekerheid. Hoewel het qua projecten in de Perzische Golf momenteel relatief rustig is, hebben we veel collega's in de regio. De onrust en de beperkte mogelijkheden om de regio te verlaten maken deze periode extra zwaar voor hen en hun gezinnen.

Veiligheid is bij Boskalis een topprioriteit die verder reikt dan onze schepen en projecten; waar mogelijk bieden we op afstand steun en zorg aan onze collega's."



ONTWIKKELINGEN IN DE DIVISIES

DREDGING & INLAND INFRA

In de divisie Dredging & Inland Infra bedroeg de omzet EUR 1,9 miljard (2024: EUR 2,2 miljard). De sleephopperzuigers werden gemiddeld 32 weken ingezet, voornamelijk voor projecten in Azië en het Midden-Oosten, de subsea rock installation vessels waren zeer druk (49 weken), terwijl de gemiddelde bezettingsgraad van de snijkopzuigers met 21 weken aanzienlijk lager was dan vorig jaar.

Europa was in 2025 de grootste regio qua omzet. In Nederland had Boskalis een druk jaar met een aanzienlijk aantal projecten in uitvoering, zoals de meerjarige projecten Meanderende Maas in Noord-Brabant, het Zuidasdok OVT-project in Amsterdam, de uitbreiding van de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide en Markermeerdijken ten noorden van Amsterdam. Naast vele rivier- en dijkgerelateerde klimaatadaptatieprojecten was Boskalis ook druk met het beschermen en versterken van de kustlijn van Zeeland en het Waddeneiland Ameland. In België wordt verder gewerkt aan de ontwikkeling van de Europa Terminal en de ringweg rond Antwerpen. In het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Scandinavië zijn vermeldenswaardige projecten onder meer het kustverdedigingsproject Southsea Coastal Defence Scheme, het Fehmarnbelt-tunnelproject tussen Denemarken en Duitsland dat is afgerond, talrijke havengerelateerde baggerprojecten en het voor offshore-windprojecten opsporen en verwijderen van niet-ontpofte munitie.

Buiten Europa waren er omvangrijke projecten gaande in Saoedi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten, de Filipijnen, Singapore, Taiwan en Australië. Een aantal van deze meerjarige projecten, waaronder de aanleg van de innovatieve Pulau Tekong-polder in Singapore, werden in 2025 afgerond. Seabed Intervention leverde opnieuw een sterke bijdrage, onder meer met projecten op het gebied van de energietransitie in Taiwan, de Verenigde Staten en Europa. Boskalis voltooide in 2025 ook met succes de bagger- en steeninstallatiewerkzaamheden voor Porthos, een Nederlands CCS- project dat CO₂ afvangt en opslaat in lege gasvelden onder de Noordzee.



OFFSHORE ENERGY

In de divisie Offshore Energy steeg de omzet met 9% tot EUR 2,1 miljard (2024: EUR 2,0 miljard), waarvan ongeveer 55% betrekking had op offshore windprojecten. De algehele resultaatontwikkeling van de divisie en de vlootbezetting lagen hoger dan in 2024.

Binnen het cluster Services hadden zowel Heavy Marine Transport als Marine Services een zeer sterk jaar met een hoge bezettingsgraad van de vloot en sterke financiële prestaties. Grensverleggende transporten werden met de onlangs verbrede BOKA Vanguard uitgevoerd, waaronder meerdere droogdoktransporten. De Black en Blue Marlin speelden een sleutelrol met transporten op het Greater Changhua 2 offshore-windpark in Taiwan, terwijl de Blue Marlin de FPU Scarabeo 5 naar Angola vervoerde. Bij Marine Services leverden de voormalige ALP-schepen en de uitgebreide vloot van Construction Support Vessels een sterke bijdrage in een uitzonderlijk jaar.

Na een paar zeer sterke jaren werd de tweede helft van 2025 voor Marine Survey en Subsea Services gekenmerkt door meer uitdagende marktomstandigheden. Aangezien Survey traditioneel vroegcyclisch is, leidde een aanzienlijke vertraging in de offshore-windmarkt tot een lagere bezettingsgraad van het materieel en daarmee tot druk op de resultaten. Subsea Services was actief met traditionele inspectie-, reparatie- en onderhoudswerkzaamheden evenals met het ontmantelen van oude offshore-infrastructuur in de Noordzee.

Het cluster Contracting (Offshore Heavy Lifting en Subsea Cables) kende een sterk jaar. De kraanschepen waren druk bezig met het installeren van funderingspalen langs de oostkust van de VS, gevolgd door een korte installatiecampagne in Polen voor het Baltic Power-windpark. Subsea Cables kende ook een sterk jaar met noemenswaardige projecten zoals het transport en de installatie van de inter-array-kabels voor de windparken Borkum Riffgrund 3 & Godewind 3.



TOWAGE & SALVAGE

De omzetbijdrage van Towage & Salvage bedroeg EUR 0,4 miljard (2024: EUR 0,2 miljard).

De omvang van de Towage-activiteiten van Boskalis is toegenomen door de overname van het resterende belang in Smit Lamnalco eind 2024. Sindsdien worden deze activiteiten volledig geconsolideerd. De activiteiten van Smit Lamnalco worden gekenmerkt door langlopende contracten voor klanten in voornamelijk het Midden-Oosten, West-Afrika en Australië. Eind juni tekende Boskalis een overeenkomst voor de verkoop van de activiteiten in Australië en Papoea-Nieuw-Guinea. Deze transactie werd op 30 september 2025 afgerond. In 2025 verwierf Smit Lamnalco een omvangrijk tienjarig contract van ExxonMobil Guyana waarvoor het ook zal investeren in vier geavanceerde offshore supportschepen.

Salvage kende een iets rustiger jaar, maar was desondanks betrokken bij indrukwekkende projecten. Het jaar begon met de berging van de olietanker Stena Immaculate in de Noordzee. In Vietnam werd het bulkschip Glengyle losgetrokken op de Lông Tàu-rivier en in het Midden-Oosten was Salvage betrokken bij een uitdagende operatie met de brandende ASL Bauhinia. Het team slaagde erin het gestrande schip weer vlot te trekken, een milieuramp te voorkomen en het veilig naar Jebel Ali, Verenigde Arabische Emiraten, te slepen voor het lossen van de lading.

ORDERPORTEFEUILLE

De orderportefeuille bedroeg aan het einde van het jaar EUR 7 miljard, fractioneel hoger vergeleken met eind 2024. Op jaarbasis nam de orderportefeuille van Dredging & Inland Infra toe dankzij een sterk en

succesvol jaar in Nederland, met anderzijds een daling van de portefeuille bij de divisie Offshore Energy. Met de goedgevulde orderportefeuille zijn de verwachtingen voor 2026 gematigd positief.

INVESTERINGEN EN FINANCIËLE POSITIE

In 2025 werd in totaal EUR 564 miljoen geïnvesteerd in materiële vaste activa. Binnen de divisie Dredging & Inland Infra hadden de grootste investeringen betrekking op de Seaway en de Windpiper. De Seaway is een nieuwe 31.000 m³ sleephopperzuiger, die momenteel in aanbouw is bij IHC in Krimpen aan den IJssel. De Windpiper werd eind 2024 aangekocht. Na de conversie zal het valpijpschip met een laadcapaciteit van 45.500 ton - de grootste in de sector - in 2026 in de vaart komen. De divisie Offshore Energy heeft een aantal schepen aan de vloot toegevoegd, waarvan de Boka Spearfish (Offshore Subsea Construction Vessel) de grootste was. De investeringsverplichtingen per jaareinde bedroegen EUR 237 miljoen en hadden voornamelijk betrekking op de afbouw van de Seaway en de Windpiper en de vier nieuwe schepen voor Smit Lamnalco.



De financiële positie van Boskalis blijft zeer gezond. Met een kaspositie van EUR 1,4 miljard en slechts EUR 281 miljoen aan schulden heeft Boskalis een netto financiële positie van EUR 1,1 miljard. Met de beschikbare liquide middelen en (ongebruikte) bankfaciliteiten beschikt Boskalis over een direct beschikbare financieringscapaciteit van EUR 1,8 miljard. De solvabiliteit is verder toegenomen tot 57,0% en Boskalis voldoet ruimschoots aan zijn financiële convenanten. (Persbericht Boskalis, Papendrecht, 05 maart 2026/LK. Foto BOKA GLACIER & BOKA SUMMIT: Teun van der Zee, 12-9-2024, Waalhaven. Foto GATEWAY: Henk de Winde, 21-5-2010. Foto BOKA OCEAN: Leen van der Meijden, 26-12-2023. Foto BOKA SUMMIT: Hans de Klerk, 2-9-2024. Foto BOKALIFT 1: Jan Verhoog, 29-1-2020).



Winterlezingen aan boord ss Rotterdam

Vereniging De Lijn organiseert in samenwerking met ss Rotterdam/WestcordHotels in februari, maart, oktober en november 2026 op de laatste zaterdag van de maand maritieme lezingen. Deze lezingen beginnen om 14.00 uur.

**De Lijn nodigt u van harte uit op zaterdag 28 maart a.s. voor de lezing
De BILDERDYK, een bijzonder schip**

Spreker: de heer Henk van der Lugt, lid vereniging De Lijn

Henk van der Lugt is geboren (1952), opgegroeid en nog steeds woonachtig in Hoek van Holland. Na Hogere Zeevaartschool in Rotterdam is hij in juli 1972 gaan varen als stuurmansleerling bij de Holland-Amerika Lijn. Hij is 11 jaar zeevarend geweest, ongeveer 9 jaar als stuurman op de koopvaardij en 'tussendoor' 21 maanden bij de Koninklijke Marine als reserveofficier. Op 1 september 1983 kwam hij in dienst bij het toenmalige Rijksloodswezen en na een opleiding van 13 maanden werd hij aangesteld als loods.



Toen Henk in dienst kwam bij de H.A.L. was de BILDERDYK net nieuw. Later heeft hij een aantal reizen op het schip gemaakt als 2e stuurman en (dienstdoend) 1e stuurman.

De BILDERDYK was een bijzonder schip en het was het enige Nederlandse LASH-schip.

LASH staat voor Lighter Aboard Ship. Op het schip stond een grote portaalkraan waarmee speciale duwbakken konden worden geladen. Tijdens de lezing wordt onder meer aandacht besteed aan het LASH-systeem, de bouw van de BILDERDYK, en het varen erop.

Ook wordt summier aandacht besteed aan de ramp met de MÜNCHEN, het zusterschip van de BILDERDYK dat is vergaan. (Foto: collectie Reinier van de Wetering).

Wij zien uit naar uw komst en u bent welkom aan boord van het ss Rotterdam De toegang is gratis en familie en kennissen zijn ook van harte welkom.

Datum: zaterdag 28 maart 2026

Locatie: ss Rotterdam: 3e Katendrechtse Hoofd 25 – 3072AM Rotterdam

Ontvangst: 13.30 uur in de La Fontaine op B-deck onder het genot van een drankje

Lezing: 14.00-16.00 uur ook in La Fontaine op B-deck



m.s. BILDERDYK, IMO 7125706, 1972-1973, lichtertransportschip (LASH), PDCU

Gebouwd 1972, N.V. Cockerill Yards Hoboken, Hoboken-België (859)

36.974 BRT, 20.553 NRT, 44.799 DWT. 261,42 (234,02) x 32,29 x 18,29 x 11,278 meter.

lichtertransportschip, z.g. lash-carrier (Lighter Aboard SHip), 83 lichters (duwbakken van 370 ton, 18,75 x 9,50 m.), 5 ruimen, portaalkraan 455 ton SWL, 460,5 en 3.585,5 ton bunkers, 18 kn.

26.100 EPK, 19.471 kW, 9 cyl, 2 tew, 990 x 1550, Sulzer 9RND90, N.V. Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen.

Historie:

7-6-1971 kiel gelegd, 1-12-1971 te water gelaten als BILDERDYK, 7-3-1972 opgeleverd (LR) aan Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij. N.V., Rotterdam.

22-3-1972 vertrokken van Rotterdam naar New Orleans op de 1e reis, ingezet in de Combi Line.

15-1-1973 als BILDERDYK overgedragen aan Scheepvaart Mij. "Trans-Oceaan" B.V., Rotterdam.

1-1-1975 overgedragen aan Intercontinental Transport B.V., Rotterdam.

1979 overgedragen aan Intercontinental Transport Incotrans B.V., Rotterdam.
 1-1981 in charter bij International Navigation Co. Ltd., International Paper Co.
 8-1982 als BILDERDYK verkocht aan Bahula Shipping Co. Ltd., Willemstad-N.A., in beheer bij Central Gulf Lines Inc., New Orleans, in charter bij International Navigation Co. Ltd.
 1986 verkocht aan Lash Carriers Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Central Gulf Lines Inc., New Orleans, herdoopt RHINE FOREST.
 1990 als RHINE FOREST verkocht aan LCI Holdings Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Central Gulf Lines Inc., New Orleans.
 1996 als RHINE FOREST verkocht aan Forest Lines Inc., Monrovia-Liberia, in beheer bij Central Gulf Lines Inc., New Orleans.
 15-10-2001 in beheer bij LMS Shipmanagement Inc.
 19-11-2002 verkocht aan LCI Shipholdings Inc., New Orleans, La., thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia.
 24-3-2003 thuishaven en vlag: Majuro-Marshall Islands.
 12-10-2007 gearriveerd in de Waalhaven te Rotterdam. 8-12-2007 voor de laatste keer vertrokken van Rotterdam.
 2007 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 10-1-2008 gearriveerd te Chittagong, Bangladesh om gesloopt te worden. (Foto's: Teun van der Zee, BILDERDYK: 14-4-1984, RHINE FOREST: 12-10-2007, Waalhaven).



FIONIA SEA, IMO 9395343, 25.609 GT, 11.623 DWT, 156 TEU, 21-4-2008 kiel gelegd, 7-5-2009 opgeleverd door China Merchants Jinling Shipyard (Nanjing) Co. Ltd (0404) als TOR FIONIA aan Snowdon Leasing Co. Ltd., United Kingdom, in beheer bij DFDS A/S en Norbulk Shipping (UK) Ltd. 16-5-2009 op de 1^e reis te Singapore. 10-2011 herdoopt FIONIA SEAWAYS.



6-2014 in beheer bij Admare Ship Management AB, Gothenborg. 2-2020 herdoopt FIONIA SEA. 2022 in charter Stena Line. 6-2022 verkocht aan Leomar RO-RO AB, United Kingdom, in beheer bij Admare Ship Management AB, Gothenborg. 25-2-2023 verkocht aan Fionia Sea AB, 2-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQUW), in beheer bij Leomar AB, Stockholm en Admare Ship Management AB, Gothenborg. 2026 de STENA BRITANNICA en STENA HOLLANDICA vervangen toen deze een dokperiode hadden te Antwerpen. 2-2026 verkocht aan Safeen Roro 58 Limited, Marshall Islands (V7B2745), 2026 herdoopt JINANAH. 6-3-2026 vertrokken van de Waalhaven de ankerplaats bij Hoek van Holland, wachten op orders. (Foto: Paul Gerdes, 29-6-2024).

JUTLANDIA SEA, IMO 9395355, 25.609 GT, 11.663 DWT, 156 TEU, 15-10-2008 kiel gelegd, 14-1-2010 opgeleverd door China Merchants Jinling Shipyard (Nanjing) Co. Ltd (0405) als TOR JUTLANDIA aan Snowdon Leasing Co. Ltd., United Kingdom, in beheer bij DFDS A/S. 7-2011 herdoopt JUTLANDIA SEAWAYS. 6-2014 in beheer bij DFDS A/S en Admare Ship Management AB, Gothenborg. 2-2020 herdoopt FIONIA SEA. 31-3-2020 in beheer bij Snowdon Leasing Co. Ltd. en Admare Ship Management AB, Gothenborg. 2022 in charter Stena Line. 4-2022 herdoopt JUTLANDIA SEA. 6-2022 verkocht aan Leomar RO-RO AB, United Kingdom, in beheer Admare Ship Management AB, Gothenborg. 12-2020 vlag: Zweden (SBZE). 18-4-2023 verkocht aan Jutlandia Sea AB, Zweden (SBZE), in beheer bij Leomar AB, Stockholm en Admare Ship Management AB, Gothenborg. 2-2026 verkocht aan Safeen Roro 59 Limited, Marshall Islands (V7B2744), 2026 herdoopt SDERIA. 7-3-2026 vertrokken van de Waalhaven naar de ankerplaats bij Hoek van Holland, wachten op orders.



AASVARD, IMO 1042718, Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 11-2023 in aanbouw onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 781, 17-3-2026 te water, 7-2026 geplande oplevering als AASVARD aan Aasen Shipping AS, Mosterhamn, Noorwegen, vlag: Portugal (Madeira).



HAV LEITI, 4-3-2026 aankomst te IJmuiden met de sleepboot EEMS WARRIOR, foto: Jan Plug

De HAV LEITI is het eerste van vier zeer efficiënte en duurzame vrachtschepen die in nauwe samenwerking zijn ontworpen tussen Navigare Shipping en Thecla Bodewes Shipyards in Nederland. De serie is in opdracht genomen door Navigare Shipping, een toonaangevend rederij gevestigd op de Faeröer. Deze moderne schepen zijn ontworpen om te voldoen aan de hoogste normen van efficiëntie, duurzaamheid en milieuduurzaamheid, terwijl ze klaar zijn voor toekomstige alternatieve energiebronnen, wat de gedeelde inzet van zowel Thecla Bodewes Shipyards als Navigare Shipping weerspiegelt voor de toekomst van het

maritiem vervoer. Omdat beide bedrijven familiebedrijven zijn, is dit partnerschap gebouwd op een sterke basis van wederzijds vertrouwen en gedeelde waarden, wat hun samenwerking verder versterkt.

28 februari 2025 Thecla Bodewes Shipyards kondigt met trots de succesvolle kiellegceremonie aan van HAV LEITI, het eerste schip in de nieuwe GADUS-serie van 5600 DWT droge vrachtschepen. Dit feest markeert zelfs een belangrijke mijlpaal in de productie van dit ultramoderne schip. Kiellegceremonie markeert een belangrijke mijlpaal voor het eerste 5600dwt GADUS-serie droogvrachtschip gebouwd door Thecla Bodewes scheepswerven voor Navigare Shipping.

Met een draaggewicht van 5600 DWT is de GEDUS-serie ontworpen om de brandstofefficiëntie te optimaliseren en tegelijkertijd maximale laadcapaciteit en operationele veelzijdigheid te waarborgen. De schepen integreren de nieuwste ontwikkelingen in scheepsbouwtechnologie om duurzaamheid en prestaties in wereldwijde scheepvaartactiviteiten te verbeteren. De HAV LEITI is uitgerust met een diesel-elektrisch voortstuwingssysteem bestaande uit vier generatorsets en een propeller met vaste pitch in een mondstuk, wat zorgt voor minimaal brandstofverbruik en verminderde emissies, terwijl het uitstekende wendbaarheid biedt.



Daarnaast voldoet het schip aan de IMO Tier-3-regelgeving en is het uitgerust met een rioolwater-zuiveringsinstallatie voor milieubewust zeilen in het Baltische gebied.

Verdere duurzaamheidsmaatregelen omvatten een waltransformatorsysteem, waardoor emissievrije ontlading mogelijk is tijdens de haven, en een elektrische zelfontlader op een wagon, wat de efficiëntie van de lading verbetert. Het schip beschikt ook over een zeer hoge laadruimte, waardoor het ideaal is voor verschillende soorten lading.

Het gehele schip is intern ontworpen door Thecla Bodewes Shipyards en is uitgerust met een geavanceerd automatiseringssysteem, wat optimale prestaties, veiligheid en betrouwbaarheid gedurende de hele operatie garandeert.

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

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

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

Navigare Shipping

Navigare Shipping werd in 1966 opgericht door de familie Højgaard met één baggerschip genaamd PILOT. Aanvankelijk specialiseerde het bedrijf zich in baggerschepen, maar het bedrijf verlegde geleidelijk zijn focus naar algemene vrachtschepen. In de afgelopen jaren heeft Navigare een aanzienlijke groei doorgemaakt en bezit het nu een vloot van 13 schepen, terwijl er momenteel nog eens drie in Noord-Europa worden exploiteerd. Met een personeelsbestand van ongeveer 200 medewerkers heeft het bedrijf het hoofdkantoor in Söldarfjörður, Faeröer, een operationeel kantoor in Noorwegen en logistieke kantoren in Glasgow, Schotland en Reykjavík, IJsland. ((Persbericht en afbeelding: Thekla Bodewes, 28-2-2025).



Worldwide Tug & OSV News

E-mail: wwtugosvnews@gmail.com



Fatale aanvaring met een boorplatform in de Botlek

Op de ochtend van 21 februari 2024 lag het halfafzinkbare kraanschip SAIPEM 7000, dat vaart onder de vlag van de Bahama's, in de 2e Werkhaven in de Botlek gereed om droogdok 7 van de scheepswerf Damen Shiprepair Rotterdam binnen te varen. Er waren twee loodsen aan boord om de kapitein te assisteren en zes sleepboten aan te sturen die zouden helpen bij het binnenvaren. Naast de dokingang stond het Liberiaans gevlagde hefbare boorplatform NOBLE REGINA ALLEN (foto onder). Aan de buitenzijde van dit platform hingen enkele werksteigers om buitenboord een aantal reparaties uit te voeren. Het kraanschip voer langzaam met behulp van de sleepboten richting de dokingang. Tijdens deze manoeuvre raakte het kraanschip onder meer vanwege de weersomstandigheden uit koers. Daardoor kwam het schip schuin voor de ingang van het droogdok te liggen. Bij het corrigeren van de koers zwaaide het kraanschip te ver door naar de andere kant, waarbij het tegen de buitenzijde van de NOBLE REGINA ALLEN aankwam, op de plek waar een van de steigers buitenboord hing. Op dat moment was een lasser van Damen Shiprepair Rotterdam aan het werk op deze steiger. De lasser raakte bekneeld en de steiger werd zwaar beschadigd. Nadat het kraanschip weer loskwam van het platform, viel de lasser van de steiger in het water. Er werd onmiddellijk een zoekactie gestart door de hulpdiensten, maar het slachtoffer werd niet gevonden. Pas een aantal weken na het voorval werd het lichaam van het overleden slachtoffer



alsnog gevonden.

De dokking van het kraanschip vond gelijktijdig plaats met een ander kraanschip: de SVANEN (foto) van Van Oord. Dit schip was op 17 februari het dok in gevaren en lag aan het einde van het dok te wachten tot het gelijktijdig met de SAIPEM 7000 zou worden drooggezet.

Voorafgaand aan het indokken hielden de betrokken partijen 11 voorbereidende overleggen. Tijdens deze overleggen namen ze de dokprocedure en het stappenplan door, brachten ze de risico's mondeling in kaart en maakten ze afspraken voor het indokken.

Deze overleggen vonden plaats op 14, 15 en 17 februari. Tenslotte vond op de dag van het indokken zelf nog een overleg plaats om te bepalen of de operatie door kon gaan. Vanwege de opstelling van de dokblokken, moest het kraanschip met behulp van zes sleepboten achterstevoren in dok 7 gevaren worden. Voor het uitvoeren van deze manoeuvre stond de loods samen met de kapitein op de bakboord brugvleugel.

Samen voerden zij de manoeuvre uit waarbij de loods de regie had over de aansturing van de partijen. De kapitein bleef formeel verantwoordelijk.¹³ De loods stond via een portofoon, die was ingesteld op werkkanaal 47, in contact met de sleepbootkapiteins, de dokmeester¹⁴, de tweede loods en de roeiers. De communicatie verliep in het Nederlands. De tweede loods bevond zich op de stuurboord brugvleugel en keek mee met de manoeuvre. De dokmeester bevond zich op de kade aan de oostelijke kant van dok 7. De brug werd bemand door vier Italiaanse officieren; zij bedienden de boegschroeven en roerpropellers. Via een ander portofoonkanaal onderhield de kapitein contact met hen. Door de aanwezigheid van het hefbaar boorplatform naast de dokingang kon sleepboot nummer drie niet aan bakboord achter worden vastgemaakt. De loods had daarom tijdens de vooroverleggen in overeenstemming met de kapitein besloten om deze sleepboot aan de stuurboordzijde in het midden te plaatsen.

Eerste poging indokken

Vanwege de geringe marge tussen de dokblokken en de kiel van het kraanschip, moest het moment van indokken nauwkeurig worden gepland. Het schip kon alleen het dok in op het moment dat het water op zijn hoogst zou zijn, bij een lagere waterstand bestond namelijk het risico dat het schip de dokblokken zou raken en het dokbed zou verstoren.

De eerste poging om het dok in te gaan, vond plaats op zondag 18 februari 2024. Op die dag stond er een zuidelijke wind met een kracht van 3 tot 4 Beaufort. Het zicht was goed en het tij opkomend. Rond de middag nam de wind echter in kracht toe. Ook bleek de duur van het hoogwater korter dan verwacht; deze was twee uur in plaats van de benodigde drieënhalf uur. Door deze inmiddels ongunstige omstandigheden hebben de loods, de dokmeester en de opdrachtgever gezamenlijk in een laatste mondelinge overleg de dokpoging afgebroken. Het kraanschip meerde dezelfde dag weer af tegen de kade. Op die dag waren er geen lassers van de scheepswerf aanwezig op de hangsteiger op het boorplatform.

Tweede poging indokken

Na het afbreken van de eerste poging vond op 19 februari een overleg plaats waarin de partijen afspraken dat ze op 21 februari opnieuw zouden proberen het dok in te varen, omdat de omstandigheden dan gunstiger zouden zijn. Er stond een zuiderwind met een kracht van 3 Beaufort toenemend naar 4 tot 5 Beaufort. Het zicht was goed en het tij opkomend, de duur van het hoogwater was voldoende om de operatie uit te voeren.

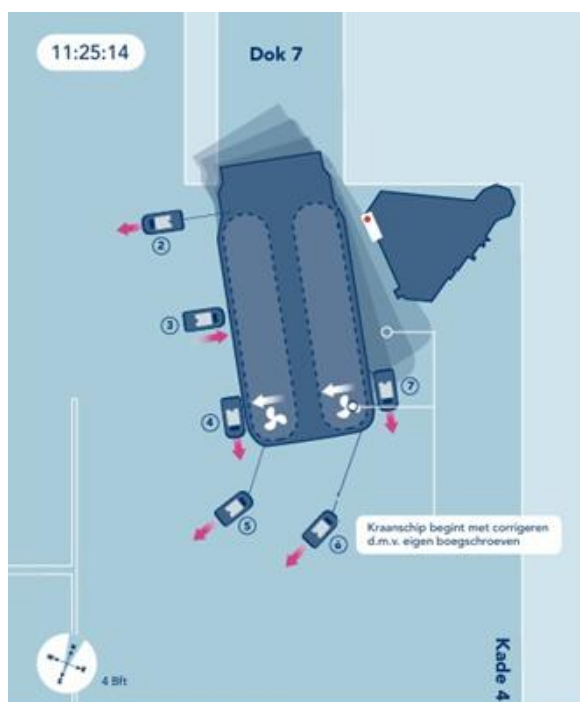
Om 07.00 uur lag het kraanschip met sleepboten, roeiers en loodsen klaar voor de tweede poging. Om te bepalen of het kraanschip in de heersende weersomstandigheden met behulp van de sleepboten onder controle te houden was werd een test uitgevoerd. Het DP-systeem en de voortstuwing van het schip werden tijdelijk uitgeschakeld en met behulp van de zes sleepboten werd het kraanschip succesvol op zijn plek gehouden. De kapitein en de loods besloten om de boegschroeven en roerpropellers stand-by te houden, zodat het schip in staat zou zijn te manoeuvreren mocht er onverhoopt iets misgaan met de sleepboten. In een laatste mondelinge overleg om 10.00 uur besloten de loods, dokmeester en kapitein dat de operatie door kon gaan.

Om 11.06 uur schakelde de bemanning – in overleg met de loods – het DP systeem uit, waarbij de voortstuwing van het schip beschikbaar bleef op handbediening, en werd het schip geleidelijk naar het dok gesleept. De kapitein en de loods lieten het schip bovenwinds het dok naderen aangezien het boorplatform benedenwinds lag. Dit gaf hen meer tijd en ruimte om te reageren. Daarnaast maakten ze gebruik van de wind om het schip voor het dok te laten zakken.

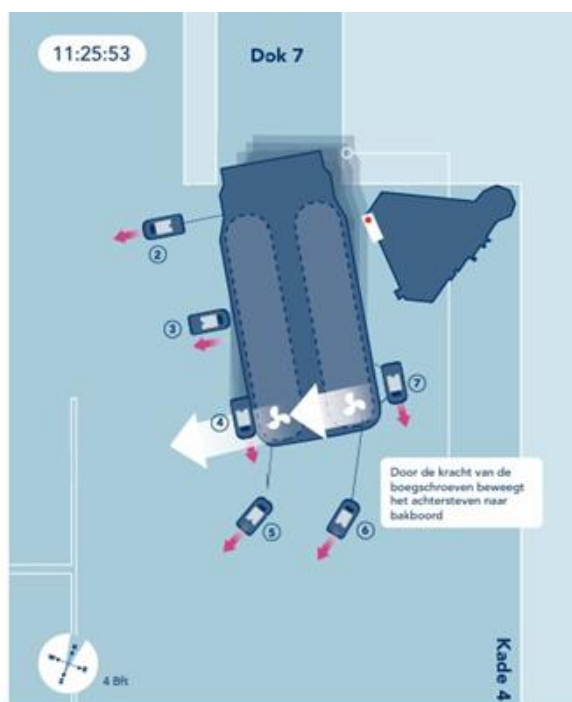
Het kraanschip ligt stabiel voor de dokingang. De twee sleepboten aan bakboord en stuurboord van het kraanschip maakten een beweging voorwaarts om het kraanschip af te remmen richting het dok. De



andere sleepboten deden op dit moment nagenoeg niks. Rond 11.21 uur (figuur 5) begon het voorschip naar bakboord uit koers te raken, richting het hefbare boorplatform.

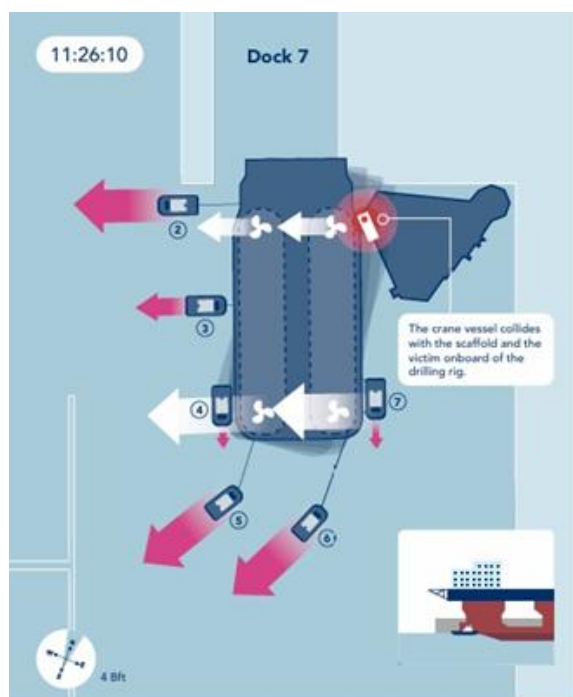


▲ Figuur 6: De loods en kapitein corrigeren de beweging van het voorschip met sleepboot nummer 6 en de boegschroeven.

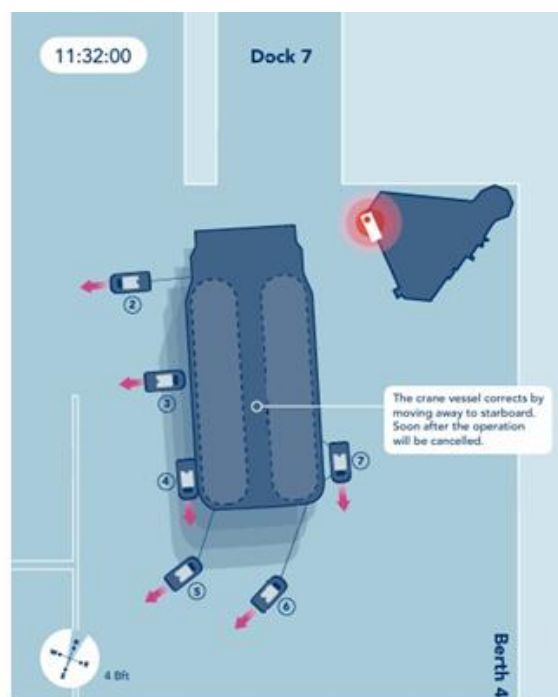


▲ Figuur 7: Het voorschip draait terug naar stuurboord met als gevolg dat het achterschip naar bakboord draait.

De loods acteerde niet direct op de beweging van het voorschip naar bakboord en de kapitein of een van zijn bemanningsleden attendeerde de loods niet op het uit koers raken. Rond 11.24 uur brachten de roeiers met hun boten de dokdraden naar het kraanschip. Ongeveer een minuut daarna, gaf de loods aan de sleepboot bakboord voor de opdracht om driekwart te trekken in een poging de beweging naar bakboord te corrigeren. Daarna volgde de opdracht aan deze sleepboot om vol te trekken. Vervolgens gaf de loods via de kapitein om 11.25:14 uur de opdracht aan de officieren op de brug om de boegschroeven aan te zetten naar stuurboord, om op die manier het voorschip weer terug in positie te brengen (figuur 6). Het voorschip begon om 11.25:53 uur terug naar stuurboord te draaien, waarbij het achterschip door het gebruik van de boegschroeven een beweging naar bakboord kreeg (figuur 7).



▲ Figuur 8: De roerpropellers worden bijgezet en de sleepboten aan stuurboord krijgen de opdracht om met vol vermogen te trekken.



▲ Figuur 9: Het kraanschip komt weer vrij van het boorplatform en neemt op'nieuw zijn positie voor de dokingang in.

Het kraanschip kwam om 11.26:10 uur in aanvaring met het hefbare boorplatform. Vlak voor de aanvaring gaf de kapitein aan de officieren de opdracht om de roerpropellers vol naar stuurboord aan te zetten in een

poging om met het achterschip vrij te blijven van het boorplatform. Ook kregen de sleepboten aan stuurboord de opdracht om vol te trekken. Dit is te zien in figuur 8. Hierdoor kwam het kraanschip weer vrij van het boorplatform en nam het een stabiele positie voor de dokingang in (figuur 9). Toen duidelijk werd dat er een persoon te water was geraakt, werd de dokoperatie afgebroken.

Zoekactie

Binnen een paar minuten na de aanvaring was bij medewerkers van de scheepswerf en roeiers die ter plaatse waren duidelijk dat er een persoon te water was geraakt.

De roeiers begonnen met hun boten direct naar de getroffen persoon te zoeken. Een medewerker van de scheepswerf belde het noodnummer, waarna de hulpverlening, gezamenlijke brandweer, politie, zeehavenpolitie en de veiligheidsregio werden ingeschakeld. Meerdere schepen van de brandweer, politie en het Havenbedrijf kwamen ter plaatse.

Na een uur ging de zoekactie over in een bergingsactie. De politie maakte hiervoor gebruik van het Landelijk Team Onderwaterzoekingen. Hierna nam de scheepswerf de zoekactie over en bleef zoeken met ingehuurd duikers, honden en sonarapparatuur. Het lichaam van het slachtoffer werd op 15 maart 2024 gevonden.

CONCLUSIES

Op een (reparatie)scheepswerf vindt vrijwel altijd werk plaats. Elk schip en de werkzaamheden op of aan een schip, worden beschouwd als individuele projecten en ook als zodanig beheerst. Het kan voorkomen dat projecten dicht bij elkaar komen en dat dit invloed heeft op de veiligheid van diegenen die op die projecten werkzaamheden uitvoeren. Zo ook tijdens dit voorval waarbij twee geheel verschillende projecten letterlijk elkaar raakten. Dat daarbij een dodelijk slachtoffer viel, onderstreept de noodzaak om te achterhalen hoe de risico's in een dergelijke situatie beter kunnen worden beheerst.

Uit het onderzoek naar het voorval blijkt dat in de risicobeheersing van gelijktijdige operaties binnen hetzelfde gebied op de scheepswerf meer aandacht nodig is voor de complexiteit van die gelijktijdigheid en nabijheid. Omdat de schepen zich fysiek op of nabij het terrein van de scheepswerf bevinden, is het de verantwoordelijkheid van de scheepswerf om hier het voortouw in te nemen. Dit ontslaat de opdrachtgevers er overigens niet van ook hun verantwoordelijkheid te nemen als het gaat om de risicobeheersing van simultane activiteiten. De directe oorzaak van het dodelijke voorval was de beknelling van de lasser tussen twee schepen na een aanvaring, doordat hij op een plek werkte waar hij zich in de line of fire van het kraanschip bevond.

Ontstaan van de aanvaring

De aanvaring ontstond doordat de achterkant van het kraanschip naar het boorplatform draaide als resultaat van een koerscorrectie met de boegschroeven op het uitzwaaien van het voorschip. De kapitein, zijn brugteam en de loods hadden geen eenduidige afspraken gemaakt over de manier waarop zicht gehouden kon worden op de manoeuvre en welke informatie van belang was om met elkaar te delen. De mogelijk heden van de NMS als hulpmiddel bij het manoeuvreren, zijn niet optimaal benut. In de communicatie tijdens de manoeuvre werd geen gebruik gemaakt van de beschikbare informatiebronnen (camera's, brugbemanning) op de brug die de loods en de kapitein konden ondersteunen bij het uitvoeren van de dokoperatie. De Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond heeft een verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat dit gebeurt en heeft procedures voor de manier waarop de voorbereiding van een dergelijke operatie plaats moet vinden en getoetst moet worden. Uit het onderzoek blijkt dat er geen waarborg is dat dit in de praktijk ook daadwerkelijk gebeurt.

De laswerkzaamheden op de hangsteiger

Het risicomangement van de laswerkzaamheden was gericht op het werk op de hangsteiger zelf. Binnen de werkcontext van de lasser was hij zijn werk veilig aan het uitvoeren. Hij en zijn leidinggevende zagen het gevaar van het passerende schip niet, waardoor zij zich niet bewust waren van het risico. Zij zijn ook niet door anderen gewezen op dit risico.

Een veiligheidsmanagementsysteem is er onder meer voor bedoeld om onbekende risico's in kaart te brengen. In het veiligheidsmanagementsysteem van de scheepswerf ontbreekt een manier om onbekende risico's, zoals bij dit voorval, te identificeren en daarop beheersmaatregelen te nemen. Zoals in het referentiekader wordt aangegeven, ligt de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij het management van een organisatie. Het management moet zorgdragen voor vaststelling en vervolgens uitvoering en handhaving van de veiligheidsaanpak.

Leren

Na het incident heeft de scheepswerf verschillende maatregelen genomen om toekomstige voorvallen te voorkomen. Een nieuw agendapunt in het gezamenlijke ochtendoverleg zorgt er nu voor dat scheepsbewegingen op of nabij het werfterrein standaard besproken worden. Bovendien is er een procedure toegevoegd die vereist dat er altijd een uitkijk aanwezig is wanneer werknemers op plaatsen werken waar scheepvaart passeert.



▲ Figuur 18: Overzicht van de havens rond de scheepswerf. (Bron: DHMR)

Het is positief dat de scheepswerf lessen trekt uit dit incident, maar wat nog ontbreekt is pro-actievere veiligheidscultuur op de werf. De scheepswerf onderneemt acties en campagnes om het veiligheidsbewustzijn bij medewerkers te vergroten. De nadruk ligt op leren van incidenten die al hebben plaatsgevonden. Risico's worden vaak ingeschat op basis van eerdere ervaringen. Als bepaalde handelingen altijd goed gaan, zien medewerkers mogelijk niet in dat er ook risico's kunnen zijn. Dit leidt tot blinde vlekken en het onderbelichten van potentiële gevaren.

In de aanpak van de scheepswerf is nog een verdiepingsslag nodig. Om risico's effectief en gestructureerd te kunnen identificeren, is het cruciaal om verschillende perspectieven te betrekken, vooral bij samenlopende activiteiten. Dit houdt onder meer in dat de werf ervoor zorgt dat alle betrokken partijen vooraf gezamenlijk scenario's met elkaar doornemen, de risico's die daarbij kunnen optreden in kaart brengen en handelingsopties afspreken.

De verantwoordelijkheid voor veiligheid bij dit soort activiteiten ligt vooral bij de scheepswerf. Opdrachtgevers hebben echter niet actief geïnformeerd naar de wijze waarop de werf die verantwoordelijkheid invult. Dit beperkt mogelijk de aandacht voor gedeelde preventieve maatregelen en maakt een proactieve veiligheidsaanpak lastiger.

Voor de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond geldt dat uit dit voorval lessen zijn te trekken voor zowel de voorbereiding als de uitvoering van complexe manoeuvres, zoals het indokken van een zeer groot kraanschip. Zo blijkt dat zich risico's kunnen voordoen die niet direct gerelateerd zijn aan de manoeuvre zelf (in dit geval werk aan een naastgelegen boorplatform), maar die wel onderdeel moeten zijn van de risicoanalyse voor die manoeuvre. Verder laat het onderzoek zien dat bij het accepteren van extra risico's (zoals overschrijding van windlimieten), verhoogde aandacht voor veiligheid en de communicatie daarover, essentieel is voor het veilig uitvoeren van de manoeuvre. In de uitvoering zelf gaat het erom de juiste balans te vinden tussen enerzijds vertrouwen op de ervaring en het improvisatievermogen van de loods, en anderzijds het volgen van de juiste procedures in combinatie met optimaal gebruik van technische hulpmiddelen. De Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond kan ervoor zorgen dat de loods tot die balans kan komen.

Tot slot blijkt uit het onderzoek hoe belangrijk het is dat betrokken partijen tijdens de uitvoering expliciet met elkaar blijven communiceren over risico's die zij zien, vooral als zich onvoorziene omstandigheden voordoen. De loods heeft hierbij een leidende rol.

Niet alleen door zelf expliciet met anderen te communiceren over wat hij gaat doen, maar ook door die anderen actief te vragen naar wat zij zien en om hem te attenderen op eventuele risico's.

(Bron en afbeeldingen: Onderzoeksraad voor Veiligheid, "Fatale aanvaring met een boorplatform in de Botlek". Foto's: Teun van der Zee, SAIPM 7000, 30-9-2018. SVANEN: 8-9-2018. Foto: NOBLE REGINA ALLEN, IMO 8771227: Marcel Coster, 26-12-2013, in de IJmondhaven te IJmuiden).





ANIMO, ENI 02319680, 1980 opgeleverd als LÜTT BIBER aan Grun, Bilfinger-Duitsland. 370 EPK, Caterpillar. 1990 verkocht aan P. Bruinsma Scheepvaart V.o.F., Vlaardingen, herdoopt WILLY-B. 2021 verkocht aan Sleepvaartbedrijf H.M. Cardol, Lissersbroek, herdoopt ANIMO. (Foto WILLY-B: Teun van der Zee, 30-9-2014).

JOSET, ENI 02718496, MMSI 245447000, sleepboot, PG5086, 550 PK, Caterpillar, 1979 opgeleverd als INO aan K. Kooren, Krimpen a/d IJssel. 1986 verkocht aan W. Bouwman & Zn. V.o.F., Zierikzee, herdoopt ANDRÉ. 1997 verkocht aan G. Bouwman Beheer B.V., Zierikzee. 2000 verkocht aan Blom B.V., Amsterdam, herdoopt JOKE. 2020 verkocht aan Sleepvaartbedrijf H.M. Cardol, Lissersbroek, herdoopt JOSET.

De sleepboten ANIMO en JOSET zijn verkocht via scheepsbemiddeling Damen Trading. Deze twee schepen, oorspronkelijk eigendom van Sleepvaartbedrijf H.M. Cardol uit Lisse, zijn verkocht aan La Société d'Incubation d'Entreprise et Formations SARL, gevestigd in de Democratische Republiek Congo (DRC). Deze acquisitie vond plaats in het kader van het initiatief "PMEs Mutualisation Rivière" van de Wereldbank, onderdeel van het COPA/TRANSFORM-project in de Democratische Republiek Congo. Het doel is om het economisch potentieel te ontsluiten door de scheepvaart op de Inkisi-rivier in Kisantu nieuw leven in te blazen. (Damen/MK, 2-2026).

ALTERA, IMO 1087134, kabellegger, 7.461 GT, 22-10-2024 kiel gelegd onder bouwnummer PARTNER 650, 14-2-2026 vertrokken van Szczecin met de sleepboot NEPTUN 11 met bestemming Hardinxveld-Giessendam, 19-2-2026 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden bij Neptune Shipyards, 8-2026 geplande oplevering aan N-Sea Group vlag: Nederland.

BRAVEHEART, in China gebouwde ponton voor Allseas, bestemd om te werken met de PIONEERING SPIRIT. Vervangt de IRON LADY. 13-2-2026 vertrokken van China naar Rotterdam met de sleepboot DE HONG, 2-3-2026 van Singapore naar Cape Town, 13-4-2026 ETA te Cape Town.

Nieuwe vrachtponton BRAVEHEART vertrok naar Rotterdam

Na 18 maanden fabricage, uitrusting en indienststelling is Allseas' nieuwe vrachtponton Braveheart uit China vertrokken naar Rotterdam.

Braveheart weerspiegelt Allseas' ethos van het ontwerpen en optimaliseren van geavanceerde apparatuur in eigen huis. Volledig ontworpen door Allseas-teams, bouwt haar ontwerp voort op tien jaar ervaring met het overbrengen van topsides en jassen van en naar Pioneering Spirit, evenals het in- en uitladen van fabricage- en afvalplaten in heel Europa.

Speciaal gebouwd om precies in de boegruimte van Pioneering Spirit te passen, maakt Braveheart naadloze overdracht van offshore structuren mogelijk – van buiten gebruik gestelde platforms die aan land gaan naar nieuwbouw bovengronds en offshore windonderstations die bestemd zijn voor installatie.

Zij aan schouder met het zusterschip Iron Lady introduceert Braveheart belangrijke upgrades, waaronder een diepere diepgang, een hogere laadcapaciteit op het dek en een volledig elektrisch ballastcontrolesysteem ontworpen voor snellere, veiligere en efficiëntere operaties.



Het is het ballastsysteem dat onze nieuwe vrachtpont echt definieert. Met krachtige elektrische pompen en 1,5 meter lange ballastleidingen kan het ongeveer 10 Olympische zwembaden water per uur verplaatsen. Op het hoogtepunt werkten ongeveer 450 mensen – werfteams, ingenieurs, kwaliteitscontroleurs, onderaannemers en een compact Allseas site team – zij aan zij om de voortgang op schema te houden. Nu onderweg naar Rotterdam verschuift de focus naar de definitieve voltooiing en operationele gereedheid, voorafgaand aan het ondersteunen van Pioneering Spirit's zware transportopdrachten in 2026 in de Noordzee, wat de langetermijncapaciteit en veelzijdigheid van de vloot van Allseas op lange termijn versterkt. (Persbericht en foto: Allseas, 27 februari 2026).

C-TROJAN, IMO 9988657 (NB-336), Damen Multicat 3113, 427 GT, 9-2022 besteld als SAFE 571843, 5-12-2022 kiel gelegd, 23-6-2023 van Gdansk met de sleepboot LEOPARD, 26/27-6-2023 op Skagen Anchorage, 30-6-2023 met assistentie van de sleepboot BROEDERTROUW XV te Dordrecht, 30-4-2024 geplande oplevering, 31-1-2026 gedoopt C-TROJAN met een fles Highland Park whisky door Karin Leask (echtgenote van de directeur van Leask Marine), 9-2-2026 proefvaart op MV2, 20-2-2026 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (571843) aan Leask Marine Ltd., Kirkwall, vlag: United Kingdom (MSJL7). 1.790 kW, 2 x Caterpillar C32 TTA ACERT.



DAMEN YN 571862, IMO 1020332, 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 op de proefvaart, 25-2-2026 proefvaart, 15-4-2026 geplande oplevering aan Damen Shipyards B.V. (Foto: Ruud Zegwaard, 24-2-2026).

N-Sea versterkt zijn vloot- en onderzeese activiteiten met ondersteuningsschip DOMINUS



N-Sea Group is verheugd aan te kondigen dat het een langetermijncharterovereenkomst is aangegaan met Rederij Groen voor het nieuw gebouwde offshore ondersteuningsschip DOMINUS. Het schip wordt gebouwd door PASSER op de scheepswerf De Hoop in Tolkamer, Nederland.

In de laatste week van februari vond de kiellegceremonie plaats, wat een belangrijke mijlpaal markeerde aangezien de bouw van het schip nu volledig in volle gang is. De levering van de Dominus staat gepland voor april 2027.

"Deze mijlpaal weerspiegelt onze voortdurende toewijding aan operationele excellentie en duurzame maritieme oplossingen," zegt Erik Groen, eigenaar van Rederij Groen. "Door innovatie te combineren met decennia aan maritieme expertise, zijn we trots onze gewaardeerde partner N-Sea te ondersteunen en bij te dragen aan een sterkere, veerkrachtigere maritieme sector. Om de uitstoot verder te verminderen, worden zeer efficiënte Tier 3-motoren met dieselelektrische voortstuwing geïnstalleerd. Er is ook zorgvuldig overwogen om de veiligheid en het welzijn van de bemanning verder te verbeteren. Dit sluit volledig aan bij de duurzaamheidsambities van zowel Rederij Groen als N-Sea."

"Bij Shipyard De Hoop geloven we dat sterke partnerschappen de basis vormen voor succesvolle projecten. Door samen met PASSER kunnen we innovatie, ervaring en precisie-engineering combineren. We kijken ernaar uit om dit schip vorm te zien krijgen en onze langdurige samenwerking voort te zetten," zegt Patrick Janssens, eigenaar van Shipyard De Hoop.

"Wij danken Rederij Groen en N-Sea oprecht voor het vertrouwen dat zij in ons hebben gesteld," zegt Lars-Fredrik Bakke, CEO van PASSER. "Dit contract is een belangrijke prestatie voor onze teams die over bedrijven en grenzen heen werken, en samen met Shipyard De Hoop kijken we ernaar uit om dit vaartuig als één team te leveren."

Met een lengte van 69,85 meter, een breedte van 15,77 meter en een diepgang van 4,50 meter is de Dominus ontworpen om veilige en efficiënte operaties in de veeleisende Noordze omgeving te ondersteunen. Het schip zal uitgerust zijn om een breed scala aan geavanceerde geofysische en onderzeese activiteiten uit te voeren, waaronder 2D/3D seismische en UXO-onderzoeken met brede swaden. De ruime dekindeling, de hefcapaciteit en het midscheeps moonpool bieden een sterk platform voor een aanzienlijke uitbreiding van de geotechnische capaciteiten van N-Sea, wat het geïntegreerde site research-aanbod van het bedrijf verder versterkt.

De toevoeging van de Dominus is een belangrijke stap in de langetermijnstrategie van N-Sea en toont de voortdurende inzet van het bedrijf om zijn toegewijde tonnage uit te breiden en te moderniseren. Deze investering volgt op de aanstaande levering van het Survey Vessel Geo Master in april 2026 en het nieuw gebouwde kabelinstallatie- en reparatievaartuig ALTERA in juni 2026. Samen versterken deze schepen verder de positie van N-Sea als toonaangevende aanbieder van geïntegreerde oplossingen voor onderzeese, meet- en kabelreparaties in de offshore energiesector.

"De bouw van de Dominus markeert een belangrijke mijlpaal in N-Sea's ambitie om ons leiderschap in geïntegreerde onderzeese en surveyoplossingen te versterken. Dit schip stelt ons in staat onze geofysische en geotechnische capaciteiten uit te breiden en steeds complexere offshoreprojecten met vertrouwen uit te voeren. We zijn er trots op samen te werken met onze partners aan een schip dat onze vloot voor de komende decennia versterkt." – Patrick Defilet, Directeur Survey, N-Sea Group.

N-Sea zal de Dominus onder volledig beheer en controle exploiteren. Speciale schepen stellen N-Sea in staat om met volledig geïntegreerde teams samen te werken, wat zorgt voor veilige, voorspelbare en hoogwaardige projectuitvoering voor haar klanten.

Vaartuigspecificatieblad * Over N-Sea

N-Sea is een end-to-end onderzeese dienstverlener. Met een vloot van 14 multifunctionele schepen en een reeks interne systemen en apparatuur levert N-Sea slimme, gebruiksvriendelijke oplossingen voor onderzeese infrastructuurprojecten in elke fase van de offshore activa levenscyclus voor klanten in de internationale offshore energiesector.

Onze maatwerkoplossingen richten zich op specifieke onderzeese mogelijkheden, zoals survey, UXO-identificatie en -vrijgave, kabelinstallatie en -reparatie, of IRM, constructie en uitfasering.

Met de ondersteuning van een ervaren, multidisciplinair offshore operations team integreren we deze op maat gemaakte capaciteiten in één project, waarmee we een slimme, gebruiksvriendelijke, veilige en duurzame oplossing leveren die de efficiëntie van onderzeese projecten verbetert en de projectrisico's voor onze klanten vermindert.

N-Sea Group is een particulier bedrijf met hoofdkantoor in Nederland, met meer dan 500 mensen die zowel offshore als aan wal, aan boord van schepen en in faciliteiten in Europa en het Midden-Oosten werken, en een omzet van €200 miljoen in 2025. (Persbericht en afbeelding: N-Sea, 9 maart 2026).

FAIRPLAY-99, IMO 1093614 (NB-336), Tug, RSD 2513, 353 GT, 98 NT, 97 DWT, 17-12-2025 te Hai Phong. 27-2-2026 te Moerdijk a/b m.s. AAL MELBOURNE, 2-1-2026 (BV) opgeleverd door Damen Song Cam (515050) als FAIRPLAY-99 aan Damen Workboats B.V. Gorinchem, vlag: St. Vincent & the Grenadines (J8B6852), bestemd voor Fairplay Towage. 6.862EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 170 x 215, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Tianjin, 2 x Azimuth Thruster. 28-2-2026 van Moerdijk naar Rotterdam, Waalhaven, 2-3-2026 te water gezet. 3-2026 overgedragen aan Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH, vlag: Duisland (DJCI2). 9-3-2026 van Rotterdam naar Hamburg.

EN AVANT 19, IMO 1082043 (NB-336), sleepboot, type Damen ASD 2811, 306 GT, 7-2024 in aanbouw onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513243, 24-10-2025 geplande oplevering, 25-8-2025 te water gelaten, 7-10-2025 technische proefvaart vanaf Cam Pha, Vietnam, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6818), 8-10-2025 proefvaart, 12-12-2025 te Hai Phong, 14-12-2025 van Hai Phong. 30-12-2025 te Shanghai. 2-1-2026 opgeleverd als EN AVANT 19 aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6818), bestemd voor Rederij T. Muller B.V., Dordrecht. 27-2-2026 gearriveerd te Moerdijk a/b m.s. AAL MELBOURNE, 28-2-2026 van Moerdijk naar Rotterdam, Waalhaven, 2-3-2026 te water gezet. 3-2026 onder Nederlandse vlag gebracht, roepsein PBQF.

GLOMAR WORKER, IMO 9344227 (NB-257), 13-11-2008 opgeleverd als BOURBON ARETHUSE aan Bourbon Gaia Supply SASU, Singapore, in beheer bij Bourbon Offshore Asia Pte. Ltd., Singapore. 1.969 GT, 1.200 DWT, 2.800 kW. 2-11-2009 verkocht aan Bourbon Subsea Services, St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4010, in beheer bij Bourbon Offshore Greenmar S.A. 2-2019 vlag: Panama, roepsein 3EKK8. 5-2019 (e) verkocht aan Glomar Offshore Worker N.V., Panama, roepsein 3EKK8, in beheer bij Glomar Shipmanagement B.V., Den Helder, herdoopt GLOMAR WORKER. 5-2019 te Abidjan a/b m.s. SUN RISE (IMO 9623219) gezet. 27-5-2019 gearriveerd op de ankerplaats bij Den Helder a/b m.s. SUN RISE. 4-6-2019 van Den Helder naar Gdynia, 9-6-2019 ETA te Gdynia. 17-2-2026 verkocht aan Barents Sea Engineering & Contracting LLP, Panama, in beheer bij Mistik Zeytinyagli Denizcilik Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi, Eceabat, Turkije, 2-2026 herdoopt DENAR PATHFINDER.

Subscribe for free
on tugezine.com

Free membership entitles
you to copies of the Tug e Zine,
Tug e Newsletter & exclusive
content on tugezine.com.

LÜTT MATTEN, IMO 1020291 (NB-336), Utility Vessel, Multi Cat 2309, 162 GT, 22-5-2023 te water onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571828, 19-1-2026 proefvaart, 20-1-2026 proefvaart op het Vuile Gat en naar Rotterdam, 8-3-2026 (e) opgeleverd als LÜTT MATTEN aan Otto Wulff GmbH & Co. K.G., vlag: Duitsland (DD9322). Trekkkracht 8,5 ton, 9 kn. 2 x 551 kW, 1,900 rpm, 2 x Volvo Penta D16. 9-3-2026 gearriveerd te Cuxhaven.



MARIA, IMO 8108171 (NB-309), 14-6-1983 te water, 28-11-1983 opgeleverd door Campanella Cantiere Navali S.p.A., Savona (91) als PRIAMAR aan Societa CarmeloNolifu Giovanni S.n.c., Savona-Italië (IKEE)). 173 BRT, 47 NRT, 109 DWT. 28,53 (24,36) x 8,06 x 4,14 x 3,280 meter. 2.040 EPK, 1.500 kW, 8 cyl, 4tew, 250 x 300, 825 rpm., Nohab-Polar F38V, Nohab Diesel AS. 4-4-2007 verkocht aan GiulianaBunkeraggi S.p.A., Triëst-Italië. 1-2-2020 verkocht aan Ocean S.r.l., Italië. 4-8-2022 verkocht aan 4Clans Ltd., Belize, roepsein V3VE9, in beheer bij Ocean S.r.l. 6-1-2023 in beheer bij Naviun B.V., Urk en Hakvoort Transport Shipping B.V., Urk. 2023 thuishaven en vlag: Basseterre-Saint Kitts and Nevis, herdoopt MARIA. 11-5-2023 verkocht aan Naviun Offshore B.V., Urk, vlag: Saint Kitts and Nevis, in beheer bij Naviun B.V., Urk. (Foto: Reinier van de Wetering, 02-03-2026 t.h.v. Maassluis-West met op sleep de tanker CARPE DIEM, ENI 02319231 (assistentie: NOVA, ex MARS VI), bestemming Lagos, Nigeria, 4-4-2026 ETA te Lagos.

NEPTUNE 615, IMO 1125053, Utility Vessel, EuroCarrier 2409, 160 GT, 133 DWT, 2-12-2025 te water gelaten onder bouwnummer NEPTUNE 615, 5-1-2026 proefvaart, 6-1-2026 proefvaart in de Europoort, MV2 en terug naar de werf te Aalst, 3-2026 geplande oplevering als 360 RAMBLER aan Neptune Shipyards B.V., Hardinxveld-Giessendam, vlag: Nederland (PBBT).



OOS GRETHA, IMO 9650963 (NB-280), semi-sub. kraanplatform, 1-9-2010 contract en eerste staal gesneden, 30-12-2010 kiel gelegd, aanvankelijk i.a. als EXPLORE LIFTER, 10-11-2012 te water gelaten, 5-11-2012 (AB) opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. (Yro-2007-218) als EXPLORER LIFTER aan Isle Horizon Limited., vlag: Marshall Islands (V7YP4), in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. 11-2013 herdoopt KAITUO YONGSHI. 2013 in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. en OOS International B.V., 13-12-2013 (AB) herdoopt OOS GRETHA. 4-2016 in charter Petrobrás. 2019 verkocht

aan Isle Horizon Limited., Majuro-Marshall Islands (V7YP4). 7-8-2019 herdoopt CIMC GRETHA. 22-4-2021 herdoopt HUA DIAN ZHONG JI 01. 23-10-2025 Bluewhale Offshore heeft een accommodatie- en zwaartransportcontract voor de SSCV BLUE GRETHA veiliggesteld met de EPC-aannemer voor het Bonga North-project in Nigeria. 2025 herdoopt BLUE GRETHA. (Foto: OOS).

OOS SEROOSKERKE, IMO 9826512 (NB-280), hijs- en accommodatieplatform, 29-6-2017 eerste staal gesneden, 27-9-2018 uitgedokt bij China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd., Haimen (163-1), 30-9-2018 (AB) te water, in aanbouw als OOS SEROOSKERKE voor OOS International B.V., Serooskerke, vlag: Marshall Islands (V7XD4), 8-2019 geplande oplevering, 9-10-2020 van Taicang op proefvaart, 10-10-2020 op Luhuashan Anchorage. 5-11-2020 op Luhuashan Anchorage. 2 x 2.200 ton Huisman kranen, 137,75 x 81,00 x 42,80 (12,00) x 11,50 meter (ex thrusters), 15-11-2020 vlag: Liberia (D5YZ3), herdoopt ZHAO SHANGHAI SHI 3. 17-1-2021 opgeleverd als ZHAO SHANGHAI SHI 3 aan Hailong Sixteen (Tianjin) Leasing Company Limited, Monrovia-Liberia (D5YZ3). 53.954,36 GT, 48.353,18 NT. 31.038,5 DWT. 22-2-2021 (F) vlag: China (BOOF5). 10-2025 herdoopt BLUE QILIN.

BlueOOS

Deze naamsverandering vond plaats als onderdeel van een grotere strategische samenwerking: Joint Venture: OOS International uit Serooskerke is een samenwerking aangegaan met het in Singapore gevestigde Blue Whale Offshore.

Nieuwe Identiteit: Door deze samenwerking is de bedrijfsnaam gewijzigd naar BlueOOS en zijn de schepen in de vloot hernoemd naar de "Blue"-serie.

Status: Volgens recente vlootupdates (januari 2026) is de BLUE QILIN (de voormalige OOS SEROOSKERKE) momenteel in voorbereiding voor proefvaarten. Het schip heeft naast de huidige namen ook een eerdere Chinese werknaam gehad tijdens de bouw en proefvaarten. Hieronder volgt het overzicht van de namen van het schip met IMO-nummer 9826512: BLUE QILIN (Huidige naam): Deze naam is officieel sinds oktober 2025, na de vorming van de joint venture BlueOOS tussen OOS International en Bluewhale Offshore.

OOS Serooskerke: Dit was de oorspronkelijke commerciële naam waaronder het schip werd besteld, gebouwd en gepresenteerd aan de markt.

HUA YE LONG: Tijdens de bouw bij de scheepswerf van China Merchants Heavy Industry (CMHI) en de vroege registratiefase stond het schip geregistreerd onder de Chinese naam HUA YE LONG. (Info: OOS/BlueOOS/MK).

OOS WALCHEREN, IMO 9826524 (NB-280), hijs- en accommodatieplatform, 5-8-2016 contract, 24-5-2018 eerste staal gesneden, 4-12-2018 kiel gelegd, 16-7-2019 dok open gezet, 18-7-2019 uitgedokt bij China Merchants Heavy Industry (Jiangsu) Co. Ltd., Haimen (163-2), in aanbouw voor OOS International B.V., Serooskerke, vlag: Marshall Islands, 2 x 2.200 ton Huisman kranen, 137,75 x 81,00 x 42,80 (12,00) x 11,50 meter (ex thrusters). 2-2020 geplande oplevering, 16-7-2020 i.a. onder vlag van Marshall Islands (V7XD2), 4-2-2021 vlag: Liberia (D5ZK7) en herdoopt HAI SHI 5. 21-2-2021 op Luhuashan Anchorage. 25-3-2021 (AB) opgeleverd als HAI SHI 5 aan Hailong Seventeen (Tianjin) Leasing Company Limited, Liberia. 21-4-2021 vlag: China (BOPP8). 53.960,87 GT, 48.359,69 NT, 31.039 DWT. 202- vlag: Liberia (5LYI9). 2025 herdoopt BLUE PHOENIX.

P&O GHAITH, IMO 1070985, Tug 263 GT, 87 DWT, 9-11-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (513649) als P&O GHAITH aan P&O Maritime Arabia Ltd., Al-Khobar, Saudi Arabia, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6811).

P&O AL SABA, 1070997, Tug 263 GT, 87 DWT, 9-11-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (513650) als P&O AL SABA aan P&O Maritime Arabia Ltd., Al-Khobar, Saudi Arabia, vlag St. Vincent and Grenadines (J8B6812).

SMIT SCHELDE, EU 2008430 (Z-98), 11-12-1981 proefvaart en opgeleverd door Scheepswerf van Goor B.V., Monnickendam (677) als ALFONS W. SR. aan Gebr. A. & L. Wilson, Rotterdam. 113 ton, 20,05 x 9,52 meter, 1.450 EPK, 2 x Caterpillar. -- vervangen door 1 x 750 EPK, Caterpillar 3508DI-TA en 1 x 953 EPK, Mitsubishi S12A2-MPTK. 28-5-1984 in dienst bij Smit Int. Havensleepdiensten B.V., Rotterdam als SMIT SCHELDE. 1988 ingebracht bij Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 1-9-1991 ingebracht bij Interriver B.V., Rotterdam, herdoopt SCHELDE. 1999 ingebracht bij Sleepdienst Eerland B.V., Rotterdam. 2002 ingebracht bij Smit Transport Europe B.V., Rotterdam. 12-12-2002 verkocht aan A.M. Bruinsma, Zwijndrecht, herdoopt NOVALITE. ENI 02008430. 2007 verkocht aan R. Braamkolk, Barendrecht, herdoopt SHADOW. 2011 verkocht aan Duwboot Shadow B.V., Heerjansdam, in beheer bij R. Braamkolk. 2024 als SHADOW verkocht aan Cofco Int., Boekarest.





SMIT-LLOYD 29, IMO 8121276 (NB-317), 8-12-1982 opgeleverd als SMIT LLOYD 29. 1994 verkocht aan Smit Lloyd Shilbaya (Egypt) Ltd., Alexandria-Egypte (SSIK), herdoopt SMIT LLOYD ASWAN. 1999 verkocht aan Ocean Marine Services (Egypt) Ltd., Caïro-Egypte, herdoopt OCEAN ASWAN. 1-2022 verkocht aan Alsindbad Sea Shipping Co. Inc., Panama, thuishaven en vlag: Moroni-Comoros (D6A2885), herdoopt OCEAN TIGER. 7-11-2022 verkocht aan IME Bunkering LLC, Dubai, vlag: United Arab Emirates (A6E2228), herdoopt PARDI. 3-10-2025 verkocht aan A. Momeni, Dubai, vlag: Palau (T8A5393), in beheer bij Garnet Global Business LLC, Muscat, Oman en Starshell Marine Inc., 10-2025 herdoopt PARDIS. (Foto: Ko Pauwels).

SMIT-LLOYD 111, IMO 7402427 (NB-314) 14-7-1975 opgeleverd door B.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen (719) als SMIT-LLOYD 111 aan Smit-Lloyd B.V., Rotterdam. 1.295 BRT, 7.500 EPK. 1987 vlag: Bahamas (C6CH3). 1992 verkocht aan Lombardia Shipping Co. S.A., Bahamas, in beheer bij Smit Fleet Services B.V. 1998 verkocht aan SEACOR-Smit (Aquitaine) Ltd., vlag: Bahamas, in beheer bij Smit International Singapore Pte. Ltd. 30-12-1999 herdoopt SMIT LUMUT. 8-2004 verkocht aan Edremony Corp., vlag: St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Sterling Management Ltd., Nassau, 14-9-2004 herdoopt JASCON 22. 2005 (e) in beheer bij Walvis Nigeria Ltd., Lagos, Nigeria. 10-2012 (e) in beheer bij West African Ventures Ltd., Lagos, Nigeria. 6-10-2013 (AB) vlag: Nigeria, roepsein 5NWN7. 12-2-2018 laatste melding: te Onne, Nigeria. 10-2020 opgelegd.



VB-048, IMO 1061829, Tug, RSD 2513, 353 GT, 30-9-2024 kiel gelegd, 3-11-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (515048) als VB-048 aan BT Luxembourg II S.à.r.l., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6823). 11-2025 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen voor de thuisreis. 28-2-2026 van Malaga, 8-3-2026 te Rotterdam. Tbn VB FOXTROT. (Foto: Hans de Klerk, 8-3-2026).

VB-049, IMO 1061831, Tug, RSD 2513, 353 GT, 30-9-2024 kiel gelegd, 3-11-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (515049) als VB-049 aan BT Luxembourg II Sarl, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6824). 11-2025 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen voor de thuisreis. 28-2-2026 van Malaga, 8-3-2026 te Rotterdam. Tbn VB FANTASTIC.

VB-651, IMO 1098315, Tug, 263 GT, 12-1-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong als VB-651 aan BT Luxembourg II S.à.r.l., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6849), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 27-2-2026 van Cape Town naar Abidjan, 13-3-2026 ETA te Abidjan.

VB-652, IMO 1098327, 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.

VB BOLUMAN, IMO 1082378, Tug, RSD 2513, 353 GT, 98 NT, 97 DWT, 16-7-2024 kiel gelegd, 17-10-2025 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (515047) als VB-047 aan BT Luxembourg II S.à.r.l., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6805). Trekkkracht 80 ton. 10-2025 in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen voor de thuisreis. 24-2-2026 gearriveerd te Tilbury. 2-2026 vlag: United Kingdom (MSYU6), 2-2026 in beheer bij Boluda Towage SMS Ltd., Hessle, United Kingdom, 2026 herdoopt VB BOLUMAN.

WINDCAT 63, IMO 1071654, Offshore Supply Ship, 148 GT, 30-6-2024 kiel gelegd onder bouwnummer DIJKSTRA 653, 2026 te water, 5-2-2026 geplande oplevering als WINDCAT 63 aan Windcat Workboats Int. B.V., IJmuiden, vlag: United Kingdom.

WINDCAT 66, IMO 1071680, Offshore Supply Ship, 148 GT, 3-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 671, 6-2-2026 geplande oplevering als WINDCAT 66 aan Windcat Workboats Int. B.V., IJmuiden, vlag: United Kingdom (MSZQ4).

WINDCAT 67, IMO 1156181, Offshore Supply Ship, 150 GT, 12-5-2025 kiel gelegd onder bouwnummer WOUDESEND DOK S25917, 31-3-2026 geplande oplevering door Dok- en Scheepsbouw Woudsend als WINDCAT 67 aan Windcat Workboats Int. B.V., IJmuiden, vlag: United Kingdom (MSZQ2).

WORLD TRADER, IMO 7000724. 8 december 2025 te Brest en aangehouden.

Sleepboot nog steeds vast, bemanning aan boord zonder loon

De WORLD TRADER ligt al meer dan twee maanden stil in het 5e bassin in Brest. De twee bemanningsleden hebben geen salaris ontvangen. De Mor Glaz-vakbond verklaarde dat "dit schip geen vlag meer heeft" en riep op tot confiscatie. De opbrengst van de verkoop voor sloop zou gebruikt kunnen worden om de achterstallige lonen van de bemanningsleden die aan boord zijn gebleven te betalen. De vakbond benadrukte dat een bijeenkomst van de Commissie voor het Welzijn van Zeevarenden essentieel is. Laure Tallonneau, inspecteur bij de Internationale Vakbond voor Transportarbeiders, hoopte dat de maritieme autoriteiten snel zouden besluiten het schip te confisqueren en dat de bemanning spoedig naar huis zou kunnen terugkeren. Marcos Hernandez en Jairo Cordova, twee Venezolanen, gingen in Nederland aan boord van de WORLD TRADER, in dienst van een gewetenloze reder. Deze Spanjaard, gevestigd in Portugal, besloot de voor de sloop bestemde sleepboot weer in de vaart te brengen door de boot in Belize te registreren. (Timsen, 20-2-2026)



Hapag-Lloyd

Hapag Lloyd is in vergevorderde gesprekken om de Israëlische containerrederij Zim over te nemen. De gesprekken zijn in een vergevorderd stadium gekomen, volgens een verklaring die zondagavond (15 februari) door Hapag-Lloyd Aktiengesellschafton werd uitgegeven, hoewel er nog geen bindende overeenkomsten zijn ondertekend.

Hoewel geen prijs door beide partijen is genoemd, schatten de Israëlische media de deal op ongeveer 4,2 miljard dollar, waarmee het Zim's marktkapitalisatie van 2,7 miljard dollar op het moment van schrijven overtreft. (Persbericht).



HAMBURG EXPRESS, foto: HAMBURG EXPRESS: Hapag-Lloyd

Voorzitter van de Raad van Bestuur van ZIM: Maersk heeft ook een bod ingediend

Maersk nam deel aan de biedingsstrijd voor het Israëlische containerbedrijf ZIM, maar moest worden overboden door het Duitse Hapag-Lloyd, wat uiteindelijk de prijs verhoogde.

De verkoop van de Israëlische rederij ZIM ontwikkelde zich tot een concurrentie tussen drie partijen: Hapag-Lloyd, Maersk en het eigen management van de rederij.

Dit blijkt uit een interview met de voorzitter van ZIM, Yair Seroussi, in de Israëlische media Calcalist, waarin hij uitgebreid over de onderhandelingen praat.

Volgens hem ontving de raad tegelijkertijd drie biedingen. Hapag-Lloyd begon met \$32 per aandeel, Maersk met \$29, terwijl het management \$20 per aandeel bood. (Persbericht/Soefart).

Maersk

A.P. Møller heeft een contract getekend tot de bouw van acht nieuwe schepen van 18.600 TEU als onderdeel van onze lopende vlootvernieuwing om ons toekomstige oceaan netwerk versterken. Belangrijke feiten over de nieuwe vaartuigserie:

Elk vaartuig zal 366 meter lang en 58,6 meter breed zijn

Dual-fuel motoren die kunnen werken op bunkerbrandstof of vloeibaar gas

Levering gepland voor 2029 en 2030

We hebben de overeenkomst ondertekend samen met New Times Shipbuilding Co. Ltd. in China.

Met deze acht nieuwe schepen hebben we nu in totaal 33 schepen besteld - waarvan er vier gepland staan voor levering in de rest van 2026. (Persbericht 9-2-2025).

156.500 GT schepen in bestelling bij New Times Shipbuilding Co. Ltd.: NEW TIMES 0215801, IMO 1101552, 23-11-2028 geplande oplevering, NEW TIMES 0215802, IMO 1101564, 18-1-2029, NEW TIMES 0215803, IMO 1101576, 21-3-2029, NEW TIMES 0215805, IMO 1101590, 11-7-2029 en NEW TIMES 0215806, IMO 1101605, 1-9-2029

Schaduwvloot: 292 reizen van de schaduwvloot in Deense wateren in één jaar

Voor het eerst heeft de Deense Maritieme Autoriteit de reizen van door de EU goedgekeurde schepen in Deense wateren over een onafgebroken periode van 12 maanden berekend. Het rapport, dat de dienst voor DR opstelde, toont aan dat goedgekeurde schaduwvlootschepen vorig jaar 292 keer door Deense wateren voeren.

AQUILA II, IMO 9281152, Crude Oil Tanker, 80.620 GT, 159.073 DWT, 30-3-2004 opgeleverd ASTRO POLARIS aan Continental Transport, Griekenland. 12-7-2022 verkocht aan Linnet Marguerite Ltd., Panama, in beheer bij Occee Co. Ltd., Rizhao, Shandong, China. 1-2025 vlag: Panama (False) (3E2714).

Tanker geënterd door Amerikaanse troepen

Op 9 februari 2026 voerden Amerikaanse militaire troepen een inspectie, maritieme interceptie en enteractie uit op de 'Aquila II', onderweg van Visakhapatnam, zonder incidenten in het verantwoordelijkheidsgebied van INDOPACOM in de Indische Oceaan. De 'Aquila II' opereerde in strijd met de door de VS ingestelde quarantaine voor gesanctioneerde schepen in het Caribisch gebied. Het Amerikaanse ministerie van Oorlog volgde en achtervolgde het schip van het Caribisch gebied tot de Indische Oceaan. De 'Aquila II' werd op 10 januari 2025 door het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën aangewezen als geblokkeerd bezit dat gelinkt is aan de Russische energiesector. Het ministerie van Financiën identificeerde het schip als eigendom van Sunne Co Limited, een bedrijf dat op 10 januari 2025 onder Executive Order 14024 werd gesanctioneerd vanwege activiteiten in de Russische energiesector. Op dezelfde dag legden de Verenigde Staten beperkingen op aan de tanker omdat het bedrijf er belangen in had. Het schip was ook onderworpen aan sancties opgelegd

door het Verenigd Koninkrijk, de Europese Unie, Canada, Oekraïne en Zwitserland. Op 17 juli 2025 stond de vlag van het schip als onbekend geregistreerd, hoewel het onder Panamese vlag voer.

Het schip was op 3 januari uit Venezuela vertrokken onder de schuilnaam 'Cape Balder' en gedeeltelijk geladen met ruwe olie. Het was een van de minstens zestien tankers die Venezolaanse havens verlieten, in weerwil van de door de VS opgelegde maritieme blokkade in het kader van Operatie Southern Lance. Het Amerikaanse ministerie van Financiën heeft de door Sunne gecontroleerde tankers er eerder van beschuldigd risicovolle scheepvaartpraktijken te hanteren en olie te vervoeren tegen een prijs die hoger ligt dan de door de G7 vastgestelde limiet van \$60 per vat. Het netwerk heeft herhaaldelijk scheepsnamen, vlaggen en eigendomsstructuren gewijzigd om handhaving te ontwijken, terwijl het tegelijkertijd doorgaat met het vervoeren van gesanctioneerde Russische, Venezolaanse en Iraanse olie. (Timsen, 10-2-2026),



ETHERA, IMO 9387279, Chemical/Oil Products Tanker, 29.605, 46.606 DWT, 18-7-2008 opgeleverd als ENERGY PROGRESS aan Riverstone Marine Ltd., Isle of Man, in beheer bij Golden Energy Management S.A. en Enterprises Shipping & Trading. 11-2022 vlag: Panama, herdoopt LHOTSE. 24-5-2024 verkocht aan Lago International S.A., Panama, in beheer bij Algae Ship Charter FZCO en Zulu Ships Management. 10-1-2025 in beheer bij Tarabya Logistics Ltd. 5-2025 herdoopt ETHERA. 8-2025 vlag: onbekend. 29-9-2025 in beheer bij Fleet Armada Pvt. Ltd., Navi Mumbai. 9-2025 vlag: Guinea (FALSE) (3X2122). 1-3-2026 gearriveerd te Zeebrugge en aan de ketting gelegd. (Foto: Marcel Coster, 22-9-2009).

Tanker van de schaduwvloot in beslag genomen

In een gecoördineerde actie voor maritieme veiligheid hebben de Belgische strijdkrachten, met strategische steun van de Franse defensie, met succes de 'Ethera' geënterd en onderschept. Het schip, dat deel uitmaakte van de Russische 'schaduwvloot', opereerde onder een web van sancties en gespreide vlaggen om internationale prijsplafonds voor olie te omzeilen. De operatie had de codenaam 'Operatie Blauwe Indringer'. Aan de operatie namen 93 Belgische soldaten en twee Franse helikopters deel. Rond middernacht lokale tijd vielen de troepen de producttanker aan, terwijl deze langs de kust voer op een reis vanuit Marokko. De status van het schip was 'wachtend op orders', hoewel men vermoedde dat het op weg was naar de Russische olieterminals in de Oostzee.

Het Verenigd Koninkrijk legde in 2024 aanvankelijk sancties op aan de exploitant van het schip, een in Dubai gevestigd bedrijf met banden met Iran, vanwege de pogingen van het bedrijf om Russische olie te vervoeren. In 2026 werden de sancties tegen het schip zelf aangescherpt. De Europese Unie legde in 2025 sancties op aan de tanker. De Verenigde Staten namen het schip in juli 2025 op in een bredere strategie om een van de Iraanse elites aan te pakken. De 'Ethera' wordt geëxploiteerd door een bedrijf dat gelieerd is aan het netwerk van Mohammad Hossein Shamkhani, de zoon van Ali Shamkhani, een topadviseur van de Iraanse opperste leider. Israël noemt Ali Shamkhani als een van de slachtoffers van de operatie "Roaring Lion" tegen Iran op 28 februari. Hossein zou beschikken over een vloot van ongeveer 40 tankers en containers en een netwerk van bedrijven die volgens de Amerikanen olie en aardolieproducten, evenals andere lading, vanuit Iran en Rusland naar kopers over de hele wereld vervoeren en daarmee tientallen miljarden dollars winst genereren.

De 'Ethera' is gesanctioneerd door de EU, de VS (OFAC) en het VK. Het schip is gelinkt aan het in de Verenigde Arabische Emiraten gevestigde Fractal Marine DMCC, een belangrijke speler in het omzeilen van wereldwijde energysancties.

De tanker werd van zijn oorspronkelijke koers afgeweken en op 1 maart 2026 de haven van Zeebrugge binnengeleid, waar hij na aankomst rond 8.00 uur officieel in beslag werd genomen door de autoriteiten. Er werd een boete van maximaal € 10 miljoen verwacht. De duur van de detentie is onzeker tot het onderzoek was afgerond. Het schip had een bemanning van 21 personen aan boord. (Timsen, 2-3-2026).

Inspectie van tanker gaande

Het onderzoek naar de 'Ethera' in Zeebrugge was nog gaande. Het schip zou deel uitmaken van de Russische schaduwvloot. Diverse diensten, waaronder de maritieme politie, voerden nog steeds inspecties uit. Er werd een technische keuring uitgevoerd om te bepalen of de tanker aan alle eisen voldeed om in het Belgische deel van de Noordzee te mogen varen. Ook de 21 bemanningsleden werden gecontroleerd. Zij hadden de opdracht gekregen aan boord te blijven. Het was hen niet toegestaan het schip te verlaten. Mochten zij het schip toch verlaten, dan zou de Immigratiedienst gecontacteerd moeten worden, omdat zij niet over de benodigde papieren beschikten om te kunnen concluderen dat zij zich in het land bevonden. Wat er met het schip en de bemanning zou gebeuren, hing af van het aantal overtredingen. De boete voor varen onder valse vlag bedroeg 10 miljoen euro. Mocht worden vastgesteld dat de boete van 10 miljoen euro te hoog is, dan kan het schip daadwerkelijk worden afgedankt. En dan is het natuurlijk aan de Belgische autoriteiten om te beslissen wat er met het schip gebeurt. Maar volgens mijn informatie was het schip nog in goede staat en daarom meer waard dan de boete. In die zin was de kans groot dat hij na betaling van de boete zou worden vrijgelaten. (Timsen, 3-3-2026).

ETHERA in beslag genomen na inspectie vanwege 45 gebreken

België heeft op 3 maart bekendgemaakt dat de inspectie van de ETHERA is afgerond. Het is bevestigd dat het schip onder een valse vlag voer, zonder de juiste certificaten en met meerdere veiligheidsvoorschriften. Het schip werd in 2024 aangeschaft door de zoon van een van Irans belangrijkste adviseurs van de Opperste Leider. De vader zou, net als de Opperste Leider zelf, zijn omgekomen bij de luchtaanvallen op Iran op 1 maart. De VS hadden de tanker in juli 2025 gesanctioneerd vanwege de banden met Iran en stelden dat het schip werd gebruikt voor het transport van Russische olie, in strijd met de sancties. De Belgische ministers van Justitie en Mobiliteit bevestigden dat het schip geen geldige registratie of certificaten had. Inspecteurs constateerden in totaal 45 overtredingen, waaronder technische mankementen. De tanker is veroordeeld tot een boete van € 10.020.000. Bovendien blijft het schip in beslag genomen totdat de eigenaar heeft aangetoond dat het een vlagstaat heeft en over de juiste certificaten beschikt. Het schip zal ook een nieuwe inspectie moeten ondergaan om te bevestigen dat de veiligheidsgebreken zijn verholpen. Aan boord bevond zich een bemanning van 21 personen, bestaande uit een Russische kapitein, zeven officieren (waaronder drie uit India, drie uit Georgië en één uit Indonesië) en dertien bemanningsleden, allen uit India. De bemanning heeft opdracht gekregen aan boord te blijven totdat het schip toestemming krijgt om te vertrekken. De inbeslagname maakte deel uit van de inspanningen van België om Europese sancties af te dwingen en de Noordzee te beschermen. De duur van de detentie hing af van de eigenaar van het schip. De tanker moet in Zeebrugge blijven totdat de boete is betaald en de volgende inspectie de naleving van de voorschriften bevestigt. (Timsen, 4-3-2026).

Iran oorlog



Zr.Ms.EVERTSEN F805, op verzoek van Frankrijk ingezet ter bescherming van het vliegdekschip CHARLES DE GAULLE (R91) en Cyprus tegen Iraanse drones en raketten. Ook Italië, Spanje en Frankrijk sturen schepen en andere eenheden om Cyprus te beschermen. (Foto: Teun van der Zee, 7-9-2025, Parkkade).

ATHE NOVA, IMO 9188116, Asphalt/Bitumen Tanker, 2.502 GT, 2.915 DWT, 20-3-1998 opgeleverd als SINGAPURA SELATAN. 16-2-2015 verkocht aan Ocean Topaz Shipping Inc., Panama, 2015 herdoopt GP ASPHALT III. 10-2019 herdoopt OCEAN TOPAZ I. 4-2020 vlag: Cook Islands. 8-9-2020 verkocht aan Athe Nova Shipping Inc., Kameroen, 9-2020 herdoopt ATHE NOVA. 3-2022 in beheer bij Hessonite Ship Management LLC, Dubai. 4-2014 vlag: Honduras.

Iran eiste de verantwoordelijkheid op voor de aanval op een bitumentanker.

De Iraanse Revolutionaire Garde heeft de verantwoordelijkheid opgeëist voor een aanval op de ATHE NOVA, die zich momenteel voor de kust van Khor Fakkan bevindt. De ATHE NOVA heeft een geschiedenis van het vervoeren van energie voor Iraanse doeleinden en was een ongebruikelijk doelwit voor de Iraanse strijdkrachten. Het schip heeft eerder de Iraanse haven Soroosh en havens in Oman aangedaan. De ATHE NOVA zou een "illegale" oversteek van de Straat van Hormuz hebben geprobeerd en werd geraakt door twee drones. Vlak voor de vermeende aanval vertoonde de ATHE NOVA AIS-bewegingsgedrag dat consistent was met een noodsituatie of rondhangen in de Straat van Hormuz. Met een leeftijd van 28 jaar was het schip al langer dan de normale commerciële levensduur van een tanker en heeft het een uitgebreide geschiedenis van inspecties en aanhoudingen. Inspecteurs van de Port State Control (PSC) hebben bij elke inspectie sinds 2015 problemen aan boord geconstateerd; het schip werd voor het laatst in 2023 in India geïnspecteerd, waarbij problemen werden gevonden met luiken, corrosie op het dek, reddingsboten, boormachines en de veiligheid van elektrische apparatuur. (Timsen, 2-3-2026).

HERCULES STAR, IMO 9916135, Oil Products Tanker, 6.081 GT, 7.998 DWT, 5-2022 opgeleverd als HERCULES STAR aan Macaw Shipping Ltd., Malta, in beheer bij Peninsula Petroleum SL, Los Barrios (Cadiz), Spanje.

Tanker aangevallen nabij de Straat van Hormoz

De tanker HERCULES STAR, onderweg van Abu Dhabi naar Dubai, werd op 1 maart 2026, op ongeveer 17 mijl ten noordwesten van Mina Saqr voor de kust van de Verenigde Arabische Emiraten, getroffen door een onbekend projectiel. De aanval vond plaats nabij de Straat van Hormuz, de ingang van de Perzische Golf. Verdere details over de schade of het aantal slachtoffers zijn op dit moment nog onduidelijk. (Timsen, 2-3-2026).

LIBRA TRADER, IMO 9562673, Crude Oil Tanker VLCC, 160.601 GT, 310.339 DWT, 30-9-2010 opgeleverd als LIBRA TRADER, vlag: Marshall Islands (V7UX2), in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. en MOL Tankship Management Pte. Ltd. 10-8-2016 verkocht aan Excellent Navigation S.A., Marshall Islands (V7UX2), in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. en MOL Tankship Management Pte. Ltd. 10-8-2023 verkocht aan Legend Transport Inc., Marshall Islands (V7UX2), in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. en MOL Tankship Management Pte. Ltd. 10-10-2025 in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd. en MOL Global Ship Management Pte. Ltd.

GOLD OAK, IMO 9806342, Bulk Carrier, 23.232 GT, 37.732 DWT, 9-11-2017 opgeleverd als GOLD OAK aan Basic Eternity Line S.A., Panama (HPKE), in beheer bij Minamoto Kisen Corp Ltd. en Toei Korea Ltd. 9-11-2023 in beheer bij Goldenport Shipmanagement Ltd., Athene. 7-11-2025 verkocht aan Merlin Mare Ltd., Panama, in beheer bij Goldenport Shipmanagement Ltd., Athene.

Twée schepen geraakt door projectielen voor de kust van Fujairah.

De LIBRA TRADER, onderweg van Mina al Ahmadi, werd op 3 maart 2026 getroffen door een onbekend projectiel op positie 25.13 N en 056.53 OL, op ongeveer tien zeemijl voor de kust van Fujairah. Het projectiel beschadigde de schoorsteen en brokstukken en het projectiel werden van het dek geborgen. In een apart incident, ongeveer zeven zeemijl ten oosten van Fujairah, werd het vrachtschip m/v GOLD OAK (IMO: 9806342), onderweg van Singapore naar Fujairah, getroffen door een onbekend projectiel dat de stalen romp beschadigde. Het schip had op 28 februari voor anker gelegen voor de kust van Fujairah op positie 25.13 NB en 056.53 OL. (Timsen, 5-3-2026).

LOUIS P, IMO 9749336, Chemical/Oil Products Tanker, 17.858 GT, 25.161 DWT, 23-5-2016 opgeleverd als LOUIS P door Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd., Ulsan (2554) aan Sterling Ocean Chemical TKS II, Marshall Islands (V7MW7), in beheer bij Alterna Capital Partners LLC, Wilton CT, U.S.A. en Fleet Management Ltd., Hong Kong.

Iran eiste de aanval op de tanker op.

Iran kondigde op 6 maart 2026 aan dat de 'LOUIS P', die in de Perzische Golf voer, doelwit was geworden omdat deze "banden zou hebben met de VS". Volgens een verklaring van de Islamitische Revolutionaire Garde (IRGC) werd de olietanker rond het middaguur geraakt door een onbemand luchtvaartuig (UAV) van de marine van de IRGC in de Perzische Golf.

De Revolutionaire Garde had eerder verklaard dat alle Amerikaanse en Israëlische bezittingen in de regio als legitieme doelwitten worden beschouwd. (Timsen, 7-3-2026).

MAKRAN 441, IMO 9486910, helietermoederschip, 10-9-2009 te water, 8-3-2010 opgeleverd Sumitomo Heavy Industries Marine & Eng. Co. Ltd., Yokosuka (1354) als AL BUHAIRA aan Fal Shipping Co. Ltd.,

Liberia (A8TO5). Crude Oil Tanker. 55.909 GT, 105.319 DWT. 8-3-2010 No Longer updated by (LRF). 6-2013 herdoopt BETA. 2020 verkocht aan Islamic Republic Of Iran Navy, Bandar Abbas, Iran. Verbouwd tot helipectermoederschip. 13-1-2021 in dienst gesteld als MAKRAN 441. (Photo by Fars Media Corporation, Wikipedia).

Voormalige tanker vernietigd bij Amerikaanse aanval voor de kust van Bandar Abbas

Het Iraanse marineschip MAKRAN (Perzisch: مکران ب ندر ذاب) stond in lichterlaaie nadat het op 1 maart 2026 in de haven van Bandar Abbas was geraakt door Tomahawk-raketten tijdens de Amerikaanse operatie Epic Fury. Het schip was omgeven door een enorme rookpluim. De MAKRAN was een belangrijk onderdeel van de Iraanse marine. Het diende als ondersteuningsschip en dronedrager en kon meerdere helikopters, raketten en dronesystemen vervoeren. Dankzij het grote bereik en de veelzijdige mogelijkheden kon de MAKRAN operaties over lange afstanden ondersteunen, waaronder wereldwijde missies. Het verlies van de MAKRAN werd beschouwd als een aanzienlijke verzwakking van de Iraanse marine. Het Amerikaanse Centraal Commando, dat toezicht houdt op operaties in het Midden-Oosten, meldde op 2 maart dat het alle 11 Iraanse schepen in de Golf van Oman had vernietigd. Het was niet meteen duidelijk of de MAKRAN daar ook bij hoorde. Satellietbeelden, gemaakt door het Amerikaanse ruimtevaartbedrijf Vantor op 1 maart, toonden vernielde en gezonken schepen, evenals beschadigde gebouwen op de Iraanse marinebasis in Konarak. Drie schepen werden tot zinken gebracht: het lichte fregat IRIS JAMARAN van de Moudge-klasse, en de korvetten IRIS BAYANDOR en IRIS NAGHDI van de Bayandor-klasse. Drie andere schepen, waaronder het hulpschip DELVAR en twee patrouilleboten van de Hendijan-klasse, werden waarschijnlijk ook vernietigd, hoewel daar op dit moment geen duidelijke visuele bevestiging van is.

De 'MAKRAN' was het grootste schip in de vloot van de Iraanse marine. Het schip, dat op 13 januari 2021 in dienst werd gesteld, was bedoeld om logistieke ondersteuning te bieden aan flottieljes, met name in de noordelijke Indische Oceaan, de Straat van Bab-el-Mandeb en de Rode Zee. De tanker waaruit het schip voortkwam, lag van juli 2019 tot augustus 2020 afgemeerd aan de golfbreker in de haven van Bandar Abbas (een locatie die eerder werd gebruikt door het bevoorradingsschip IRIN KHARG, dat begin juni 2021 na een brand zonk). Vervolgens werd het schip langs de kust van de Perzische Golf verplaatst naar een droogdok bij het Iran Shipbuilding and Offshore Industries Complex (ISOICO) voor modificaties en werd het tussen 3 en 8 december 2020 opnieuw te water gelaten.

Het meest opvallende verschil tussen het ondersteuningsschip MAKRAN en de basistanker was de toevoeging van een vliegdek in de voorste helft van het dek. Dit dek was ongeveer 85 meter lang en even breed als de romp en was verhoogd op zeecontainers. Dankzij het grote dek konden er gemakkelijk vijf helikopters tegelijk worden ingezet, met een combinatie van twee Bell-212's, twee SH-3 Sea Kings en een RH-53D Sea Stallion.

Het schip werd oorspronkelijk te water gelaten op 10 september 2009 op de scheepswerf van Sumitomo Heavy Industries in Yokosuka, prefectuur Kanagawa. De bouw werd voltooid op 8 maart 2010 onder de naam AL BUHAIRA. De in de VAE gevestigde energiehandelaar FAL Oil Co. verkreeg in juli 2010 een lening van 62,4 miljoen dollar van de Duitse bank DVB om de bouw van de AL BUHAIRA en een andere tanker te herfinancieren. Het schip voer gedurende zijn hele carrière als tanker AL BUHAIRA onder Liberiaanse vlag. De geregistreerde eigenaar was Al Buhaira International Shipping Inc., een bedrijf gevestigd in Dubai. Later was het eigendom van Ionian Shipping Management LLC, een ander Emirati-bedrijf in Fujairah.

Op 4 maart 2013 probeerden Somalische piraten tevergeefs het schip te kapen in de Arabische Zee, in internationale wateren nabij Mukalla. Vier sloepen met elk ongeveer zes personen naderden de tanker vanaf de bakboordzijde, zowel van voren, midscheeps als van achteren. Een ladder en een RPG werden in de naderende sloepen gezien. De kapitein sloeg alarm, nam antipiraterijmaatregelen, informeerde UKMTO en alle niet-essentiële bemanningsleden trokken zich terug in de citadel. Een gewapend beveiligingsteam aan boord loste waarschuwingsschoten, waardoor de sloepen hun nadering op een afstand van ongeveer vier kabels van het schip staakten. Nadat de tanker onder Iraanse controle was gekomen, werd deze omgebouwd op de marinebasis in Bandar Abbas. In haar nieuwe configuratie werd het schip in november 2020 te water gelaten, waarna van 9 tot 14 december 2020 proefvaarten plaatsvonden. Op 12 januari 2021 werd ze officieel in dienst gesteld bij de marine. In juni 2021 waren de MAKRAN en het begeleidende fregat IRIS SAHAND de eerste Iraanse marineschepen die de Atlantische Oceaan bereikten zonder aan te meren in een internationale haven. Ze waren op weg naar de Russische havenstad Sint-Petersburg om de Dag van de Marine bij te wonen, ter herdenking van het 325-jarig bestaan van de Russische marine. (Timsen, 4-3-2016).

Tanker getroffen door projectiel - één dode, 21 gered

Op 1 maart 2026 om 9.50 uur werd de MKD VYOM, onderweg van IJmuiden naar Ras Tanura met 22 bemanningsleden aan boord, geraakt door een projectiel boven de waterlijn in de machinekamer, ongeveer 44,4 zeemijl ten noordwesten van Muscat voor de kust van Oman. Het incident veroorzaakte schade boven de waterlijn, waterlekkage en een brand in de machinekamer. Een bemanningslid, een olieman die in de machinekamer werkte, kwam om het leven. Het schip minderde vaart van 12 knopen in de vroege ochtenduren van 1 maart en maakte op het moment van het incident een scherpe bocht naar stuurboord. Sindsdien beweegt het schip met een snelheid van ongeveer één knoop, wat erop wijst dat het mogelijk aan het afdrijven is.



MKD VYOM, IMO 9284386, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 74.032 DWT, 5-2007 opgeleverd als DANIA aan Seventh Aare Shipping Co, Ltd., Liberia, in beheer bij Barber Ship Management Germany. 24-10-2007 verkocht aan Xin An Shipping Pte. Ltd., 10-2007 vlag: Singapore, in beheer bij Ocean Tankers Pte. Ltd., 10-2007 herdoopt DONG TING HU. 18-1-2021 V Ships Asia Group Pte. Ltd., Singapore. 14-7-2021 verkocht aan Ryvingen Shipping Ltd., 7-2021 vlag: Marshall Islands (V7A4829), in beheer bij Denizcilik ve Gemi, 7-2021 herdoopt FAIR SKIES. 28-2-2024 in beheer bij Wallem Shipping Singapore Pte. Ltd., 3-2024 herdoopt RYVINGEN SUN. 19-11-2025 verkocht aan Shumchum River Shipping Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Infinity Ships FZE en V Ships Asia Group Pte. Ltd., 11-2025 herdoopt MKD VYOM. (Foto: Ruud Coster, 15-3-2025, IJmuiden).

Op 2 maart 2026 om 11:10 uur ontving het Vietnamese Maritieme Reddingscentrum, dat het gebied in de gaten hield, informatie van Phuong Dong Petroleum Transport Co., Ltd., de eigenaar van de tanker SAND (IMO: 9379612), dat het schip met succes 21 bemanningsleden van de MKD VYOM had gelokaliseerd en gered, onder wie één Oekraïner, vier Bengalezen en zestien Indiërs. Onmiddellijk na ontvangst van deze informatie en op instructie van de Vietnamese Maritieme Autoriteit nam het centrum contact op met de m/v 'Sand' en de eigenaar om de situatie te verifiëren. Er werd bevestigd dat het schip veilig was en dat de geredde bemanningsleden in stabiele toestand verkeerden. Het centrum informeerde en coördineerde tevens proactief de informatie met het Omaanse Maritieme Reddingscentrum, instrueerde de bemanning van de 'Sand' om contact te onderhouden, de nodige procedures met de havenautoriteiten van Muscat uit te voeren en volgde de reis van het schip nauwlettend. De overdracht van de bemanningsleden vond plaats in overeenstemming met de internationale maritieme zoek- en reddingsvoorschriften in de haven van Muscat. Het schip ontving assistentie van de havenautoriteiten van Muscat bij de inreisformaliteiten. Op 2 maart werd gemeld dat de brand onder controle was en dat het schip bleef drijven in afwachting van sleep naar een veilige haven. De tanker was geladen en voer ten tijde van het incident in de wateren voor de kust van Noord-Oman. (Timsen, 5-3-2026).

SAND redde 21 zeevarenden van de aangevallen tanker MKD VYOM.

Op 2 maart 2026 om 11:10 uur ontving het Vietnamese Maritieme Reddingscentrum informatie van Phuong Dong Petroleum Transport Co., Ltd., de eigenaar van de 'Sand', dat het schip met succes 21 bemanningsleden van de tanker 'MKD Vyom' (IMO 9284386) had gelokaliseerd en gered, onder wie één Oekraïner, vier Bengalezen en zestien Indiërs. Op 1 maart 2026 om 9:50 uur was de 'MKD Vyom', onderweg van IJmuiden naar Ras Tanura met 22 bemanningsleden aan boord, geraakt door een projectiel boven de waterlijn in de machinekamer, ongeveer 44,4 zeemijl ten noordwesten van Muscat voor de kust van Oman. Dit veroorzaakte schade boven de waterlijn, waterlekage en een brand in de machinekamer. Een bemanningslid, die in de machinekamer aan het werk was, kwam om het leven.

Direct na ontvangst van deze informatie en op instructie van de Vietnamese Maritieme Autoriteit nam het centrum contact op met de m/v 'Sand' en de eigenaar om de situatie te verifiëren. Er werd bevestigd dat het schip veilig was en dat de 21 geredde bemanningsleden in stabiele toestand verkeerden. Het centrum informeerde en coördineerde tevens proactief de informatie met het Omaanse MRCC, instrueerde de bemanning van de 'Sand' om contact te onderhouden, de nodige procedures met de havenautoriteiten van

Muscat uit te voeren en volgde de reis van het schip nauwlettend. De overdracht van de bemanningsleden vond plaats in overeenstemming met de internationale maritieme zoek- en reddingsvoorschriften in de haven van Muscat. Het schip ontving assistentie van de havenautoriteiten van Muscat bij de inreisformaliteiten. Op 2 maart werd gemeld dat de brand onder controle was en dat het schip bleef drijven in afwachting van sleep naar een veilige haven. De tanker was geladen en voer ten tijde van het incident in de wateren voor de kust van Noord-Oman. (Timsen, 3-3-2026).

SAND, IMO 9379612, Oil Products Tanker, 61.303 GT, 115.878 DWT, 11-3-2009 opgeleverd als AEGEA aan Chandris Hellas Inc. 16-7-2018 verkocht aan Carmel Shipping LLC, 7-2018 vlag: Malta, in beheer bij Marla Tankers Shipmanagement, herdoopt FOS DA VINCI. 12-1-2023 verkocht aan Boreham Marine Inc., Malta. 6-11-2024 verkocht aan Phuong Dong Petrol Transport, 11-2024 vlag: Panama (3E7065), 12-2024 herdoopt SAND.

OCEAN ELECTRA, IMO 9402782, Oil Products Tanker, 26.916 GT, 47.377 DWT, 3-3-2010 opgeleverd als SANKO LYNX. 12-2011 vlag: Singapore, herdoopt PACIFIC BERYL. 13-1-2012 verkocht aan Beryl Maritime Pte, Ltd., Singapore. 16-12-2013 in beheer bij Eastern Pacific Shipping Pte. Ltd. 11-5-2021 verkocht aan Antlia Navigation Ltd., 5-2021 vlag: Liberia (5LAU3), in beheer bij Oceangold Tankers Inc., Athene, 5-2021 herdoopt OCEAN ELECTRA.

Tanker beschadigd bij aanval nabij de Straat van Hormuz

De OCEAN ELECTRA, onderweg naar Al-Hamriva in Dubai, was een van de minstens vier commerciële schepen die op 1 maart 2026 werden aangevallen nabij de Straat van Hormuz. Dit leidde tot een toename van de veiligheidszorgen in een van 's werelds belangrijkste scheepvaartroutes. De tanker, onderweg van Ruwais naar Al Hamriyah, werd getroffen door een explosie van een onbekend projectiel vlakbij de tanker, op ongeveer 35 zeemijl ten westen van Sharjah. Uit eerste beoordelingen bleek dat de aanval geen grote structurele schade of gewonden onder de bemanning had veroorzaakt. Het schip kon zijn reis naar de Verenigde Arabische Emiraten voortzetten. De autoriteiten hebben schepen in het gebied opgeroepen waakzaam te blijven en de officiële adviezen op te volgen, terwijl het onderzoek voortduurt. (Timsen, 3-3-2026).

SAFEEN PRESTIGE, IMO 9593517, 18.252 GT, 23.425 DWT, 13-5-2013 opgeleverd door Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd. (GWS420) als STX HONGKONG, in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd. en STX Marine Service Co. Ltd. 2-9-2013 verkocht aan Ipsa Two Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Fairmont Shipping Canada, 9-2013 herdoopt BINDI IPSA. 4-4-2022 verkocht aan Safeen Feeders 8 Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Klaveness Ship Management AS, 5-2022 herdoopt SAFEEN PRESTIGE. 30-9-2022 in beheer bij Columbia Shipmanagement Ltd. 2-10-2023 in beheer bij GFS Ship Management FZE, Dubai. 18-7-2024 verkocht aan Transmar International Shipping Company S.A.E., Egypte, in beheer bij GFS Ship Management FZE, Dubai. 12-2025 vlag: Malta (9HA6389).

Containerschip geraakt door raket

De SAFEEN PRESTIGE, onderweg van de haven van Ghantoot in Abu Dhabi naar Jeddah, werd op 4 maart 2026 rond 13.00 uur Maltese tijd in de Straat van Hormuz geraakt door een raket, ongeveer twee zeemijlen ten noorden van Oman, tijdens de oostwaartse doorvaart in de Straat van Hormuz. Het projectiel trof het schip aan de achtersteven, net boven de waterlijn, waardoor er brand uitbrak in de machinekamer en het schip stil kwam te liggen. De 24 bemanningsleden verlieten het schip uit voorzorg en werden gered door de Koninklijke Omaanse Marine. Alle bemanningsleden zijn veilig en er zijn geen slachtoffers gevallen. Er zijn op dit moment geen milieuschade gemeld. Het incident kan leiden tot berging, terugwinning van de lading en averij-grosse. De Britse Maritieme Handelsdienst (UKMTO) ontving het bericht en gaf een waarschuwing af aan schepen die door de regio varen. Het Maritiem Veiligheidscomité van Malta kwam bijeen om de situatie te monitoren en de veiligheid van de maritieme handel te waarborgen. (Timsen, 5-3-2026).

Sleepboot geraakt door raketten tijdens hulpverlening

De MUSSAFAH 2 werd geraakt door twee onbekende projectielen op zes mijl ten noorden van Oman in de Straat van Hormuz, terwijl het schip probeerde het onbemande containerschip SAFEEN PRESTIGE te hulp te schieten. Van de bemanning van de MUSSAFAH 2, naar schatting acht personen, kwamen er vier om het leven en raakten er minstens drie gewond bij de aanval op 18 mijl van Khasab in Oman. Het in Malta geregistreerde schip SAFEEN PRESTIGE drijft sinds 4 maart stuurlaas rond, nadat het boven de waterlijn aan de achtersteven werd geraakt, waardoor er brand in de machinekamer ontstond. De bemanning van het feederschip verliet het schip en bleef ongedeerd na de aanval. De MUSSAFAH 2 wordt beheerd door Abu Dhabi Marine Serv Safeen en is eigendom van Abu Dhabi Ports. Safeen is het merk voor maritieme diensten van Abu Dhabi Ports en exploiteert ook de regionale containerrederij Safeen Feeders. (Timsen, 7-3-2026).

MUSSAFAH 2, IMO 9522051, Tug, 135, 12-9-2012 opgeleverd door Damen Shipyards (509836) als TSC VIRA aan Damen Charter International 3, St. Kitts and Nevis, in beheer bij Team Shipping Co. LLC. 2-2019 in beheer bij Marine Core & Charter LLC, 2-2019 herdoopt OCEAN MISTRAL. 3-2022 herdoopt SEA MISTRAL. 14-10-2022 verkocht aan Abu Dhabi Ports Co., United Arab Emirates (A6E2396), in beheer bij

Seamed France SAS, 10-2022 herdoopt MUSSAFAH 2. 10-2023 in beheer bij Abu Dhabi Marine Service Safeen, Abu Dhabi.

SEA LA DONNA, IMO 9380532, Chemical/Oil Products Tanker, 29.293 GT, 47.128 DWT, 4-2-2009 opgeleverd als FORRES PARK aan Heroic Columba Inc., 2-2009 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. en Executive Ship Management. 2015 in beheer bij Cido Shipping (Hong Kong) Co. Ltd. 9-8-2022 verkocht aan Mara Tankers AS. 9-8-2022 verkocht aan Branwen Services Inc., 8-2022 vlag: Marshall Islands, in beheer bij Tradewind Tankers SL, 8-2022 herdoopt TRADEWIND ENERGY. 1-2024 vlag: Liberia (5LOV6), 18-1-2024 in beheer bij Petrochem General Management, 1-2024 herdoopt SEA LA DONNA. 9-8-2022 in beheer bij Petrochem General Management S.A., Athene.

Onbevestigde aanval voor de kust van Abu Dhabi

De SEA LA DONNA is het slachtoffer geworden van een onbevestigde aanval in de Straat van Abu Dhabi. Er werden aanwijzingen gevonden voor GPS-spoofing/storing; er zijn geen bevestigde slachtoffers. De tanker was onderweg van Jebel Ali naar Suez en zou daar op 10 maart aankomen. (Timsen, 2-3-2026).

SHAHID BAGHERI C110-4, IMO 9209350, aircraft & drone carrier. 2000 opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries als IRAN KERMAN aan Iran Shipping Lines, Iran. IMO 9209350, containerschip, 36.014 GT, 41.978 DWT. 2-2006 vlag Malta. 1-2009 herdoopt SILVER CRAFT. 5-2012 verkocht aan Oghiaanous Khoroushan Shipping, 5-2012 vlag: Iran (EPBL8), 5-2012 herdoopt PERARIN. 17-9-2024 geschrapt uit (LRF) IHSF. 2024 verkocht aan Navy of the Islamic Revolutionary Guard Corps, verbouwd tot aircraft & drone carrier. 6-2-2025 in dienst gesteld als SHAHID BAGHERI C110-4 bij Navy of the Islamic Revolutionary Guard Corps, Bandar Abbas-Iran.

Voormalig containerschip tot zinken gebracht door Amerikaanse troepen

De VS zijn erin geslaagd het 42.000 ton metende Iraanse droneschip SHAHID BAGHERI, een voormalige containerschip, tot zinken te brengen. Het schip werd gebruikt om onbemande drones (UAV's) te lanceren tegen Amerikaanse militaire bases en bondgenoten in de Golfregio. De SHAHID BAGHERI lag in de Golf van Oman en diende als lanceerplatform voor aanvallen op Amerikaanse militaire bases en bondgenoten in de Golf. Met een vliegdek van 180 meter vervoerde het schip ook middellangeafstands-luchtdoelsystemen, naast de UAV's en helikopters.

De Islamitische Republiek Iran had het schip pas in 2025 in gebruik genomen. Het was vernoemd naar de martelaar ('Shahid') Bahman Bagheri, een commandant van de Revolutionaire Garde die in 1997 in Irak om het leven kwam. Het schip behoorde tot de Iraanse Revolutionaire Garde en werd door Amerikaanse troepen tot zinken gebracht als onderdeel van de lopende Operatie Epic Fury. Hoewel de strijdkrachten van de Islamitische Republiek Iran nog steeds over een krachtige drone-armada beschikten, zijn ze door deze aanval aanzienlijk verzwakt. Sinds het zinken van het Japanse slagschip YAMATO op 7 april 1945 is er geen oorlogsschip van deze omvang meer in een oorlog tot zinken gebracht. Het zinken van de SHAHID BAGHERI is vergelijkbaar met het zinken van de HMS HOOD, eveneens 42.000 ton, of de BISMARCK met 47.000 ton. Op 2 maart kondigde Centcom aan dat alle 11 schepen van de Iraanse marine tot zinken waren gebracht. (Timsen, 3-3-2026).

SONANGOL NAMIBE, IMO 9325049, Crude Oil Tanker, 83.469 GT, 158.425 DWT, 22-3-2007 opgeleverd als SONANGOL NAMIBE aan Sonangol Shipping Namibe Ltd., Bahamas (C6VR3), in beheer bij Wallem Shipmanagement Inc. 2009 in beheer bij Stena Bulk LLC, Houston TX en Wallem Shipmanagement Inc. 16-8-2010 in beheer bij Stena Bulk LLC en International Tanker Management Ltd. 17-6-2024 in beheer bij Stena Bulk LLC en Wallem Shipmanagement Inc.

Tanker bezweek onder explosie

De SONANGOL NAMIBE, onderweg van Singapore naar de Khawr Al Zubair LNG-terminal, liep schade op door een explosie terwijl het schip voor anker lag nabij de Iraakse haven Khor al Zubair in positie 29.34 NB en 048.51 OL, ongeveer 30 zeemijl ten zuidoosten van de Koeweitse kust, op 5 maart 2026. Het schip werd om 01:20 uur lokale tijd aan bakboordzijde benaderd door een onbekend klein vaartuig. Kort daarna klonk een luide knal. Een ballasttank was beschadigd en de inhoud stroomde eruit. Het ongeladen schip bleef ondanks de schade aan bakboordzijde drijven. De tanker, die onder Bahamas vlag vaart, is eigendom van het Angolese staatsoliebedrijf Sonangol, maar wordt geëxploiteerd door Stena Bulk als onderdeel van de Stena Sonangol Suezmax Pool. (Timsen, 5-3-2026).

STENA IMPERATIVE, IMO 9666077, Chemical/Oil Products Tanker, 29.680 GT, 49.777 DWT, 20-1-2016 opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd., Guangzhou GD (12130005) als STENA IMPERATIVE, vlag: Bermuda, in beheer bij Concordia Maritime AB. 20-1-2016 verkocht aan Stena Bulk Cyprus Ltd., Bermuda, in beheer bij Concordia Maritime AB en Northern Marine Management Ltd. 15-8-2023 verkocht aan Stena Bulk Marine Services LLC, 8-2023 vlag: United States of America (WSIY), in beheer bij Stena Bulk A/S, Hellerup en Crowley Government Services, Jacksonville FL.

Tanker benaderd door Iraanse kanonneerboten

De STENA IMPERATIVE, onderweg van Ho Chi Minh naar Manamah in Bahrein, werd op 3 februari 2026 tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz benaderd door Iraanse kanonneerboten. Drie paren kanonneerboten met machinegeweren voeren richting de tanker, ongeveer 30 km ten noorden van Oman, en bevalen het schip te stoppen en zich voor te bereiden op een enteractie. Het schip reageerde niet en vervolgde zijn reis met een verwachte aankomsttijd in de haven van bestemming, Sitrah in Bahrein, die op 5 februari werd vastgesteld. Kort daarna arriveerde een Amerikaanse torpedobootjager, die in de regio actief was, in de buurt van de tanker en bood gewapende begeleiding, ondersteund door luchtsteun. Het incident lijkt te hebben plaatsgevonden toen de tanker zich net binnen de Omaanse wateren bevond, aan de zuidelijke kant van het internationaal erkende verkeersscheidingsstelsel, voor de noordpunt van het schiereiland Musandam, buiten de territoriale wateren van Iran. De Britse Maritieme Handelsdienst (UKMTO) onderzocht het incident. (Timsen, 5-2-2026).



Tanker geraakt door drone

De STENA IMPERATIVE werd op 2 maart 2026 om 02:57 uur 's nachts getroffen door twee drones op de ASRY-scheepswerf in Manamah, Bahrein. De bemanning werd veilig geëvacueerd. De rederij Stena Bulk nam maatregelen om zowel het schip als de bemanning te beveiligen. Een brand aan boord kon worden geblust. Een werknemer van de scheepswerf aan wal kwam om het leven en twee anderen raakten gewond. Er wordt vermoed dat er drones of raketten van Iraanse oorsprong bij de aanval zijn gebruikt.

Pas op 3 februari werd de STENA IMPERATIVE benaderd door Iraanse kanonneerboten en bevelen de motoren te stoppen en zich voor te bereiden op een enteractie tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. De tanker verhoogde echter de snelheid en vervolgde zijn reis. Het schip vertrok begin februari van Fujairah naar Bahrein en ligt daar sinds 5 februari, waar het enige tijd in het dok heeft doorgebracht. De STENA IMPERATIVE was waarschijnlijk een doelwit voor Iran vanwege haar betrokkenheid bij het Tanker Security Programme, dat commerciële schepen chartert voor strategisch gebruik door het Amerikaanse ministerie van Defensie om te voorzien in de nationale defensie- en veiligheidsbehoeften van de VS. In wezen maakt het schip deel uit van de bevoorradingsketens van de Amerikaanse marine. In 2025 werd het schip door het US Military Sealift Command gecertificeerd om onderweg bijtanken van schip naar schip uit te voeren. (Timsen, 3-3-2026). (Foto: Ruud Coster, 28-9-2022, IJmuiden).

ARCTIC METAGAZ, IMO 9243148, LNG Tanker, 93.844 GT, 2003 opgeleverd als **BERGE EVERETT** aan BW LNG AS, Noorwegen (IS). 6-2008 herdoopt **BW SUEZ EVERETT**. 2009 in beheer bij BW Fleet Management AS. 5-2013 herdoopt **BW GDF SUEZ EVERETT**. 27-6-2014 verkocht aan Everett LNG Pte. Ltd., 6-2014 vlag: Singapore, in beheer bij BW Maritime Pte. Ltd. 5-2018 herdoopt **BW EVERETT**. 9-2023 in beheer bij Synergy Maritime Pvt. Ltd. 9-2023 vlag: Liberia. 9-2023 vlag: Singapore, 9-2023 herdoopt **METAGAS EVEREST**. 4-2024 vlag: Liberia. 28-5-2024 verkocht aan Lathyrus Shipping Co., vlag: Palau, in beheer bij Ocean Speedstar Solutions OPC, Mumbai en Nur Global Shipping LLC, 5-2024 herdoopt **EVEREST ENERGY**. 10-2024 vlag: Curacao (FALSE), 10-2024 herdoopt **METAGASEVEREST**. 4-2025 vlag: Sint Maarten (FALSE). 4-2025 vlag: Rusland (U AFC8), 4-2025 herdoopt **ARCTIC METAGAZ**. 15-10-2025 in beheer bij Ocean Speedstar Solutions OPC, Mumbai en SMP Techmanagement LLC, St. Petersburg.

De Russische schaduwvloot voor LNG-transport

De Russische schaduwvloot voor LNG-transport in het Arctisch gebied leek grotendeels ongestoord te opereren ondanks het escalerende conflict in het Midden-Oosten. Minstens zeven tankers zijn recent door

de Rode Zee en de Straat van Bab el-Mandeb gevaren, of zijn daar momenteel onderweg van en naar Azië, terwijl veel internationale rederijen hun schepen juist omleidden om de regio te vermijden. Schepen die Russisch LNG uit het Arctisch gebied vervoeren, bleven de kortere route naar Azië gebruiken. Minstens zeven tankers die betrokken zijn bij de Russische LNG-handel in het Arctisch gebied zijn recent door de Rode Zee en de Straat van Bab el-Mandeb gevaren, of zijn momenteel onderweg naar China. De zuidwaarts varende LA PEROUSE heeft de doorvaart door het Suezkanaal voltooid en is de Rode Zee binnengevaren, terwijl de noordwaarts varende ARCTIC PIONEER het kanaal naderde na de Rode Zee te zijn gepasseerd. Verder naar het zuiden voeren de ARCTIC MULAN en de IRIS oostwaarts na de Straat van Bab el-Mandeb te hebben verlaten. In de Indische Oceaan bleven de NOVA ENERGY en ARCTIC VOSTOK koers houden richting de Rode Zee en het Suezkanaal, terwijl de ARCTIC METAGAZ vanuit de Middellandse Zee richting het kanaal voer. Deze bewegingen stonden in schril contrast met de toenemende onzekerheid over de Qatarese export, die door de Straat van Hormuz moet, een knelpunt waar de scheepvaart de afgelopen dagen trager verliep en de veiligheidsrisico's waren toegenomen. (Timsen, 2-3-2026).

LNG-tanker ARCTIC METAGAZ zonk na explosie, vermoedelijk veroorzaakt door een aanval.

Op 3 maart 2026 om 4 uur 's ochtends lokale tijd vatte de ARCTIC METAGAZ vlam in de Middellandse Zee. Het schip was onderweg naar het Suezkanaal met ongeveer 62.000 ton LNG aan boord, nadat het op 24 februari uit Moermansk was vertrokken met een LNG-lading die op 18 februari bij de drijvende opslagfaciliteit (FSU) Saam was geladen. De lading was waarschijnlijk bestemd voor China. Meerdere explosies, vermoedelijk veroorzaakt door een drone, werden gevolgd door een brand op ongeveer 150 zeemijl ten zuidoosten van Malta, op de Hurd's Bank. De explosies volgden op een eerder incident, maar deze zijn niet onafhankelijk geverifieerd, waardoor er twijfel bestaat over de oorzaak: een mechanisch defect of een opzettelijke aanval. Ten minste één laadruim werd volledig opengeblazen, met aanzienlijke brandschade zichtbaar over een groot deel van de romp en het dek. De tanker is inmiddels gezonken op 240 kilometer ten noorden van de Libische havenstad Sirte. Dit bracht potentiële milieurisico's met zich mee vanwege een mogelijk lek van vloeibaar aardgas of brandstof. De Libische Maritieme Transport- en Havenautoriteit maakte dit bekend in een maritiem bericht. Het wrak werd gevonden op positie 34.17.6 NB en 17.04.0 OL.

Er werd geen noodsignaal afgegeven door het schip en er was geen informatie over de toestand van de bemanning of de lading. Maritieme patrouillevliegtuigen werden boven het gebied gezien terwijl de autoriteiten de situatie in de gaten hielden en mogelijke risico's voor de scheepvaart beoordeelden. De bemanning verliet het schip in een reddingsboot. Een ander commercieel schip in de buurt verleende assistentie. Dankzij de gecoördineerde acties van de reddingsdiensten zijn de 30 bemanningsleden, allen van Russische nationaliteit, gered. De schipbreukelingen werden tijdens de zoekactie in een reddingsboot in de Libische SRR aangetroffen. Ze werden veilig aan boord van een reddingsboot genomen.

De Maltese strijdkrachten zetten surveillancevliegtuigen in nadat het incident via maritieme radiokanalen was gemeld. Ook een patrouillevliegtuig van de Turkse marine, een ATR 72-600, cirkelde boven het gebied nabij de laatst bekende positie van het schip. In een verklaring die avond zei de Maltese minister van Binnenlandse Zaken, Byron Camilleri, dat het Maltese reddingscentrum na ontvangst van de melding verificatieprocedures en inspanningen had gestart om de exacte positie van het schip vast te stellen. Het schip werd gelokaliseerd en er werden coördinatieacties ondernomen in overeenstemming met internationale zoek- en reddingsverplichtingen, waaronder het uitzenden van berichten naar de scheepvaart en contact met relevante internationale autoriteiten.

De tanker had zijn AIS-tracker uitgeschakeld toen hij de exclusieve economische zone van Malta verliet, gedurende ongeveer 300 kilometer voorafgaand aan het incident op 2 maart om 21.30 uur, terwijl hij met een snelheid van 16 knopen voer en een zogenaamde "grijze route" volgde om de handhaving van sancties te omzeilen.

ARCTIC METAGAZ maakte regelmatig gebruik van 'spoofing' om haar locatie te verbergen. Deze praktijk is een directe schending van het internationale zeerecht.

De tanker had op 2 maart voor het laatst zijn positie doorgegeven op ongeveer 30 zeemijl voor de noordoostkust van Malta. De autoriteiten onderzoeken nog steeds de oorzaak van de explosie en de brand, en scheepvaartverkeer in de buurt is geadviseerd voorzichtig te blijven. Niemand heeft tot nu toe de verantwoordelijkheid opgeëist voor de vermoedelijke aanval op de ARCTIC METAGAZ.

De LNG-tanker die momenteel de naam 'ARCTIC METAGAZ' draagt, werd gebouwd in 2003 en heeft in 2023 en 2024 ook de namen METAGAS ENERGY en EVEREST ENERGY gebruikt. Het schip meldde activiteiten onder de vlag van Palau, Curaçao (vals) en Sint Maarten (vals), en vaart sinds april 2025 onder Russische vlag. Het schip wordt geëxploiteerd door het Russische bedrijf LLC "SMP TechManagement".

In november 2023 en februari 2024 legden respectievelijk de VS en het VK sancties op aan het Russische Arctic LNG 2-project, dat van strategisch belang is voor de Russische overheid. Op 23 augustus 2024 legden de VS, als onderdeel van uitgebreidere restrictieve maatregelen tegen entiteiten die de ontwikkeling van Arctic LNG 2 en andere toekomstige Russische energieprojecten ondersteunen, sancties op aan zeven LNG-tankers. De LNG-tanker werd in verband gebracht met het Arctic LNG 2-project en zou illegale ladingoverdrachten tussen schepen hebben uitgevoerd. Op 24 februari en 4 maart 2025 legden respectievelijk de EU en Zwitserland sancties op aan de tanker wegens het faciliteren of ondersteunen van activiteiten gericht op de exploitatie, ontwikkeling of uitbreiding van de Russische energiesector, inclusief de energie-infrastructuur. De EU-sancties traden in werking op 25 februari 2025. Canada legde op 21 februari 2025 sancties op aan het schip. Nieuw-Zeeland nam op 19 juni 2025 soortgelijke maatregelen.

Zeven schepen van de Arctic LNG 2-schaduwvloot zijn ondanks de regionale instabiliteit de Middellandse Zee, het Suezkanaal en de Rode Zee blijven gebruiken. Een van deze schepen, de ARCTIC PIONEER, lag momenteel voor anker bij Port Said na een noordwaartse doorvaart door het Suezkanaal. Het schip leverde op 11 februari Arctic LNG 2-lading af in Beihai en was waarschijnlijk op weg terug naar Moermansk om bij te laden. De stilstand nabij Egypte zou erop kunnen wijzen dat Moskou aan het heroverwegen was of het de risico's van de Middellandse Zee-passages wilde blijven nemen, of dat het beter was om via Kaap de Goede Hoop te varen, wat de reisduur met weken zou verlengen en de beschikbare tonnage verder zou beperken.

Voor een project dat al onder de capaciteit opereert vanwege sancties en scheepvaartbeperkingen, onderstreepte de explosie voor de kust van Malta de kwetsbaarheid van de Russische Arctic LNG-schaduwvloot en de toenemende risico's voor de schepen die de ruggengraat vormen van de gesanctioneerde gasexport. (Timsen, 5-3-2026).

De oorzaak van de explosie op de ARCTIC METAGAZ blijft een mysterie

Het Russische ministerie van Transport heeft een verklaring uitgegeven waarin het Oekraïne veroordeelt en de aanval op de gesanctioneerde gastanker ARCTIC METAGAZ op 3 maart terrorisme noemt. De met gas beladen tanker werd getroffen door een explosie die een enorme vuurbal de lucht in stuurde en vervolgens een brand aan boord veroorzaakte.

Het Russische ministerie van Transport verklaarde in een persbericht dat de aanval vermoedelijk voor de kust van Libië was uitgevoerd door onbemande Oekraïense boten. Oekraïense functionarissen hebben nog niet gereageerd, maar Serhii Sternenko van het Oekraïense ministerie van Defensie schreef online: "Dit zijn natuurlijk niet wij. De aanval werd uitgevoerd door onbekende drones." Experts wezen op de afstand tot Oekraïne en merkten op dat het onduidelijk was waar de drones vandaan zouden kunnen zijn gekomen. Libische functionarissen gaven op 4 maart een verklaring af waarin ze meldden dat de tanker volledig was gezonken en waarschuwden voor brokstukken in het maritieme gebied tussen Libië en Malta, ongeveer 130 zeemijl ten noorden van de haven van Sirte, ten oosten van Tripoli. Ze meldden dat het schip 62.000 ton LNG aan boord had en waarschuwden om uit de buurt van het wrak te blijven vanwege de gevaren, waaronder de mogelijke verdere lekkage van LNG uit de tanks. Een van de tanks aan boord leek te zijn beschadigd toen de explosie het schip verscheurde. Beelden van nabijgelegen schepen toonden een grote vuurbal, gevolgd door een brand die het schip in de as legde. Een vrachtschip, het dichtstbijzijnde schip in de omgeving, werd opgeroepen om de ARCTIC METAGAZ te hulp te schieten en redde de 30 bemanningsleden rond 19:30 uur lokale tijd uit een reddingsvlot.

De tanker werd in augustus 2024 door de Verenigde Staten gesanctioneerd als onderdeel van een actie tegen het Arctic LNG 2-project, en in 2025 volgden sancties van de EU, het VK en andere landen. Nadat het schip sinds 2023 in de schaduwvloot had gevaren, werd het in 2025 onder Russische vlag gebracht. Men vermoedde dat het op weg was naar China. (Timsen, 5-3-2026).

Getroffen tanker drijft nog steeds

In tegenstelling tot eerdere berichten is de ARCTIC METAGAZ ondanks de aanzienlijke schade blijven drijven. Het getij voert de tanker nu dicht naar Malta. Monitoring, uitgevoerd in samenwerking met de Italiaanse en Maltese maritieme centra, bevestigde dat de structuur van het schip de verspreiding van de wateroverlast beperkte, waardoor het schip kon blijven drijven, zij het met een ernstige en gevaarlijke slagzij. Er moet nog worden vastgesteld of de resterende drie LNG-tanks beschadigd zijn geraakt door het incident en of ze hun vloeibare lading nog bevatten. De verlaten gastanker bevond zich op de middag van 5 maart op 130 mijl van de Maltese kust, wat vragen opriep over hoe de brokstukken van het schip en eventuele olielekages moesten worden aangepakt. Toen de tanker op 3 maart explodeerde, bevond deze zich op ongeveer 150 mijl van de Maltese kust, net buiten de Maltese zoek- en reddingszone.

Weersvoorspellingen gaven aan dat de heersende winden de tanker de komende drie dagen dicht naar Malta zouden kunnen voeren. Het is op dit moment nog onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de tanker en de lading. De autoriteiten kunnen niet optreden tegen een Russisch schip dat zich in internationale wateren bevindt, hoewel dit zou kunnen veranderen als de tanker uiteindelijk in de territoriale wateren van Malta terechtkomt. Op 8 maart had het schip een slagzij van 35-45 graden naar stuurboord en lag het met de achtersteven naar beneden op ongeveer 75 zeemijl van Malta. Op 9 maart bevond het zich op 35 zeemijl van de zuidoostkust van Malta en dreef het in de richting van het eiland, op 11 zeemijl van de zogenaamde aansluitende zone van Malta, waar Malta wetten kan handhaven tegen inbreuken die op haar grondgebied of in haar territoriale wateren plaatsvinden, waaronder surveillance en achtervolging van schepen. Als het schip verder zou drijven en uiteindelijk op 12 mijl van het eiland terecht zou komen, zou Malta actie ondernemen om te voorkomen dat het schip dichterbij komt. Op dit moment proberen de autoriteiten contact op te nemen met de rederij van het schip om te achterhalen wat de eigenaren van plan zijn met het schip. Mocht het schip dicht bij de eilanden komen, dan kunnen de autoriteiten ervoor kiezen om het schip verder weg te houden of naar een andere locatie te slepen.

De in 2003 in Zuid-Korea gebouwde en oorspronkelijk BERGE EVERETT geheten LNG-tanker heeft vier interne tanks met een geschatte capaciteit van 62.000 ton LNG. Rusland kocht het schip nadat de VS eind 2023 sancties hadden opgelegd aan het door Novatek geleide Arctic LNG 2-project in West-Siberië.

Washington paste de sancties later aan om ook LNG-tankers, waaronder de ARCTIC METAGAZ, te omvatten. Deze tanker was door de projectbeheerder aangeschaft voor het transport van LNG vanuit het gesanctioneerde project. Het schip zou volledig geladen zijn geweest nadat het in februari LNG had

ingeladen vanuit een drijvende opslagtank nabij de Russische havenstad Moermansk aan de Barentszee. (Timsen, 9-3-2026).

MANISA MATILDE, IMO 1082897, General Cargo Ship, 6.321 GT, 9.250 DWT, 16-10-2024 kiel gelegd, 12-2-2026 opgeleverd door CSSC Guangxi Shipyard (23102-001) aan Manisa Chartering S.r.l., Italië (IBMX), in beheer bij Manisa Tech S.r.l. (Manisa Bulk SRL).

MOBY CRUZ, IMO 7615414 (NB-330), Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 25-5-1975 besteld, 21-5-1976 kiel gelegd, 21-6-1977 te water gelaten, 28-4-1978 opgeleverd door Aalborg Værft A/S, Aalborg (210) als DANA ANGLIA aan DFDS A/S, Denemarken, 29-12-1982 verkocht aan K/S Difko XXI, Denemarken (Dansk Investeringsfond), 29-12-1989 verkocht aan DFDS A/S, Denemarken, 2-10-2002 herdoopt DUKE OF SCANDINAVIA. 28-2-2006 thuishaven: Morlaix-Frankrijk en herdoopt PONT L'ABBE. 19-12-2007 verkocht aan Brittany Ferries (Bretagne Angleterre Irlande S.A., Brest), Morlaix-Frankrijk. 12-11-2008 gearriveerd te Saint Nazaire en opgelegd. 11-2009 in charter bij Moby S.r.l, Napels, herdoopt MOBY CORSE. 9-12-2009 verkocht aan Moby S.p.A., Livorno LI, vlag: Italië (ICDS). 20-9-2024 verkocht voor sloop. 25-9-2024 te Genua. 22-10-2024 verkocht aan Ferry Med S.r.l., vlag: Italië, in beheer bij L'aires S.a.r.l., 10-2024 herdoopt SANTA CRUZ. 4-3-2025 te Genua. 21-3-2025 in beheer bij L'aires S.a.r.l. en Kajster do.o., Portoroz, Slovenië.

In beslag genomen veerboot wordt verkocht

De rechtbank van Genua heeft de veiling bevolen van de SANTA CRUZ, die voorheen werd geëxploiteerd door Ferry Med. Het schip is in beslag genomen door de bemanning en andere schuldeisers. Het ligt sinds eind 2024 in Genua met een nieuwe beschildering en werd in oktober 2025 te koop aangeboden, slechts een jaar nadat het was aangekocht door het Algerijnse bedrijf L'Aurès. Rechter Cristina Tabacchi heeft Fertonani Shipbrokers aangesteld om de veerboot binnen twee maanden te verkopen. De minimumprijs zal worden vastgesteld na een taxatie. Makelaars verwachten echter dat het voor de 46 jaar oude veerboot moeilijk zal zijn om een koper te vinden. (Timsen, 23-2-2026).



NEW NEW POLAR BEAR, IMO 9313204 (NB-324), Container Ship, 16.324 GT, 15.952 DWT, 3-2005 opgeleverd als REINBEK aan Reinbek Reederei GmbH & Co. K.G., vlag: Duitsland, in beheer bij RHL Hamburger Lloyd Tanker. 3-2005 herdoopt CAST PRESTIGE. 11-2005 in beheer bij RHL Reederei Hamburger Lloyd. 4-2006 herdoopt REINBEK. 9-2006 vlag: United Kingdom. 3-2010 vlag: Liberia. 3-2014 vlag: Malta. 3-2016 vlag: Liberia. 28-4-2017 verkocht aan Efolium Co. Ltd., 4-2017 vlag: Cyprus, in beheer bij Bernhard Schulte. 8-2017 herdoopt BALTIC FULMAR. 6-10-2021 in beheer bij Eastaway Ship Management Pte. Ltd. 15-6-2023 verkocht aan Hainan Xin Xin Yang Shipping, 6-2023 vlag: Hong Kong, China, in beheer bij Lanbao International Shipmanagement, 6-2023 herdoopt NEW NEW POLAR BEAR. 2-2025 vlag: Panama (3E8606). 9-2025 herdoopt BELLE ARIES. (Foto REINBEK: Henk de Winde, 24-8-2009, Breskens).

Bekend om het beschadigen van kabels

De NEW NEW POLAR BEAR, bekend om de schade die het schip aanrichtte aan de Balticconnector-pijpleiding en communicatiekabels in de Golf van Finland, was het eerste Chinese containerschip dat in 2025 in de haven van Archangelsk aankwam. Het schip arriveerde op 15 augustus en leverde 497 containers af, waarmee het seizoen van de uitgebreide Arctic Express N1-dienst van start ging. Deze dienst verbindt de havens van Shanghai en Ningbo met Archangelsk en biedt een kortere scheepvaartroute in vergelijking met de route via het Suezkanaal. Archangelsk is een belangrijk federaal transportknooppunt onder Russisch beheer, waar containers, algemene goederen en bulkgoederen worden verwerkt. De Noordelijke Zeeroute (NSR) is een door de Russische staat beheerde scheepvaartroute die langs de

Arctische kust van Rusland loopt, van de Karazee tot de Beringstraat. De route wordt gereguleerd door de Russische federale autoriteiten en toegang vereist officiële vergunningen. (Timsen, 21-8-2025).

Kapitein beschuldigd van het beschadigen van onderzeese infrastructuur in de Oostzee

Een advocaat van de 43-jarige Chinese kapitein Wan Wenguo van de NEW NEW POLAR BEAR, die ervan wordt beschuldigd op 8 oktober 2023 "criminele schade" te hebben toegebracht aan de onderzeese aardgasleiding Balticconnector en de onderzeese telecommunicatiekabels tussen Finland en Estland door met zijn anker over de zeebodem te slepen, zei op 20 januari 2026 dat er 18 getuigen zouden worden opgeroepen. Tien getuigen zouden getuigen over de aanklacht van criminele schade, waaronder bemanningsleden, functionarissen van Hongkong en twee maritieme experts. In de aanklacht stond dat Wan "roekeloos" had gehandeld en "zonder wettige reden de eigendom van een ander had beschadigd". Wan Wenguo verscheen op 20 januari voor de rechter, maar zijn advocaat, Jerry Chung, zei dat er meer tijd nodig was om de documenten te bestuderen voordat hij een pleidooi kon indienen. De zaak werd verdaagd tot 11 februari. De maximale straf bedraagt twee jaar gevangenis. (Timsen, 20-1-2026).

De kapitein pleitte onschuldig te zijn

Wan Wenguo, 44, de Chinese kapitein van de NEW NEW POLAR BEAR, heeft zich niet schuldig verklaard aan de beschuldigingen van het beschadigen van een gaspijpleiding en diverse telecommunicatiekabels in de Oostzee. Hij wordt beschuldigd van materiële schade. In de aanklacht staat dat hij "nalatig" en "zonder wettelijke rechtvaardiging" eigendommen van anderen heeft beschadigd. Voor een rechtbank in Hongkong verwierp de kapitein van het containerschip ook twee andere beschuldigingen met betrekking tot schendingen van de maritieme veiligheidsvoorschriften.

Volgens Finse onderzoekers heeft het schip in oktober 2023 de gaspijpleiding Balticconnector tussen Finland en Estland doorgesneden met zijn anker. De politie vond later een gebroken anker op de zeebodem, dat bleek toe te behoren aan het schip. Het schip had eerder al drie telecommunicatiekabels beschadigd op weg naar een haven in de buurt van Sint-Petersburg, Rusland. Het onderzoek bleek echter moeizaam te verlopen. Er is geen reactie gekomen op het verzoek om rechtshulp dat Finland naar Hongkong heeft gestuurd, aldus de Finse officier van justitie Ari-Pekka Koivisto. Ook een verzoek van Estland is onbeantwoord gebleven. De Baltische regio verkeert sinds de Russische invasie van Oekraïne in 2022 in verhoogde staat van paraatheid vanwege mogelijke sabotage. De NAVO heeft haar militaire aanwezigheid in het gebied versterkt. (Timsen, 11-2-2026).

OLAU BRITANNIA, IMO 8020642 (NB-334), 3-6-1981 kiel gelegd, 5-12-1981 te water, 5-5-1982 opgeleverd door Weser Snowdon. 8-5-1982 in dienst bij Olau Line (Vlissingen-Sheerness). 14.981 BRT, 8,986 NRT, 2.880 DWT, 153,40 x 28,20 x 8,01 x 5,820 meter. 754 passagiers. 21 kn. 20.800 EPK, 4 x 8 cyl, Pielstick 8PC2-5L-400. 1990 verkocht aan F. Olsen & Co., Noorwegen, herdoopt BAYARD. 21-5-1990 tot 10-6-1990 onder de Dense vlag met thuishaven Hirtshals. 1991 verkocht aan Color Line A/S-Noorwegen, herdoopt CHRISTIAN IV. 2008 herdoopt JULIA. 2012 verkocht aan C-Bed III B.V., Bermuda, herdoopt WIND PERFECTION. 2015 verkocht aan Moby S.p.A., Italië (IBLY), herdoopt MOBY ZAZÀ. 2015 verbouwd van Accommodation Ship naar Passenger/Vehicle Ship (Ferry). 12-5-2025 verkocht aan Dragon 1 Pte. Ltd., San Marino (T7CH6), in beheer bij Venture Ship Management Europe S.r.l., Genua, herdoopt ZAZÀ. 16-8-2025 te Sembawang. 10-2025 vlag: Liberia (5LYM8), herdoopt WORLD LEGACY. 7-10-2025 vertrokken van Sembawang naar Loyang Offshore Resupply Base, Singapore.

Een bemanningslid is omgekomen bij de brand.

Op 20 februari 2026 om 4.00 uur 's ochtends (Singaporese tijd) brak er brand uit in de lounge op dek 9 van de WORLD LEGACY, onderweg naar Singapore. Hulpdiensten van de Singapore Civil Defence Force (SCDF) kwamen ter plaatse en wisten de brand te blussen. Een Indonesisch bemanningslid kwam om het leven bij de brand. Het lichaam van de overledene is aan wal gebracht. De Indonesische ambassade in Singapore is op de hoogte gesteld en de relevante autoriteiten verzorgen de nodige vervolgstappen. Er zijn geen gewonden gevallen onder de overige bemanningsleden en de 271 passagiers, waaronder 139 passagiers met de Singaporese nationaliteit. De autoriteiten hebben onmiddellijk evacuatieprocedures in gang gezet. Alle passagiers zijn met de ASEAN RAIDER 1 (IMO 9149627) van Batam Fast Ferries naar de HarbourFront Ferry Terminal gebracht. Paramedici en ambulancepersoneel van de Singapore Civil Defence Force waren ter plaatse om indien nodig medische hulp te verlenen. Vier passagiers werden na de brand naar het ziekenhuis gebracht voor medische controle. De ontscheping van de overige passagiers werd voortgezet. De brand werd geblust door brandweerlieden van de Singapore Civil Defence Force (SCDF) Marine. Het schip had 388 bemanningsleden aan boord. Een kernteam bleef aan boord om essentiële werkzaamheden uit te voeren, terwijl de rest ook van boord ging. Daarnaast gingen inspecteurs van een classificatiebureau, ingeschakeld door de eigenaren van het schip, aan boord om de omvang van de schade en de benodigde reparaties te beoordelen voordat het schip weer in dienst kon worden genomen. De 'World Legacy' voer naar de ankerplaats van de haven en meerde af op positie 01.11 NB en 103.47 OL. De Marine Ports Authority (MPA) heeft een veiligheidsperimeter rond het schip ingesteld en navigatieadviezen uitgegeven, waarbij schepen in de buurt werden verzocht uit de buurt te blijven. De autoriteiten hebben een onderzoek ingesteld naar de oorzaak van de brand.

De 'World Legacy', geëxploiteerd door World Cruises, hanteert een flexibel model, waardoor passagiers kunnen kiezen voor dagcruises of langere verblijven en kunnen inschepen vanuit Singapore of Maleisië.

Vanuit Singapore gaan gasten aan boord met speciale veerboten vanaf HarbourFront Centre, met meerdere afvaarten per dag. De American Club zorgde voor de bescherming en schadevergoeding van het door DNV gecertificeerde schip. Het technisch beheer werd verzorgd door Venture Ship Management Europe, gevestigd in Genua. De geregistreerde eigenaar van het schip is Dragon 1, een in Singapore geregistreerde entiteit met één schip. Het bedrijf werd opgericht door de Aziatische internetondernemer Joseph Phua via zijn private equity-investeringsmaatschappij Turn Capital. De WORLD LEGACY, voorheen de veerboot MOBY ZAZA, werd grondig gerenoveerd in Singapore voordat ze haar nieuwe rol als cruiseschip op zich nam. De eerste reis werd twee dagen voor de geplande opening op 21 december 2025 geannuleerd. Passagiers klaagden ook over bruin kraanwater, defecte liften en een zwakke airconditioning. (Timsen, 20-2-2026).

OMRA, IMO 9264881, Crude Oil Tanker, Crude Oil Tanker VLCC, 160.123 GT, 300.544 DWT, 21-5-2004 opgeleverd als NISSHO MARU aan Apollo Tanker Corp., Japan, in beheer bij Idemitsu Tanker Co. Ltd. 6-2014 vlag: Panama. 17-6-2022 verkocht aan Olt Lines Inc., Panama, in beheer bij Fractal Shipping S.A. en Onboard Ship Management Ltd., 6-2022 herdoopt NEREIDES. 7-2023 in beheer bij Marut Oceanic Ltd. 2-2024 vlag: Comoros. 19-7-2024 verkocht aan Cosmos Lines Inc., Comoros, in beheer bij Mares Shipping & Management, 7-2024 herdoopt COSMOS. 10-2024 vlag: onbekend. 28-11-2024 verkocht aan Avani Lines Inc., 11-2024 vlag: San Marino. 18-1-2025 in beheer bij Agilitas Shipping Ltd. 1-2025 herdoopt VANI. 9-2025 herdoopt OMRA. 28-11-2024 verkocht aan Avani Lines Inc., Marshall Islands. 23-5-2025 in beheer bij Seavana Shipping Ltd., Dhabi, United Arab Emirates. 9-2025 vlag: Guyana (FALSE). 2-2026 vlag: Comoros (FALSE) (D6A4058). 6-2-2026 vertrokken van Singapore.

Beloning uitgelooft voor informatie over spookvloot tanker

De wereldwijde zoektocht naar de zogenaamde "spookvloot" is een nieuwe fase ingegaan. Op LinkedIn verscheen een advertentie met een beloning van € 500.000 voor geverifieerde informatie over de huidige locatie van de 'Omra'. De ongebruikelijk hoge beloning werd aangeboden door een account dat gelinkt is aan de vroegere identiteit van het schip, wat wijst op een escalatie van particuliere en mogelijk door de staat gesponsorde inspanningen om de spookschepen op te sporen. Deze schepen worden gebruikt om sancties te omzeilen en de energiestroom voor Rusland en Iran in stand te houden. De OMRA is een treffend voorbeeld van de ontwijkingsstactieken die door deze schepen worden gebruikt. Het schip heeft herhaaldelijk van vlag en registratie veranderd om identificatie te voorkomen, eerst onder een valse Guyanese vlag en later onder de vlag van de Comoren, een jurisdictie die vaak wordt gebruikt bij sanctieontduiking.

Het schip, voorheen bekend als de VANI, werd overgeschilderd en hernoemd voordat het in juli 2025 door de VS werd gesanctioneerd. Ondanks deze sancties werd de tanker eind januari 2026 in Iraanse wateren gespot. De laatst bekende locatie, op 17 februari, was in de buurt van Maleisië, een regio die bekend staat om illegale olietransfers tussen schepen op volle zee. Deze transacties zijn bedoeld om de herkomst van de ruwe olie te verbergen en weerspiegelen het toenemende gebruik van ondoorzichtige maritieme netwerken om de oorlogseconomieën van gesanctioneerde landen te financieren. Tankers in de "spookvloot" opereren met valse registraties, uitgeschakelde volgsystemen en fictieve bedrijfsstructuren, waardoor ze moeilijk te detecteren en te sanctioneren zijn. (Timsen, 24-2-2026).

SKYLIGHT, IMO 9330020, Chemical/Oil Products Tanker, 7,687 GT, 11.262 DWT, 9-2006 opgeleverd als CLIPPER KRYSTAL. 9-2011 herdoopt HARBOUR KRYSTAL. 12-2015 herdoopt CARIBE CRISTINA. 10-2021 herdoopt MERMAID. 26-6-2023 verkocht aan Al Sakr Shipping Inc., 6-2023 vlag: Palau (T8A4356), in beheer bij Petrofleet Energy Trading LLC, 6-2023 herdoopt AL MOUSTAFA. 10-1-2025 verkocht aan Sea Force Inc., Palau, in beheer bij Red Sea Ship Management LLC, Dubai, 1-2025 herdoopt SKYLIGHT.

Twee personen vermist en vier gewond bij aanval op tanker.

Oman heeft melding gemaakt van een aanval op de tanker SKYLIGHT in de Straat van Hormuz op 1 maart 2026. Vier personen aan boord raakten gewond en moesten medisch behandeld worden. De bemanningsleden waren van Indiase en Iraanse afkomst.

De aanval vond plaats op vijf mijl van Musandam, bij de ingang van de Straat van Hormuz, waarbij de tanker in brand vloog. Het schip was op 22 februari in ballast aangekomen.

Er waren 20 bemanningsleden aan boord, waaronder 15 Indiërs en vijf Iraniërs. De Omaanse marine reageerde snel en evacueerde de bemanning. De kapitein en een olieman werden nog steeds vermist. Het laatste signaal werd ontvangen om 03:00 UTC. De reddingsboot PANICKER arriveerde enkele uren later ter plaatse en bleef daar.

Het bleef onduidelijk wie verantwoordelijk was voor de aanval. Er werd echter beweerd dat Iran via de radio dreigementen had geuit met aanvallen op schepen in de Straat van Hormuz nadat de VS en Israël het land waren binnengevallen. Het schip lag voor anker op positie 26.17 NB en 056.16 OL in de Perzische Golf.

De tanker werd op 18 december 2025 door het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën gesanctioneerd. (Timsen, 2-3-2026). (Foto: Kees Bustraan, 17-8-2009, Willemstad, N.A.).



Brandende tanker dreigt te zinken

De SKYLIGHT, die op 1 maart door Iraanse troepen werd aangevallen door een onbemand oppervlakteschip (USV) op ongeveer vijf zeemijl ten noorden van de haven van Khasab in Oman, in de Straat van Hormuz, vloog in brand en dreigde volledig te zinken, waardoor mogelijk een deel van de lading in de Perzische Golf terecht zou komen. De aanval, die door Iran werd opgeëist als een actie tegen een "illegale" doorvaart door de straat in strijd met bevelen van Teheran na de aangekondigde sluiting van de waterweg als reactie op Amerikaans-Israëliëse luchtaanvallen, was de eerste bevestigde aanval op een civiel schip in de waterweg sinds het begin van de militaire escalatie tussen Teheran enerzijds en Washington en Jeruzalem anderzijds. Schepen in de buurt reageerden op de noodoproep van de SKYLIGHT en evacueerden de bemanning naar faciliteiten aan de kust, waar de gewonden werden behandeld voor brandwonden en diverse verwondingen. De SKYLIGHT werd geëxploiteerd door Red Sea Ship Management en stond onder sancties vanwege haar vermeende rol in het transport van Iraanse aardolieproducten door de Perzische Golf.

De UKMTO heeft bevestiging gekregen dat het schip is aangevallen door een onbemand oppervlakteschip (USV). De lichamen van kapitein Ashish Kumar uit Bettiah, Bihar, en Dalip Singh uit Rajasthan, die bij de aanval om het leven kwamen, werden door reddingsteams geborgen nadat de brand onder controle was gebracht. (Timsen, 6-3-2026).



YM WILLPOWER, IMO 1019785, Container Ship, 151.354 GT, 67.107 NT, 159.654 DWT, 15500 TEU, 6-2-2026 opgeleverd door HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (3445) als YM WILLPOWER aan Yang Ming Marine Transport Corporation, Liberia (5LTA4). 55.307 EPK, 40.706 kW, 8 cyl., 2 tew, 950 x 3460, 72 rpm., B&W 8G95ME-C10.5-GI, de werf.

De 15.500 TEU YM WILLPOWER werd in februari geleverd door Hyundai Heavy Industries in Ulsan en valt nu onder technisch beheer van Synergy Marine Group.

In de vaart op Pusan, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shekou, Singapore, Tangier, Valencia, Barcelona, Genoa, La Spezia, Fos Sur Mer, Singapore, en Pusan. (Foto: Synergy Marine Group).

YM WORTHINESS, IMO 1019797, Container Ship, 151.354 GT, 67.107 NT, 159.654 DWT, 15500 TEU, 28-3-2025 in aanbouw onder bouwnummer HD HYUNDAI ULSAN 3446, 31-7-2026 geplande oplevering als YM WORTHINESS aan Yang Ming Marine Transport Corporation, Liberia (5LTA5).



Cruiseschepen liggen stil in Midden-Oosten

Vanwege de aanvallen door Iran in onder andere de Verenigde Arabische Emiraten hebben cruisereederijen maatregelen genomen voor hun cruiseschepen die daar momenteel varen. Zes cruiseschepen liggen stil in de regio. Het gaat om:

TUI Cruises

TUI Cruises vaart met de Mein Schiff 4 en Mein Schiff 5 in de regio. Gasten zijn momenteel aan boord en blijven daar ook totdat de vliegverbindingen weer tot stand komen.

Mein Schiff 4 ligt in Abu Dhabi. Mein Schiff 4: start cruises op 1 maart en 2 maart, alsook 8 maart en 9 maart 2026 zijn geannuleerd.

Mein Schiff 5 in Doha (Qatar). De komende cruises zijn derhalve ook geannuleerd: Mein Schiff 5: start cruises op 28 februari en 5 maart geannuleerd.

Celestyal Cruises

De Griekse rederij heeft de CELESTYAL DISCOVERY en CELESTYAL JOURNEY in het Midden-Oosten. Beide schepen blijven aan de kade, in Dubai respectievelijk in Doha. Beide nieuwe cruises die op 2 maart hadden moeten starten zijn geannuleerd. De rederij verwacht dat de Journey in Doha blijft tot en met 7 maart, waar gasten de mogelijkheid aangeboden krijgen om te ontschepen of op het schip te blijven.



MSC EURIBIA, IMO 9901544, foto: Ruud Coster, 6-6-2023

MSC Cruises

MSC Cruises blijft met de MSC EURIBIA in Dubai aan de kade en is volledig operationeel voor haar gasten. MSC meldt in een verklaring: "Onze prioriteit is de veiligheid en het welzijn van onze gasten en bemanning. Wij blijven de richtlijnen volgen van de regionale militaire autoriteiten om het schip in de haven van Dubai te laten blijven. Na de beperkte hervatting van vluchten vanuit de regio werken wij nauw samen met luchtvaartmaatschappijen om het verdere vervoer van onze gasten te faciliteren. Gezien de aanzienlijke

achterstand en de omvang van de verstoringen, voegen luchtvaartmaatschappijen momenteel op gefaseerde en zorgvuldige wijze nieuwe vluchten toe. Dit proces zal tijd in beslag nemen. Wij zijn intensief in overleg met onze luchtvaartpartners en richten ons op een veilige en ordelijke terugreis voor onze gasten.

Wij blijven in contact met ambassades en ministeries van Buitenlandse Zaken om ervoor te zorgen dat zij over de relevante informatie beschikken met betrekking tot hun landgenoten aan boord en om inzicht te krijgen in eventuele repatriëringsplannen die worden ontwikkeld.

Op dit moment blijft de situatie aan boord rustig. Gasten hebben volledige toegang tot alle diensten en faciliteiten aan boord, en MSC Cruises blijft zorgen voor een hoog niveau van zorg, comfort en ondersteuning voor zowel gasten als bemanning.”

Aroya Cruises

Tot slot ligt ook een schip van Aroya Cruises, de AROYA MANARA, stil in Dubai. Deze rederij heeft alleen laten weten dat zij de situatie in de gaten houden. (Bron: Cruisereiziger, 2 maart 2026).



Oceania Cruises bestelt vijfde Sonata-klasse schip

Oceania Cruises heeft een bestelling geplaatst voor haar vijfde Sonata-klasse schip bij de scheepswerf Fincantieri, dat gepland staat voor levering in 2037. De aankondiging volgt op een recordbrekende lanceringsdag van Oceania Sonata afgelopen januari, wat het enthousiasme weerspiegelt van veeleisende reizigers en gewaardeerde reispartners.

“Oceania Sonata zal een nieuwe maatstaf vormen voor ruimtelijkheid, kunstzinnigheid en wooncomfort,” zegt Jason Montague, Chief Luxury Officer van Oceania Cruises. “De record brekende vraag naar Oceania Sonata bevestigt dat reizigers op zoek zijn naar keuze, verbinding en authentieke ervaringen. De toevoeging van een vijfde Sonata-klasse schip stelt ons in staat onze gasten nog rijkere, ervaringsgerichte reismogelijkheden te bieden.”

De Sonata Klasse, die in augustus 2027 debuteert, luidt een nieuw tijdperk in van luxe met een derde aan extra ruimte op het schip, geheel nieuwe suitecategorieën en herontworpen accommodaties. Deze evolutie vergroot het aanbod voor de gasten; van een grotere selectie culinaire gerechten tot een breder scala aan suites en kamers.

Oceania Sonata introduceert ook twee nieuwe ultramoderne culinaire ervaringen: La Table par Mâitres Cuisiniers de France, het eerste restaurant op zee dat is opgericht in samenwerking met de gerenommeerde Mâitres Cuisiniers de France; en Nikkei Kitchen, een levendig culinair concept dat de fusie van Peruaanse ingrediënten en verfijnde Japanse technieken viert, en dat zijn oorsprong vindt in het einde van de 19e eeuw.

Recent heeft Oceania Cruises besloten om hun reizen alleen aan te bieden aan volwassenen. Feedback van trouwe gasten heeft aangegeven de rustige sfeer aan boord, doordacht ontwerp en culinaire uitmuntendheid te prijzen.

Het eerste cruisesizoen van Oceania Sonata, dat in augustus 2027 van start gaat, zal een brede mix van Europese en Caribische bestemmingen kennen. Van de culturele hoofdsteden Rome (Civitavecchia), Barcelona en Athene (Piraeus), tot verborgen pareltjes zoals Paros en Koper. Voordat het schip westwaarts cruist naar een divers Caribisch aanbod met Tortola en Bermuda, samen met Latijns-Amerikaanse kustbestemmingen zoals Manzanillo en Puerto Quetzal. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 16 februari 2026).

Disney Cruise Line doopt grootste schip DISNEY ADVENTURE in Singapore

Disney Cruise Line heeft woensdag officieel de Disney Adventure gedoopt in Singapore. Het is het eerste schip van de rederij dat in Zuidoost-Azië gaat varen. De doopceremonie vond plaats in het Walt Disney Theatre aan boord en werd opgeluisterd met optredens van regionale vocalisten, een 23-koppig orkest en optredens van Captain Mickey Mouse en Captain Minnie Mouse.

Volgens Josh D'Amato, voorzitter van Disney Experiences en aanstaande CEO van The Walt Disney Company, markeert de Disney Adventure een nieuw hoofdstuk voor Disney Cruise Line: "Als ons eerste schip dat in Azië wordt gestationeerd, introduceert de DISNEY ADVENTURE Disney-magie bij gasten die dit misschien voor het eerst ervaren."

Robert Downey Jr., peetvader van het schip, sprak een zegen uit voor de DISNEY ADVENTURE via een liveverbinding: "Het is een eer om peetvader te zijn van dit majestueuze schip. Ik doop u, Disney Adventure, moge God dit schip en allen die varen zegenen."

De DISNEY ADVENTURE is het achtste schip van de vloot en tevens het grootste. Het biedt zeven themagebieden, een Broadway-stijl musical genaamd Remember en de eerste achtbaan op zee van Disney Cruise Line, Ironcycle Test Run.

De maiden voyage staat gepland op 10 maart. Daarna vaart de DISNEY ADVENTURE gedurende het inaugurele seizoen op drie- en vierdaagse routes vanuit Singapore. (Bron: Cruisereiziger.nl, 6 maart 2026).

Norwegian Cruise Line verwelkomt nieuw schip NORWEGIAN LUNA in de vloot

Norwegian Cruise Line heeft haar nieuwste cruiseschip, de NORWEGIAN LUNA, officieel in ontvangst genomen. Het schip werd overgedragen door scheepsbouwer Fincantieri op de werf in Marghera, Italië. De Norwegian Luna is het 21e schip in de vloot van de rederij en het tweede schip in de nieuwe Prima Plus-klasse.

Met een brutotonnage van circa 156.000 en ruimte voor 3.565 passagiers beschikt het schip over 1.809 hutten. Aan boord vinden passagiers een uitgebreid aanbod aan faciliteiten, waaronder 17 restaurants en 18 bars en lounges. Volgens de rederij zijn de ruimtes en ervaringen bewust ontworpen om reizigers veel keuze en flexibiliteit te bieden tijdens hun cruise.

Nieuwe attracties en entertainment

De Norwegian Luna richt zich zowel op families als op reizigers die op zoek zijn naar meer luxe en comfort. Een van de opvallendste attracties aan boord is de Aqua Slidecoaster, een combinatie van waterglijbaan en achtbaan die exclusief bij Norwegian Cruise Line te vinden is en recent werd bekroond door de International Association of Amusement Parks and Attractions.

Andere nieuwe faciliteiten zijn onder meer de Luna Midway, een openlucht speelgebied met kermisachtige spellen, en de Moon Climber, een meerlagig obstakelparcours voor kinderen en volwassenen. In de Luna Game Zone kunnen cruisereizigers terecht voor arcadegames en virtual-reality-ervaringen.

Sport en entertainment komen samen in de Glow Court, een multifunctionele sportzaal met een interactieve LED-vloer die overdag dienst doet als sportveld en 's avonds verandert in een clubachtige entertainmentruimte. Voor ontspanning kunnen passagiers terecht in de spa van Mandara Spa of in de adults-only Vibe Beach Club.

Ook op entertainmentgebied zijn er verschillende producties. In het theater staat onder meer "Elton: A Celebration of Elton John", een show rond de muziek van Elton John. Daarnaast is er "HIKO: Innovation Meets Wonder", een multimediale productie met acrobatiek en dans. In de populaire muziekbar Syd Norman's Pour House wordt onder meer "A Tribute to Eagles" opgevoerd, met muziek van de band Eagles.

Veel keuze aan restaurants

Het schip beschikt over meerdere inbegrepen restaurants met wisselende menu's en internationale gerechten, aangevuld met een 24-uurs eetgelegenheid voor snacks.

In de Indulge Food Hall kunnen reizigers kiezen uit negen verschillende foodstations met onder meer Indiase gerechten, barbecue, noedels en plantaardige opties.

Voor een avond uit zijn er ook diverse specialiteitenrestaurants, waaronder het Franse restaurant Le Bistro en het Thaise Sukhothai.

Hutten en suites

Aan boord zijn verschillende huttypes beschikbaar, variërend van binnenhutten tot balkonhutten en suites. Het hoogste niveau wordt gevormd door The Haven by Norwegian, een exclusief "schip-in-een-schip"-concept met eigen ruimtes, restaurant, butlerservice en conciërge.

Caribische cruises vanuit Miami

Na een trans-Atlantische overtocht vanuit Civitavecchia arriveert de Norwegian Luna op 23 maart 2026 in Miami. De officiële doopceremonie vindt plaats op 27 maart in PortMiami.

In haar eerste jaar zal het schip vanuit Miami varen met drie- en vierdaagse cruises naar de Bahama's en zevendaagse cruises door het Caribisch gebied. Vanaf april tot begin november 2026 staan routes naar onder meer Puerto Plata, St. Thomas en het privé-eiland Great Stirrup Cay op het programma.

Vanaf november 2026 verschuift de inzet naar de westelijke Cariben met aanlopen in onder meer Roatán, Cozumel en Harvest Caye voor de kust van Belize. (Bron: Cruisereiziger.nl, 5 maart 2026).

NORWEGIAN LUNA, IMO 9824019 (NB-327), 16-2-2017 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI VENICE 6301, 16-12-2019 kiel gelegd, 13-3-2025 te water (opgedreven), 5-3-2026 opgeleverd aan Leonardo Four Ltd., vlag: Bahamas (C6IV3), in beheer bij NCL (Bahamas) Ltd., Miami FL, 154.140 GT, 16.153 DWT, 3.550 passagiers. 4-4-2026 eerste cruise.

Avora Residences neemt SEVEN SEAS NAVIGATOR over

De nieuwe residentiële cruisemaatschappij Avora Residences heeft het cruiseschip SEVEN SEAS NAVIGATOR overgenomen van Regent Seven Seas Cruises. Het schip zal vanaf januari 2028 varen als

AVORA LUMINA en fungeren als vlaggenschip van een nieuw woonconcept op zee, dat gericht is op langdurig verblijf.

Met de overname positioneert Avora zich tussen de hedendaagse residentiële cruises van Villa Vie en het luxe woonconcept van The World Residences at Sea. Het schip is verkregen via een charterovereenkomst van negen jaar met een optie tot aankoop. De overeenkomst omvat ook een langdurige operationele samenwerking met Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH).

Eerder had NCLH plannen om de Navigator te verkopen aan Crescent Seas, samen met een schip van Oceania Cruises, maar die transactie ging uiteindelijk niet door.

Behoud van bestaande operationele structuur

Volgens Avora blijft zoveel mogelijk van de bestaande operationele structuur van het schip behouden, waaronder systemen, standaarden en samenwerkingen met leveranciers en dienstverleners.

Voor de lancering in 2028 ondergaat het schip een volledige verbouwing tot residentiële schip. De plannen omvatten onder meer: gepersonaliseerde woonunits met hoogwaardige afwerking, vernieuwde gemeenschappelijke ruimtes gericht op langdurig verblijf en een business- en connectiviteitscentrum voor werken tijdens wereldreizen

De residenties krijgen een oppervlakte van ongeveer 28 tot 109 vierkante meter en bieden uitzicht op zee en mogelijkheden tot personalisatie.

* Driejarige wereldreis vanaf 2028

De AVORA LUMINA zal in 2028 vertrekken vanuit Lissabon voor een doorlopende wereldreis van drie jaar. Tijdens deze reis bezoekt het schip meer dan 140 landen en ruim 400 bestemmingen verspreid over zeven continenten. In havens blijft het schip maximaal vijf dagen liggen.

Volgens Avora-president Chris Cox krijgen bewoners bovendien invloed op toekomstige routes. “Na de eerste wereldreis bepalen de eigenaren mede waar Lumina daarna naartoe vaart. Dat verandert het residentiële cruiseconcept fundamenteel.” (Bron: Cruisereiziger.nl, 6 maart 2026).



SEVEN SEAS NAVIGATOR, IMO 9064126 (NB-331), Passenger (Cruise) Ship, 28.803 GT, 1988 in aanbouw bij Admiralty Wharves, Leningrad (St. Petersburg) (02510), 12-4-1988 kiel gelegd als AKADEMIK NIKOLAY PILYUGIN, 23-8-1991 te water gelaten, 1991 de bouw stil gelegd, verkocht aan Radisson Seven Seas Cruises, 1999 afgebouwd, 25-8-1999 opgeleverd door Cant. T. Mariotti S.p.A., Genua (6125) als SEVEN SEAS NAVIGATOR, vlag: Bahamas. 504 passagiers. 21.000 kW, 4 x 8 cyl, 4 tew, 380 x 475, Wärtsilä 8L38. 2000 vlag: Bermuda. 2006 Radisson Seven Seas Cruises verder als Regent Seven Seas Cruises. 5-2009 in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 10-2011 vlag: Bahamas (C6ZI9). 3-2013 verkocht aan Navigator Vessel Co. LLC, Bahamas, in beheer bij Prestige Cruise Services LLC. 9- 2014 Regent Seven Seas Cruises overgenomen door Norwegian Cruise Line Holdings. 11-9-2015 in beheer bij NCL Bahamas Ltd. 2025 verkocht aan Crescent Seas LLC, Newport RI, U.S.A. De koop ging niet door. 2026 verkocht aan Avora Residences, Pembroke Pines, Florida, 2028 tbn AVORA LUMINA.





Wasa Line

Op 4 november 2025 kondigde Stena Line de aankoop aan van het bedrijf NLC Ferry Oy/Wasaline, waarbij de exploitatie van de veerdienst tussen Umeå en Vaasa werd overgenomen. Sindsdien is de transactie beoordeeld en goedgekeurd door de respectievelijke gemeenteraad, die ook de voormalige eigenaren waren, en heeft alle andere vereiste regelgevende goedkeuringen ontvangen. Het schip AURORA BOTNIA (IMO 9878319, 2021, 24.036 GT), dat op de route vaart, blijft eigendom van het

gezaamenlijk eigendom van de stad Kvarken Link. Stena Line nam Wasaline officieel over in februari 2026. Wasaline had zijn beste februari ooit met 18.191 passagiers, een stijging van 11 procent ten opzichte van dezelfde maand vorig jaar. (Bron en afbeelding: Wasa Line).



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Steady	425 / LDT	445 / LDT	455 / LDT
2	Pakistan	Steady	420 / LDT	440 / LDT	450 / LDT
3	India	Steady	410 / LDT	430 / LDT	440 / LDT
4	Turkey	Steady	270 / LDT	280 / LDT	290 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 9-3-2026

AF FRANCESCA, IMO 7602089, Passenger/Ro-Ro Ship (vehicles), 19-4-1978 te water, 6-1979 opgeleverd door Italcantieri, Castellammare (4347) als DOMIZIA aan Tirrenia S.p.A. di Navegazione, Italië. 10.500 BRT, 3.250 DWT. 1979 herdoopt DOMIZIANA. 1987 verlengd, 12.523 BRT. 2011 herdoopt AF FRANCESCA. 13-5-2015 tijdens een reis van Bari naar Durres, Albanië met 203 passagiers, op 7 mijl NW van Bari, brak er brand uit in de machinekamer, deze door de bemanning onder controle gekregen, 1-6-2025 naar Rijeka gesleept om te repareren. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 28-2-2026 van Durres naar Aliğa, 3-3-2026 ETA te Aliğa. 3-3-2026 op Aliğa Anchorage.

HD-5 ALBERTINA WILLEMINA, IMO 8431580, kotter, 51 GT, PCKE, 10-9-1954 opgeleverd door Scheepswerf Hakvoort, Monnikendam als UK-64 MARIJTJE aan W. de Vries, Urk. 52 BRT, 185 PK, M.W.M. 7-5-1955 meting: 49,97 BRT. 7-9-1962 nieuwe motor: 250 PK NE-1962. 7-11-1963 verkocht aan W. & J. de Vries, Urk. 22-6-1965 verkocht aan J Nentjes, Urk, herdoopt UK-47 JACOB JACOB. 14-9-1971 verkocht aan L. van Hijlkema, Zoutkamp, herdoopt ZK-19 POSEIDON. 1971 nieuwe motor: 270 PK NE-1968. 3-12-1975 gesaneerd, verkocht naar Urk, uit de visserij en verbouwd. 21-5-1980 verkocht aan L. Hakvoort, Urk, in de visserij, herdoopt UK-129 TIEMETJE. 1980 nieuwe motor: 300 PK NE-1979. 1980 meting 51 BRT. 2-1985 verkocht aan Fa. L. Hakvoort & Zn., Urk. 25-6-1990 verkocht aan V.o.F. L. Koorn & Zn., Den Helder, herdoopt HD-5 ALBERTINA WILLEMINA. 1994 meting 49 GT. 1995 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1995. 2026 verkocht voor sloop aan Hoebe Metalen/RDM B.V., 2-3-2026 te Kampen op de wal gezet om gesloopt te worden.

ALICE BOLTEN, IMO 7126102, 30-11-1971 te water, 5-1972 opgeleverd door N.V. Van der Giessen-de Noord, Alblasserdam (886) als ALICE BOLTEN aan Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, B.R.D. 3.984 BRT, 6.177 DWT. 1973 verkocht aan Baucis Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt BAUCIS. 1988 verkocht aan Lelina Marine Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ENDURANCE. 1990 verkocht aan Galuzzo Navigation Co. Ltd., Cyprus, herdoopt LINDE II. 1993 verkocht aan Aligator Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt ROSALI. 1998 verkocht aan Black Hawk Shipping Co. Ltd., Cyprus. 1998 verlengd. 2001 verkocht aan m.s. Apollo Condor Shipping GmbH & Co. K.G., Antigua & Barbuda, herdoopt APOLLO

CONDOR. 2011 herdoopt CAPT. MOHAMAD A. 2-2013 herdoopt AB VELA. 3-2017 herdoopt MARIA MOON. 2-2018 vlag: Togo (5VFP7), 2-2018 herdoopt MARIA M. 19-8-2021 verkocht aan Ammoon Shipping Co., Piraeus, vlag: Togo, 1-2021 herdoopt GHADA A. 14-9-2015 te Thessaloniki zijn de kapitein en de HWTk gearresteerd wegens vermeende fraude met brandstof, negen ton zware olie en vijf ton dieselolie konden niet verklaard worden, beide zijn later op borrgtocht vrijgelaten. 2025 verkocht voor sloop naar India. 1-12-2025 passage Straat Hormuz naar India. 28-2-2026 op Bhavnagar Anchorage, 3-3-2026 op Alang Anchorage, 6-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

AN SHUN, IMO 9149029 (NB-336), Bulk Carrier, 38.846 GT, 74.761 DWT. 1998 opgeleverd als SAMJOHN LIBERTY. 26-7-2016 verkocht aan Golden Hero Shipping Ltd, Panama (3EYM4), in begeer bij Hongkong Zhongya Ship Management Ltd., Hong Kong en Mentor Pacific Ltd., Fujian, China, 7-2016 herdoopt JIMEI FUHAO. 3-2020 herdoopt AN SHUN. 21-1-2026 verkocht voor sloop naar Pakistan (412 USD/TO). 6-2-2026 op Gadani Anchorage, 18-2-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

RFA ARGUS, A135, IMO 7822550, Royal Fleet Auxiliary. De marine bevestigde dat het verouderde RFA-schip wordt gesloopt. De RFA ARGUS heeft haar carrière beëindigd na een incident waarbij ze onveilig werd verklaard. De Royal Navy had plannen bevestigd om haar op 23 februari voor de laatste keer vanuit Portsmouth weg te slepen, maar dit werd uitgesteld vanwege slecht weer en zal nu waarschijnlijk volgende week plaatsvinden. Op 22 februari lagen de sleepboten EN AVANT 26 en EN AVANT 30 al naast de ARGUS klaar om naar Falmouth te worden gesleept. Het schip was in 1981 in Italië gebouwd als een Ro/Ro-containerschip. In 1982 werd het gevorderd voor de Falklandoorlog. In plaats van terug te keren naar de commerciële dienst, werd ze overgenomen door Harland & Wolff en begon een volledige ombouw tot een ondersteuningsschip voor de Royal Navy. Ze trad in 1988 in dienst bij de Royal Fleet Auxiliary (RFA). Tijdens haar carrière diende ze in de Golfoorlog in 1991 en de Irakoerlog in 2003 en werd ze een primair schip voor het ontvangen van gewonden. Ze bood medische ondersteuning en werd ingezet voor humanitaire missies. De Royal Flying Doctor Service (RFA) had het schip in 2024 buiten dienst gesteld, maar door bezuinigingen en een tekort aan nieuwe schepen werden de plannen in 2022 herzien. Het was de bedoeling dat het schip in ieder geval tot 2030 in dienst zou blijven. Als onderdeel van de levensduurverlenging werd ze eind 2024 besteld voor een refit bij A&P Falmouth. Door een gebrek aan financiering moesten verschillende belangrijke problemen op een later tijdstip worden aangepakt. Ze verliet de werf in maart 2025 en lag in juni alweer stil vanwege problemen met de branddeuren, lekkages in de schachten en problemen met de ballasttanks. De problemen werden zo ernstig geacht dat de veiligheidscertificaten werden ingetrokken en de Maritime and Coastguard Agency en Lloyd's Register het schip onveilig achtten om op motorvermogen te varen. Zelfs een reis naar Falmouth en de scheepswerf werd uitgesloten. Sinds juni 2025 ligt de ARGUS in Portsmouth te wachten op een definitieve beslissing over haar lot. (Timsen, 25-2-2026).

RFA ARGUS vertrokken van Portsmouth

De RFA ARGUS, die werd geëxploiteerd door de Royal Fleet Auxiliary, zou HMNB Portsmouth verlaten en buiten dienst worden gesteld. Het was de bedoeling dat ze vorige week naar Falmouth gesleept zou worden, maar dit werd uitgesteld vanwege de slechte weersomstandigheden. Het schip zou op 3 maart 2026 om 16:45 uur vanaf de Victory Jetty vertrekken en langs de Round Tower in Old Portsmouth varen, gesleept door de sleepboten TEMPEST, BOUNTIFUL, ENGLISHMAN, EN AVANT 26 en EN AVANT 30. Ze was het laatste actieve schip dat dienst deed in het Falklandconflict. Het schip is sinds juli 2025 niet meer in bedrijf. De veiligheidscertificering werd ingetrokken nadat het schip, na veiligheidsinspecties door Lloyds Register en de Maritime Coastguard Agency (MCA), onveilig werd bevonden om uit te varen. Sindsdien ligt ze aangemeerd bij HMNB Portsmouth, terwijl er binnen de overheid overleg plaatsvindt over de sloop van het schip. Er werd ook gesproken over het weer in gebruik nemen van het schip. Dit is echter niet gebeurd, en het schip raakte in verval. (Timsen, 3-3-2026). (7-3-2026 RFA ARGUS te Falmouth).

ARMU, IMO 9114529 (NB-336), Ro-Ro Cargo Ship, 8.011 GT, 8.634 DWT, 1995 opgeleverd door Kanasashi Heavy Industries, Shizuoka als CHRIS T. 10-2004 herdoopt SPRING HUMMER. 23-6-2022 verkocht aan Ocean Glory Shipping Co. Ltd., Togo (5VHW9), in beheer bij Acrex Corp., Vladivostok, 6-2022 herdoopt ARMU. 1-2026 verkocht voor sloop. 16-2-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 19-2-2026 op Alang Anchorage, 19-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ASB BONITO, IMO 9015577, Bulk Carrier, 17.934 GT, 29.370 DWT, 2001 opgeleverd als ZEYNEP KIRAN aan Kirbulk Uluslararası, Turkije. 11-12-2025 verkocht aan Asb Shipping Ltd., Guinea-Bissau (J5AZ1), herdoopt ASB BONITO. 2-2026 verkocht voor sloop. 19-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATLAS, IMO 9132624, General Cargo Ship, 6.049 GT, 7.732 DWT, 1995 opgeleverd als LUCKY EMBLEM. 2007 herdoopt BRIGHT ACE. 2009 herdoopt S VINA. 2014 herdoopt SEA STAR. 19-12-2019 verkocht van Well Line Co. Ltd., Zuid-Korea aan Zhongjie Shipping Co. Ltd., Belize, 12-2019 herdoopt ZHONG JIE. 28-9-2022 verkocht aan Wafa Shipping S.A., Palau, in beheer bij Alphamoon Shipping Management, Mersin, 9-2022 herdoopt ATLAS. 1-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4PR6). 10-2-2026 op de ankerplaats bij Gadani.

BB LIFTER, IMO 7319072 (NB-334), 638 GT, Offshore Supply Ship van Buksér & Berging AS, Lysaker, Noorwegen. 1973 opgeleverd door 3 Zigler Shipyard (229) als BULLWORKER. BP 30 ton, 2.500 EPK, 2 x Caterpillar. 8-6-2007 in dienst bij Buksér & Berging AS als BB LIFTER. 5-2-2026 gearriveerd Hanotangen Scrapyard om gesloopt te worden.

BUZANSKIY, IMO 8723309, Refrigerated Cargo Ship, 2.399 GT, 1.168 DWT, 8-1987 opgeleverd door SZ Baltiya, Klaipeda (521) als BUZANSKIY aan Kaspriya, U.S.S.R. 2.399 BRT, 911 DWT. 1992 verkocht aan Kaspriybkholodflot J.S. Co., Rusland. 11-2004 verkocht aan Inya, Rusland. 20-1-2026 verkocht aan Bosphorus International DIS, St. Kitts and Nevis (V4IB7). 2-2026 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 4-3-2026 op Alang Anchorage.

CHUNG, IMO 8410782 (NB-336), Cement Carrier, 64.43 GT, 10.177 DWT, 1984 opgeleverd door Shimoda D.Y., Shimoda (342) als KENRYU MARU aan Taiheiyo Kisen Kaisha, Japan. 3-2002 herdoopt CHUNG YANG. 1-2026 herdoopt CHUNG. 16-1-2026 verkocht aan Lyra Trading LLC, Comoros (D6A4312), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt Ltd., Navi Mumbai. 16-1-2026 verkocht voor sloop (as in Korea, 280 USD/TO). 7-2-2026 op Chittagong Anchorage, 15-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

DEEPWATER CHAMPION, IMO 9471862 (NB-331), boorschip, 51.320 GT, 2010 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co., Ltd., Ulsan als DEEPWATER CHAMPION aan Global Santa Fe Int. Drilling, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Inc., Houston TX. 16-2-2011 verkocht aan Transocean Drilling Offshore, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 13-5-2011 (Timsen) de DEEPWATER CHAMPION zal voor ExxonMobil gaan werken in de Golf van Mexico, nadat het schip zijn werkzaamheden voor de oliemaatschappij in de Zwarte Zee voor de kust van Turkije heeft afgerond. Het boorschip is gecontracteerd door ExxonMobil voor een periode van vijf jaar, een contract dat al in 2010 werd getekend. De eerste stop van het nieuwbouwschip was in de Zwarte Zee voor de kust van Turkije, waar het deze maand met werkzaamheden begon tegen een dagtarief van \$ 703.000. Het is de bedoeling dat het schip tot december 2012 in de Zwarte Zee blijft, waarna het wordt overgeplaatst naar een project van ExxonMobil in de Golf van Mexico. Bij aankomst in de Golf zal het dagtarief van het schip dalen tot \$ 640.000. De DEEPWATER CHAMPION, een Gusto MSC/P 10.000-ontwerp, zal tot december 2015 in de Golf van Mexico blijven. Het schip kan boren tot een diepte van 12.190 meter en opereren in een maximale waterdiepte van 3.660 meter. 29-6-2012 verkocht aan Transocean Inc., Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Offshore Deepwater Drilling Inc., Houston TX. 3-2013 verkocht aan Triton Nautilus Asset Leasing, Vanuatu (YJVM9), in beheer bij Transocean Inc. 4-2016 opgelegd. 5-2025 vlag: Malta (9HA6193). 2-9-2025 verkocht voor sloop. 2-3-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

DIMPLE, IMO 8901585 (NB-336), Bulk Carrier, 9.815 GT, 13.770 DWT. 27-6-1991 te water, 4-1991 opgeleverd door Stocznia Szczecinska, Szczecin (B567/01) als WISLANES aan Wisla Shipping Ltd., Port Vila. 1999 herdoopt WISLA. 8-3-2018 verkocht aan Cristobal Marine Corp., Vanuatu, 3-2018 herdoopt SOFIYA. 6-2022 vlag: Panama en herdoopt LYUDA. 29-4-2025 verkocht aan Dimple Shipping CO LLC, Comoros (D6A3975), in beheer bij Leena Shipping Co. S.A., Tripoli, 4-2025 herdoopt DIMPLE. 21-10-2025 geïnspecteerd te Gaeta, Italië (Paris MoU), 7 gebreken. 13-12-2025 geïnspecteerd te Tripoli (Mediterranean MoU), 25 gebreken, 39 dagen in detentie. 19-12-2025 te Canakkale aangehouden vanwege 17 tekortkomingen, waarvan er zes als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot detentie. 23-12-2025 vrijgegeven en vertrokken naar Suez, 29-12-2025 ETA te Suez. 2025 verkocht voor sloop (387 USD/TO). 2-1-2026 van Suez naar Alang, 6-2-2026 ETA te Alang. 15-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

DRAGON VICTOR, IMO 9127667, Chemical/Oil Products Tanker, 21.897 GT, 40.727 DWT, 14-6-1997 opgeleverd als ISOLA ROSSA. 8-2008 herdoopt CHAMPION TRADER. 16-3-2020 verkocht aan Hongkong Exuberant Star Int., Panama, in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd., 3-2020 herdoopt EXUBERANT STAR. 25-10-2022 in beheer bij Peace Worth Shipping Co. Ltd. 4-7-2023 in beheer bij Uni-Glory Shipping Co. Ltd. 7-2023 herdoopt TONDA SOURCE. 8-2025 vlag: onbekend. 2026 vlag: Angola (D3Q25), 2-2026 herdoopt DRAGON VICTOR. 4-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ENGEL, IMO 9124146 (NB-336), Bulk Carrier, 18.108 GT, 27.940 DWT, 18-9-1995 kiel gelegd, 7-11-1995 te water, 25-1-1996 opgeleverd door Naikai Zosen Corporation Setoda Shipyard (604) als ADMIRE. 2-2003 herdoopt SHINYO CHALLENGE. 8-2006 herdoopt MOUNT COOK. 2-2008 herdoopt CARIBBEAN ID. 5-2023 vlag: Panama (H9GJ). 1-2017 herdoopt POAVOSA CHAMPION. 27-2-2017 in beheer bij Guangzhou Seaway International Ship Management Co. Ltd., Guangdong, China. 2-2017 herdoopt SHENG LE C. 11-2019 verkocht aan Aohua Trading Co., Panama, in beheer bij Guangzhou Seaway International Ship Management Co. Ltd., Guangdong. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Oman, 398 USD/TO). 26-1-2026 verkocht aan Shore Shipping Inc., Comoros (D6A4330), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore en Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 1-2026 herdoopt ENGEL. 3-2-2026 op Gadani Anchorage, 19-2-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

FALO, IMO 8907890, Oil Products Tanker, 3.417 GT, 4.998 DWT, 12-1989 opgeleverd door Usuki Zosensho, Usuki (1598) als SHOYO MARU aan Showa Yusosen K.K., Japan. 3.217 BRT, 4.997 DWT. 2003 verkocht aan W.S. Supplier Shipping Co Ltd., Marshall Islands, herdoopt W.S. SUPPLIER. 4-2006 herdoopt FAIR FALCON. 3-2019 herdoopt FALCON 18. 9-2-2026 verkocht voor sloop. 9-2-2026 verkocht aan Prime Spot Ship Trading Inc., 2-2026 vlag: St. Kitts and Nevis (V4IN7), in beheer bij

Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 2-2026 herdoopt FALO. 28-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

GAMBLER, IMO 6926622, Fishing Vessel, LELC, 1.298 GT, 1969 opgeleverd als GULLFINNUR. 1977 herdoopt SJOBRIS. 3-2006 herdoopt SJOBRIS 2. 1-2007 herdoopt LEIKVIN. 2-2010 herdoopt TORBAS. 1-2011 herdoopt GAMBLER. 22-2-2010 verkocht aan Babord Catch AS, Raudeberg, vlag: Noorwegen (LELC). 3-2-2023 verkocht aan L Andrea AS, Raudeberg, vlag: Noorwegen (LELC), in beheer bij Babord Catch AS, Raudeberg. 1-2026 te Esbjerg om gesloopt te worden bij Smedegaarden A/S.

GILJA, IMO 7003829, Fishing Vessel, 543 GT, 1969 opgeleverd als VESTMENNINGUR II, 1974 herdoopt HG.62 EXPO. 2004 verkocht naar Denemarken, herdoopt COCCINELLA. 2-4-2007 verkocht aan BANGINIS JSC, Litouwen (LYSK), 4-2007 herdoopt KL.776 GILJA. 9-2025 verkocht aan BALTIJOS SPOTAI JSC, Litouwen, in de vaart als KL.886 GILJA. 6-3-2026 te Esbjerg om gesloopt te worden bij Smedegaarden.

HANSUNG, IMO 8513390 (NB-336), Vehicles Carrier, 7.442 GT, 1985 opgeleverd door Taihei Kogyo, Akitsu (2455) als JUPITER ACE aan Jupiter Ace Shipping, Panama. 7.442 BRT. 1988 verkocht aan Argo Nav. Panama S.A., Panama, herdoopt EMERALD 2. 1997 herdoopt NIKKO No.1. 1997 verkocht aan Bantayog Ocean Shipping Inc., Filipijnen, herdoopt CEBU ROSA. 2008 herdoopt ASIAN JUPITER. 2012 herdoopt IMAN. 2016 vlag: Togo (5VEI9). 4-2018 verkocht van Inderton Ltd. S.A., Togo aan Azelia Ocean Ltd, Togo (Acres Corp.), herdoopt HANSUNG. 2026 verkocht voor sloop. 5-2-2026 op Chittagong Anchorage, 16-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

ISA GOLDEN, IMO 9116292, Bulk Carrier, 18.306 GT, 28.255 DWT, 1995 opgeleverd. 7-2004 herdoopt PAC STAR. 11-2017 herdoopt RUN FU 5. 12-2020 Indonesië (YDGB2), 12-2020 herdoopt ISA GOLDEN. 11-10-2021 verkocht aan ISA Lines P.T., Indonesië. 13-2-2026 verkocht voor sloop (426 USD/TO).

J M A, IMO 9246487, Oil Products Tanker. 4.579 GT, 6.902 DWT, 7-2-2001 opgeleverd als FOUESNANT. 10-2011 herdoopt ASPAM STAR. 4-2024 herdoopt OCEAN RUBY. 1-2020 herdoopt GP B4. 30-6-2021 verkocht aan J M A Shipping Inc., 6-2021 vlag: Cook Islands, 6-2021 herdoopt J M A. 5-6-2024 in beheer bij CMaster Shipping Management. 12-2025 vlag: Cook Islands (FALSE). 19-12-2025 beheer: onbekend. 11-2-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

JAHAN SISTERS, IMO 9102332, Bulk Carrier, 26.449 GT, 47.639 DWT, 8-2-1996 opgeleverd door Oshima Shipbuilding Co. Ltd., Saikai als BELNOR. 10-2007 herdoopt SONGA NOR. 4-5-2011 verkocht aan Jahan Marine Pvt. Ltd., Bangladesh (S2AW), in beheer bij Brave Royal Ship Management (BD) Ltd., Chattogram, 5-2011 herdoopt JAHAN SISTERS. 17-2-2026 te Chattogram (Chittagong) op het strand gezet om gesloopt te worden.

GO-58 JAKORIWI, IMO 8432675, MMSI 245247000, viskotter, PEZC, van Koos de Visser, Stellendam, casco gebouwd door Scheepswerf v.d. Molen, Zaandam, 1984 opgeleverd door Scheepswerf Welgelegen, Zoutkamp als GO-58 JAKORIWI aan J. de Visser, Moerdijk. 300 PK, 221 KW Scania. 5-1994 nieuwe motor: 300 PS, 221 KW, Mitsubishi NE-1992. 9-1994 verkocht aan Fa. Gebr. J. & J. de Visser, Moerdijk. 9-1999 nieuwe motor: 300 PS, 221 KW, Mitsubishi NE-1998. 5-2002 verkocht als GO-58 JAKORIWI aan V.o.F. J. & C. de Visser-Van Lith, Moerdijk. (Info: Henk Perdok & C. Hameeteman). 20-2-2026 gearriveerd te Kampen, Zuiderzeehaven bij Hoeven Metalen/RDM B.V. om gesloopt te worden.

ARM.7 JAN SENIOR, IMO 8718938 (NB-334), Fishing Vessel, 560 GT, PFBT, 1987 casco gebouwd door Gdynia Shipyard, 28-12-1987 opgeleverd door Maaskant Shipyards B.V., Stellendam als ARM-7 JAN SENIOR aan Sireveld B.V., Arnemuiden. 4.458 PK, 3.280 KW, Deutz. 1991 motor: 3.835 PK, 2.822 KW. 1993 verkocht aan Grietje B.V., Arnemuiden (van Sireveld). 2008 verbouwd, motor: 2.000 PK, 1.472 KW. 2012 verbouwd voor Pulsvisserij. 2025 verkocht voor sloop. 15-2-2026 door de bok MATADOR 3 (IMO: 9272137) op de Kaloothaven te Vlissingen-Oost op de wal gezet om gesloopt te worden door HSD Services & Decommissioning.

Trawler gesloopt als boete voor illegale visserij

Op 15 februari 2026 heeft de drijvende bok MATADOR 3 (IMO 9272137) de ARM-44 NEELTJE JANNETJE (IMO: 8509492) aan land getild bij HSD Services & Decommissioning, in de Kaloothaven te Vlissingen-Oost. De buiten gebruik gestelde trawler zou worden teruggespoeld als resultaat van een grootschalig strafrechtelijk onderzoek naar illegale vishandel. Het Openbaar Ministerie (OM) heeft boetes en maatschappelijke dienstverleggingen opgelegd aan rederijen en handelaren. Daarnaast zijn twee vissertrawlers, naast de ARM-44 NEELTJE JANNETJE en ook de ARM.7 JAN SENIOR, ontmanteld. Als gevolg van het onderzoek waren bemanningsleden en schippers eerder veroordeeld tot voorwaardelijke gevangenisstraffen en uitgebreide taakstrafmaatregelen. Informatie van de Nederlandse Voedsel- en Consumentengoedveiligheidsautoriteit (NVWA) in 2021 leidde tot het starten van een onderzoek naar de betrokkenheid van Nederlandse vissers en handelaren bij illegale visserij. Na een intensief onderzoek door de High Impact Environmental Crime (HIEC) eenheid van de National Investigation and Intervention Unit, die zich richt op grootschalige georganiseerde milieucriminaliteit, vond er in het voorjaar van 2023 een zogenaamde actiedag plaats in de haven van Vlissingen. Tijdens deze actie werden verschillende verdachten gearresteerd en werden verschillende vissersvaartuigen in beslag genomen. Grote hoeveelheden ondermaatse vis werden gevonden in verborgen compartimenten aan boord en in beslag genomen. De politie ontdekte verborgen compartimenten op verschillende schepen waar "zwarte vissen" werden opgeslagen. Zwarte vis wordt zonder toezicht verhandeld. Dit betreft vaak ondermaatse vissen of vissen die gedurende een bepaalde periode niet mogen worden gevangen. Dit betrof enkele duizenden kilo's illegaal gevangen en verhandelde vis. De vis werd meestal 's nachts doorverkocht, buiten het zicht van

toezichthouders. Dit gebeurde op grote schaal en over een langere periode. Het Openbaar Ministerie heeft de zaken tegen de rederijen, handelaren, bemanningsleden en schippers op verschillende manieren behandeld. Zes kapiteins en zes bemanningsleden verschenen voor de rechtbank in Middelburg en kregen voorwaardelijke gevangenisstraffen en aanzienlijke taakstrafmaatregelen. De rederijen kregen boetes. In twee gevallen werd de beslissing om de trawlers te vernietigen genomen als onderdeel van de boetemelding. Beide schepen waren eigendom van de familie Siereveld uit Arnhem. Illegale vis werd verborgen in speciale ruimtes op deze schepen. In twee andere gevallen werden boetes van € 32.000 en € 48.000 opgelegd. Op deze trawlers werden geen verborgen plekken gevonden, die zijn teruggegeven om de bedrijven de kans te geven hun legale visserijactiviteiten voort te zetten. Twee handelaren en hun bedrijven zijn na een gerechtelijk bevel veroordeeld tot 10 maanden voorwaardelijke gevangenisstraffen en 180 uur taakstraf, samen met een boete van € 80.000 voor het bedrijf. Verschillende zaken waarbij boten in beslag genomen worden, lopen nog steeds uit. Een zaak tegen een andere handelaar werd onderzocht door het Openbaar Ministerie. Op basis van de beschikbare informatie werden nieuwe strafrechtelijke onderzoeken niet uitgesloten. (Timsen, 26-2-2026).

LILY-HA, IMO 8116972, General Cargo Ship, 8.320 GT, 12.352 DWT, 1982 opgeleverd als FOSSNES. 1987 herdoopt SUN JAY. 1987 herdoopt SUN KING. 1990 herdoopt FANLING. 1-1998 herdoopt HEA. 9-2002 vlag: Syrië. 9-2002 herdoopt AHMAD-S. 9-2011 vlag: Cook Islands, 25-11-2011 herdoopt LILY. 17-3-2014 verkocht aan HA Marine SA., Beirut, vlag: Cook Islands, 3-2014 herdoopt LILY-HA. 9-2015 vlag: Togo (5VDP7). 16-12-2025 de LILY-HA te Constanta aangehouden vanwege 24 tekortkomingen, waarvan er 18 als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding. 30-1-2026 te Çanakkale aangehouden vanwege 24 tekortkomingen, waarvan er 11 als ernstig werden beschouwd en aanleiding gaven tot aanhouding. 2026 verkocht voor sloop. 9-2-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

LUMOSO PERMAI, IMO 9106728 (NB-336), Bulk Carrier, 26.040 GT, 45.216 DWT, 9-9-1994 opgeleverd als GLORY SANYE. 5-2013 herdoopt GLORY SUN. 19-6-2013 verkocht aan Lumoso Pratama Line, Jakarta-Indonesië ((JZJV), 6-2013 herdoopt LUMOSO PERMAI. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Pasir Gudang). 9-3-2026 op de ankerplaats bij Gadani.

MAERSK ROCHESTER, IMO 9167162, Crude/Oil Products Tanker, 22.181 GT, 34.999 DWT, 20-6-2000 opgeleverd als MAERSK ROCHESTER aan Maersk Co. Ltd., Isle of Man. 8-8-2005 in beheer bij Roxana Shipping S.A. 2005 herdoopt OCEAN QUEST. 12-12-2016 in beheer bij OSM Ship Management B AS. 27-8-2019 verkocht aan Oslo Tankers AS, Isle of Man. 12-2019 vlag: Gabon. 12-2019 herdoopt NAWRAS. 8-2020 verkocht aan TruGro Ship Management Pvt. Ltd., Gabon. 13-7-2023 verkocht aan Vast Marine Inc., Comoros, in beheer bij Vast Marine Inc. en Mega Marin for Ship Management & Operation, 7-2023 herdoopt FELICITA. 15-11-2023 in beheer bij Vast Marine Inc. en S.A. Marine Services. 20-1-2025 in beheer bij Vast Marine Inc. en Neptune Tech Management, India. 3-2025 vlag: Barbados. 5-2025 vlag: Comoros (D6A3040). 2-2026 verkocht aan slopers te Alang, India. 2-2026 herdoopt CITA. 26-2-2026 van Colombo Anchorage naar Alang, 10-3-2026 ETA te Alang. 12-3-2026 op Bhavnagar Anchorage.



MINGÉ, IMO 6714809, Fishing Vessel, 378 GT, 12-5-1967 opgeleverd door Bolsones, Molde als LL,247 SAILON vlag: Zweden. 1971 verkocht naar Skagen (OYHC), herdoopt S.86 BERIT NORDFISK. (281 BRT, 899 PK, 662 KW). 2-2-1989 herdoopt S.407 CHARLOTTE NORDFISK. 1-5-1993 herdoopt S.45 TRINE JUUL. 29-4-1998 meting 378 GT. 10-3-2004 verkocht naar Thyborøn, Denemarken, herdoopt L.649 MARTINE MADS. 24-9-2004 herdoopt L.428 BOUNTY. 31-8-2005 verkocht aan Starholm Fishing GmbH, Heiligenhafen, herdoopt SH.2 STARHOLM II. 12-7-2006 motor: 1.322 PK, 973 KW vervangen

door 999 PK, 735 KW B&W Alfa. 28-12-2011 geschrapt uit het register. 28-3-2013 verkocht aan Banginis JSC, Lithouwen (LYAB), herdoopt KL-856 MINGÉ. 6-3-2026 te Esbjerg om gesloopt te worden bij Smedegaarden. (Info: Fischerhåfen in Europa). (Foto: Bent Mikkelsen, 6-3-2026, aankomst te Esbjerg van MINGÉ (zwart) en GILJA (blauw)).

MOKHIA, IMO 7908005, Container Ship, 57.379 GT, 30.652 DWT, 1983 opgeleverd door Avondale Shipyard, Avondale (2331) als PRESIDENT MONROE aan American President Lines Inc., U.S.A. 40.627 BRT, 30.825 DWT. 1985 verkocht aan Bank of America National Trust Association, U.S.A. 1987 verkocht aan American President Lines Inc., U.S.A. 1996 verkocht aan Matson Navigation Co. Inc., U.S.A., herdoopt MOKIHANA. 29-12-2025 verkocht aan Voyage Shipping Inc., 12-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4GS7). In beheer bij GR Shipping Pte, Ltd., Singapore. 4-2-2026 verkocht voor sloop. 26-2-2026 op Bhavnagar Anchorage, 1-3-2026 op Alang Anchorage, 2-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARM-44 NEELTJE JANNETJE, IMO 8509492, PGFT, 31-12-1985 opgeleverd door Scheepswerf Maaskant B.V. 4-12-2025 te Vlissingen-Oost. 2026 door Geertruida B.V., Urk verkocht voor sloop, 15-2-2026 door de bok MATADOR 3 (IMO: 9272137) op de Kaloothaven te Vlissingen-Oost op de wal gezet om gesloopt te worden door HSD Services & Decommissioning.



NORTH MOON, IMO 8829294, General Cargo Ship, 4.966 GT, 5.985 DWT. 1990 opgeleverd door Krasnoye Sormovo, Gorkiy (19610/10) als VOLGA-4009 aan Glavrechflot, U.S.S.R. 4.966 BRT, 5.985 DWT. 1992 verkocht aan Amur Shipping Co., Rusland. 7-2009 vlag: Panama. 7-2009 vlag: Rusland. 7-2009 vlag: Panama. 24-12-2015 verkocht aan Cuento Inc., 12-2015 vlag: Cook islands, in beheer bij Pasabahce Denizcilik Turizm. 12-3-2019 in beheer bij ZRC Denizcilik Ticaret Ltd. Sti. 6-2022 vlag: Panama (3E2562), 6-2022 herdoopt NORTH MOON. 28-2-2026 tijdens een manoeuvreren in de haven van Bartın problemen met de motor gekregen en in aanvaring gekomen met het afgemeerde m.s. GOLD LUCKY (IMO 8681410), er vielen geen gewonden of slachtoffers, de NORTH MOON liep schade aan de boeg op. De havenautoriteiten van Bartın hebben een onderzoek ingesteld naar de details van het ongeval. De omvang van de schade wordt momenteel vastgesteld. 3-2026 verkocht voor sloop. 8-3-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Aliğa. (Foto: Marcel Coster, 8-4-2011),

NORTHERN ENDEAVOUR, IMO 9182916, Offshore Processing Ship (FPSO), 108.406 GT, 179.300 DWT. 1999 opgeleverd als NORTHERN ENDEAVOUR aan Woodside Energy (44,925%), BP (32,6125%) en Shell (22,4625%), in beheer bij Woodside. 7-11-1999 tot 2019 produceerde olie uit de velden Laminaria en Corallina op de Timorzee, ±300 mijl ten noordwesten van Darwin. 2016 verkocht aan NOGA. 2020 verkocht aan de Federale Overheid, Fremantle-Australië (VNCO). 2016 in beheer bij UPS. 2022 in beheer Petrofac. 7-3-2025 verkocht voor sloop aan Modern American Recycling Services Europe (MARS), Frederikshavn, Denemarken, 24-9-2025 vertrokken. 2026 a/b van HUA RUI LONG (IMO 9918121) gezet, 2-2-2026 van Singapore naar Denemarken, 22-2-2026 passage Suezkanaal. 11-3-2026 van Gibraltar. 11-3-2026 te Setubal.

OMAN PRIDE, IMO 9153525 (NB-336), Crude Oil Tanker, VLCC.

Nadat de VERONICA (IMO: 9256860) op 15 januari uiteindelijk in beslag werd genomen, omdat het gedrag ervan sterk leek op dat van eerder in beslag genomen tankers met Venezolaanse connecties, behoorde de LYDYA N tot een groep andere tankers die als risicovol werden beschouwd. Het schip heeft een zeer grote

maximale AIS-gap (274 dagen), verhoogde STS-waarden en een donkere STS-waarde. Andere schepen waren de: *BERTHA: (IMO :9292163), met spoofing 5, hoogrisico STS 10, donkere STS 15;

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

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

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

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

PUTERI DELIMA, IMO 9030814, LNG Tanker. 86.205 GT, 73.519 DWT. 12-1-1995 opgeleverd als PUTERI DELIMA. 18-4-2023 verkocht aan Puteri Delima L Pte. Ltd., Maleisië (9MBR8), in beheer bij MISC Shipmanagement L Pte. Ltd., Kuala Lumpur. 10-2025 verkocht voor sloop. 30-10-2025 verkocht aan Raoul Shipping Inc., Basseterre, St. Kitts & Nevis, vlag: Liberia (5LZH8), in beheer bij Nabeel Shipmanagement FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 12-2025 herdoopt LIMA. 22-12-2025 van Kota Kinabalu, Maleisië naar Chittagong, Bangladesh. 27-2-2026 ETA te Chittagong, 8-3-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

PUTERI NILAM, IMO 9030826, LNG Tanker. 86.211 GT, 73.519 DWT. 28-6-1995 opgeleverd als PUTERI NILAM. 18-4-2023 verkocht aan Puteri Nilam L Pte. Ltd., Maleisië (9MBR7), in beheer bij MISC Shipmanagement L Pte. Ltd., Kuala Lumpur. 10-2025 verkocht voor sloop. 30-10-2025 verkocht aan Natehk Shipping Inc., Charlestown, Nevis, St. Kitts & Nevis, vlag: Liberia (5LZH7). 12-2025 herdoopt NILE. 16-2-2026 op Chittagong Anchorage. 21-2-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

QUARTZ, IMO 9112117 (NB-336), Chemical/Oil Products Tanker, 26.218 GT, 46.166 DWT, 5-12-1996 opgeleverd als TIKHVIN. 11-2010 herdoopt CHAMPION TIDE. 8-6-2023 verkocht aan Luckin Maritime Co. Ltd., Shanghai, China, vlag: Panama (3E4607), herdoopt QUARTZ. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Singapore, 435 USD/TO). 29-1-2026 verkocht aan Gain International Ltd., 1-2026 vlag: Comoros (D6A4335), in beheer bij Trinitas Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai, 1-2026 herdoopt QUAR. 26-2-2026 op Chittagong Anchorage. 6-3-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

RICH LUCKY 13, IMO 9087673, General Cargo Ship, 6.290 GT, 8.189 DWT. 23-2-1994 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (440) als APOLLO SATU aan Fair Wind Navigation S.A., Panama. 2004 verkocht aan Winsun Shipping Ltd., Hong Kong, herdoopt APOLLO LINUX. 8-2018 herdoopt MING XIANG DA 8. 1-2022 herdoopt RICH LUCKY 13. 8-8-2024 verkocht aan Golden Eagle Marine Ltd., St. Kitts and Nevis (V4GN6). 2026 vlag: Namibië (9JZM137), 2026 herdoopt GUZEL. 16-2-2026 op Gadani Anchorage, 22-2-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

ROSTNESVAAG H-24-BN, IMO 7126293, Fishing Vessel, LEDC, 914 GT, 231 DWT, 3-1972 opgeleverd door A/S Storviks Mek. Verksted, Kristiansund (35) als ROSTNESVAAG. 17-5-2022 verkocht aan Ocean Venture AS, Blomsterdalen, Noorwegen (LEDC). 12-2025 te Esbjerg om gesloopt te worden.

RUI TIGER, IMO 9100085 (NB-335), Bulk Carrier, 37.550 GT, 70.136 DWT, 20-1-1995 opgeleverd als K. FORTUNE. 5-2003 herdoopt LIBRA II. 2-2006 herdoopt NAVIOS LIBRA II. 1-2018 herdoopt ORIENT LOONG. 7-3-2022 verkocht aan Jiahang (HK) Shipping Co. Ltd., Panama (3FRE4), 3-2022 herdoopt RUI TIGER. 12-2025 verkocht voor sloop naar Pakistan (as is Hongkong). 24-12-2025 verkocht aan Lyra Trading LLC, St. Kitts and Nevis (V4HB7), in beheer bij Scope Maritime Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt Ltd., Navi Mumbai, herdoopt TIGER. 8-2-2026 op Gadani Anchorage, 18-2-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

S.A. AGULHAS, IMO 7628136 (NB-336), Research Vessel, 6.122 GT, 3.246 DWT, 31-1-1978 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries, Shimonoseki (789) als S.A. AGULHAS aan Government of South Africa (ZSAF). 5.353 BRT, 3.246 DWT. 2000 (of eerder) in beheer bij Smit Marine South Africa Pty. Ltd. 7-11-2005 in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd. 2012 buiten dienst gesteld. 22-6-2012 verkocht aan South Africa Maritime Safety, R.S.A. 7-6-2017 Samsa Maritime Special Project. 29-1-2024 verkocht aan S.A. Agulhas Schifffahrts. 6-6-2025 verkocht aan VB10K DMCC, R.S.A., in beheer bij HF Offshore Mexico. 22-1-2026 via MS Teams online geveild in het kader van een gerechtelijk bevel. 1-2026 verkocht voor sloop (as is Durban 240 USD/TO). 2-2026 vlag: St. Kitts & Nevis (V4IS7), herdoopt AGULHAS. 6-3-2026 van Durban, 19-3-2026 ETA te Port Louis, Mauritius.

Onderzoeksschip onderweg naar India

De voormalige S.A. AGULHAS, nu omgedoopt tot AGULHAS, is in maart vanuit Durban naar India vertrokken om daar gesloopt te worden. Het buiten dienst gestelde onderzoeksschip lag de afgelopen acht maanden in Durban aan verschillende ligplaatsen, terwijl de schulden opliepen. Het schip werd aanvankelijk op 22 januari geveild, maar haalde de minimumprijs van 80% van de geschatte marktwaarde niet. Er werd vervolgens een hoger bod uitgebracht en tijdens een tweede veiling op 25 januari werd het schip voor 1,02 miljoen dollar verkocht voor recycling. Het werd onlangs verkocht aan Duitse investeerders, ogenschijnlijk om te worden omgebouwd tot onderzoeksschip, maar deze onderneming heeft duidelijk niet geleid tot de verwachte verlenging van de levensduur. Het is triest om dit bijzondere schip voor de laatste keer de Zuid-Afrikaanse wateren te zien verlaten en naar de sloop te zien gaan. (Timsen, 9-3-2026).

SAGE SAGITTARIUS, IMO 9233545 (NB-335), Bulk Carrier, 73.427 GT, 105.708 DWT. 20-10-2000 kiel gelegd, 27-12-2000 te water, 30-3-2001 opgeleverd door Imabari SB Co. Ltd. (1361) als SAGE SAGITTARIUS aan Hesperus Maritima S.A., Panama (H9AV), in beheer bij Kumiai Senpaku Co. Ltd. 2001 in beheer bij Hachiuma Steamship Co. Ltd. 12-2025 verkocht voor sloop aan Chittagong Breakers (430 USD/TO). 25-2-2026 op Chittagong Anchorage, 5-3-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

Schip des doods aan het einde van zijn duistere carrière

De SAGE SAGITTARIUS vertrok op 9 december uit Newcastle naar Kudamatsu met een verwachte aankomsttijd (ETA) van 23 december. Het 25 jaar oude panamaxschip, eigendom van de Japanse rederij Nippon Yusen Kaisha (NYK), is in Chattogram gesloopt. De naam SAGE SAGITTARIUS roept vooral de herinnering op aan een reeks mysterieuze sterfgevallen aan boord, waardoor het schip meer dan tien jaar geleden in de internationale media de bijnaam "schip des doods" kreeg. Drie bemanningsleden stierven binnen slechts vijf weken onder onverklaarbare omstandigheden. Op 30 augustus 2012 verdween de 42-jarige Filipijnse stamhoofd Cesar Llanto voor de kust van Cairns. Hij is nooit gevonden. Sharon Freund, plaatsvervangend lijkschouwer van New South Wales, verklaarde dat hij overboord was gegooid of aan boord was gedood en dat zijn lichaam vervolgens was verwijderd. Uit het onderzoek bleek dat er bijna 11 uur aan audio-opnames ontbraken van de VDR (videorecorder) uit de periode dat Llanto vermist raakte.

Op 14 september 2012 kwam hoofdingenieur Hector Collado (55) om het leven toen het schip Newcastle binnenvoer. Uit de autopsie bleek dat Collado een klap op zijn hoofd had gekregen, maar overleed na een val van 12 meter in een schacht. Een bloedspoor leidde vanuit de opslagruimte door de gang naar de reling. Op dezelfde dag werden ook 50 minuten aan audio-opnamen van de VDR gewist.

Een derde dodelijk incident vond plaats op 6 oktober 2012, toen Kosaku Monji (37) werd verpletterd door transportbandrollen tijdens loswerkzaamheden in de haven van Kudamatsu.

De zaak werd nog complexer door beschuldigingen aan het adres van de toenmalige kapitein, Venancio Salas. Hij werd beschuldigd van wapensmokkel, fysiek geweld tegen de bemanning en het manipuleren of verbergen van bewijsmateriaal. Salas gaf toe bemanningsleden te hebben geslagen, overmatig te hebben gedronken aan boord en commissie te hebben ontvangen voor de verkoop van vuurwapens aan bemanningsleden. Llanto was van plan Salas aan te geven bij de International Transport Workers' Federation (ITF) in Australië wegens intimidatie en pesterijen. De sloop betekent het einde van de operationele carrière van een schip dat, vooral vanwege zijn dubieuze reputatie, een blijvende indruk heeft achtergelaten op de maritieme sector. (Timsen, 17-12-2025).

Recycling wordt 24 uur per dag gecontroleerd.

Nadat de SAGE SAGITTARIUS op 5 maart bij Arab Ship Breaking and Recycling Ltd. in Sitakunda, Chattogram, op het strand was gebracht voor recycling, plande NYK Line een nauwlettende monitoring van het gehele recyclingproces. Totdat het schip volledig is gerecycled, zouden alle activiteiten op de werf 24 uur per dag worden bewaakt door een speciaal team om een milieuvriendelijke recycling te garanderen. Medewerkers van NYK Line, waaronder projectmanager scheepsrecycling Naib Alamgir en teamleider milieuregelgeving Yuki Mizoguchi, waren aanwezig bij het aanmeren van het schip. Het bedrijf heeft voor het eerst een groot schip van meer dan 20.000 ton naar een scheepsrecyclingwerf in Bangladesh gestuurd, wat een belangrijke mijlpaal is voor de scheepssloopindustrie van het land. Deze stap weerspiegelt het groeiende internationale vertrouwen in de naleving van milieu- en veiligheidsnormen door Bangladesh op het gebied van scheepsrecycling.

De NYK Line stuurt afgedankte schepen doorgaans alleen naar faciliteiten die volledig voldoen aan de strenge milieu- en veiligheidseisen van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor de veilige en milieuvriendelijke recycling van schepen. Strikte internationale regels en het interne milieubeleid van het bedrijf bepalen waar schepen gerecycled kunnen worden. Daarnaast hanteren ze hun eigen milieunormen waaraan werven zich moeten houden. Voordat een recyclingwerf wordt geselecteerd, voert het bedrijf bezoeken en audits ter plaatse uit.

Nadat het auditrapport bevredigend is, wordt de werf geregistreerd. Tot nu toe zijn vijf werven in Bangladesh geregistreerd. Eerder werd een kleiner schip van ongeveer 8.000 ton ontmanteld bij de PHP Ship Recycling Yard. Dit was het eerste grotere schip dat NYK Lines aan Arab Ship Breaking and Recycling Yard verkocht. Nur Uddin Rubel, voorzitter van Arab Ship Breaking and Recycling Yard, zei dat de faciliteit fors heeft geïnvesteerd om aan internationale normen te voldoen. Het afgelopen jaar heeft de werf de normen van het Verdrag van Hongkong geïmplementeerd en een certificering van Bureau Veritas behaald.

Ook is men bezig met de certificering door ClassNK. Hoewel de werf nog wacht op de definitieve ClassNK-certificering, heeft NYK Line besloten de faciliteit te registreren op basis van de naleving van de geldende normen. (Timsen, 6-3-2026).

SAMC EDDIE, IMO 9220201 (NB-336), Bulk Carrier, 91,051 GT, 175.775 DWT. 4-2-2002 opgeleverd door China Shipbuilding Corp. (CSBC) (769) als CHINA STEEL EXCELLENCE aan China Steel Corp., Taiwan. 5-6-2020 verkocht aan SAMC Eddie Marine Corp., Panama (H9MU), in beheer bij Eddie Steamship Co. Ltd. en V Ships Shanghai Ltd., herdoopt SAMC EDDIE. 21-7-2022 verkocht aan Huixing Tianjin Shipping Leasing, Panama (H9MU), in beheer bij SAMC Shipping Asset Management (Hong Kong) Co. Ltd., Hong Kong en V Ships Shanghai Ltd. 17-11-2023 verkocht voor sloop. 5-1-2024 verkocht aan Lexi Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Lila Global Ltd. en Kyra Global Marine Services, 1-2024 herdoopt LILA BEIHAI. 4-2025 vlag: St. Kitts and Nevis (V4UW6), 29-4-2025 in beheer bij Green Ocean Ship Management Pvt. Ltd., Plot D-222/15, Navi Mumbai, 4-2025 herdoopt BEIHAI. 24-1-2026 vertrokken van Fangcheng, China. 2-2026 verkocht voor sloop. 20-2-2026 gearriveerd te Chittagong en op het strand gezet om gesloopt te worden.

Nadat de BEIHAI in Bangladesh is verkocht voor sloop, de eerste slooptransactie van het jaar in de Kaapregio, is de bulkcarrier, beheerd door Green Ocean Ship Management, op 10 februari 2026 voor de kust van Chattogram aangekomen. Het schip werd in 2023 in Singapore verkocht door Jiangsu Financial, in de staat waarin het zich bevond, aanvankelijk met een verwachte sloopprijs van ongeveer \$ 505 per ldt. De te Dubai gevestigde koper Lila Global besloot echter het schip in de vaart te houden en herdoopte het tot LILA BEIHAI, voordat het later onder zijn huidige naam weer opdook. De deal kwam als een verrassing, aangezien de grote vraag onder Chinese handelskopers naar oudere capesize-schepen er tot nu toe voor had gezorgd dat de meeste sloopschepen dit jaar nog niet op de sloopstranden van Zuid-Azië waren aangekomen.

SEAPEAK MADRID, IMO 9259276, LNG Tanker, 90.836 GT, 77.213 DWT, 26-10-2004 opgeleverd door IZAR Construcciones Navales S.A. (105) als IVAN TAPIAS. 17-4-2007 in beheer bij Teekay Shipping Spain SL. 12-2004 vlag: Spanje (ECFM), 17-12-2004 in beheer bij Teekay Shipping Spain SL en Seapeak Maritime Ltd., 12-2004 herdoopt MADRID SPIRIT. 18-3-2009 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 31-12-2011 verkocht aan Naviera Seapeak Maritime Gas, Spanje, in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd. 6-8-2022 in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. 8-2022 herdoopt SEAPEAK MADRID. 1-12-2025 verkocht voor sloop. 9-12-2025 verkocht aan Seapeak Mars LLC, Bahamas, in beheer bij Seapeak Maritime Glasgow Ltd. en Seapeak Maritime Ltd., 12-2025 herdoopt SEAPEAK MARS. 28-1-2026 in beheer bij Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, India. 30-1-2026 verkocht aan Winter Park Trading, Comoros (D6A4331), in beheer bij RFK Shipping IFSC Pvt. Ltd., Mumbai en Blue Whale Maritime Pvt. Ltd., Navi Mumbai, 1-2026 herdoopt TEAK. 16-2-2026 op Bhavnagar Anchorage, 17-2-2026 op Alang Anchorage, 18-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

SHUEN, IMO 9148867, Waste Disposal Vessel, 3.641 GT, 4.505 DWT, 21-5-1997 opgeleverd als NGON SHUEN. 28-12-2012 verkocht aan Veolia Environmental Services, Hong Kong (VRS6313), in beheer bij Fat Kee Stevedores Ltd. 3-2026 verkocht voor sloop naar Chittagong. 3-2026 vlag: Gabon (TRCH8), 3-2026 herdoopt SHUEN.

SIRRAH, IMO 9200342 (NB-336), Bulk Carrier, 25.955 GT, 47263 DWT, 1999 opgeleverd als NORD ACE. 2009 herdoopt ARINAGA. 2017 herdoopt FORTIS AMALTHEA. 27-11-2018 verkocht van SK Star Inc., Panama aan Blue Waves Shipping and Trading Inc., Liberia, in beheer bij Al Shumookh Construction Materials Trading FZE, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt SIRRAH. 7-2019 vlag: Panama. 10-2022 vlag: St. Kitts and Nevis (V4VB4). 12-10-2023 in beheer bij Al Shumookh Construction Materials Trading FZE, Dubai en Ontime Shipping Co. Ltd. De SIRRAH, oorspronkelijk vanuit Chennai vertrokken met 26 bemanningsleden aan boord, kreeg te maken met technische problemen en moest voor anker gaan op ongeveer zeven mijl van de haven van Vizhinjam. Na noodreparaties slaagde het schip erin om slechts enkele uren voor de deadline van de kustwacht op 12 mei 2025 weer uit te varen en vertrok om 2.30 uur 's nachts naar Khorfakkan, met een verwachte aankomsttijd van 21 mei. Het vertrek werd mogelijk gemaakt nadat een cruciale motorcompressor van 900 kg vanuit Mumbai was geleverd met de steun van Waterline Shipping & Logistics Pvt. Ltd., een scheepvaartagentschap uit Thiruvananthapuram, in samenwerking met de Kerala Maritime Board. De eigenaren van het schip handelden snel om de benodigde reserveonderdelen te verkrijgen, maar vanwege de heersende oorlogssituatie liep het transportvoertuig met de apparatuur vertraging op bij meerdere controleposten voor veiligheidsinspecties. Nadat de reserveonderdelen door de douane waren vrijgegeven, werden ze aan boord van de sleepboot DHWANI, die wordt geëxploiteerd door de Kerala Maritime Board, naar het schip vervoerd. Eerder had de Indiase kustwacht het schip geïnspecteerd en geen verdachte voorwerpen of gevaarlijke lading aan boord aangetroffen. Ze gaven de kapitein opdracht het schip binnen twee dagen te verplaatsen in het kader van Operatie Sindoor. (Timsen, 15-5-2025). 14-5-2025 in de vaart. 1-2026 verkocht voor sloop (405 USD/TO). 13-2-2026 op de ankerplaats van Chittagong, 8-3-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SJOVIK, IMO 8709951, Research Vessel, 5.739 GT, 2.314 DWT, 7-1988 opgeleverd door FEAB-Marstrand, Marstrand (178) als SJOVIK aan Sjoviktral A/S, Noorwegen. 2.930 BRT, 1.100 DWT. 1990 verkocht aan

Pesqueras de Atlantico Sur S.A., Argentinië, herdoopt LOBO. 1994 verkocht aan Sealord Group Ltd., New Zealand, herdoopt AORAKI. 11-2005 vlag: Panama (3EGU3), 15-12-2005 in beheer bij Maritime Management Service, U.S.A., 12-2005 herdoopt BGP PIONEER. 7-7-2006 verkocht aan BGP Geoexplorer Pte. Ltd., Panama, in beheer bij Maritime Management Service, U.S.A. 3-2014 in beheer bij Thome Offshore Management. 2015 verkocht aan BGP Inc., Panama, in beheer bij Thome Offshore Management. 25-9-2020 in beheer bij Hilong Geophysical Co. Ltd., Tianjin, China. 15-3-2024 opgelegd. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Indonesia).

SMOOTH SEA, IMO 8601630, Oil Products Tanker, 2.983 GT, 4.974 DWT, 1986 opgeleverd door Taihei Kogyo, Hashihama (1895) als KAKUMEI MARU aan Tsurumi Yuso K.K., Japan. 2.996 BRT, 4.974 DWT. 1996 verkocht aan Hinode Kaiun K.K., Japan, herdoopt TSURUFUJI MARU No.8. 29-8-2002 verkocht aan Smooth Sea Co. Ltd., Bangkok-Thailand (HSB2921), 8-2022 herdoopt SMOOTH SEA. 3-2026 verkocht voor sloop naar Chittagong. 10-3-2026 op Chittagong Anchorage.

SOFIA II, IMO 9109940, General Cargo Ship, 5.471 GT, 6.730 DWT, 8-1994 opgeleverd door Higaki Zosen K.K., Imabari (447) als BRAVE PESCADORES aan Brave Pescadores S.A., Panama. 11-2011 herdoopt THAI LAKER. 4-5-2018 verkocht aan Sun Rise Shipping Co. S.A., Belize City, vlag: Comoros, in beheer bij VRS Maritime Services DMCC. 5-2018 herdoopt SUN RISE. 12-2022 vlag: Palau (T8A4096), 11-12-2022 in beheer bij Sun Rise Shipping Co. S.A., Belize City en H&P Ship Management Co. S.A., Piraeus, 12-2022 herdoopt SOFIA II. 14-2-2026 (e) verkocht voor sloop. 17-2-2026 op de ankerplaats van Bhavnagar, 23-2-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



STENA COMPATRIOT, IMO 9255945, Crude/Oil Products Tanker, 41.596 GT, 72.736 DWT, 2004 opgeleverd als STENA COMPATRIOT aan Compatriot Ltd., Bermuda. 11-2010 herdoopt GENMAR COMPATRIOT. 2019 verkocht aan Ecostar Shipping S.A., Liberia, 5-2019 herdoopt ECOSTAR. 8-2019 vlag: St. Kitts and Nevis, 8-2019 herdoopt LAVINIA. 10-2020 vlag: Panama, 10-2020 herdoopt YOLANDA. 4-2021 vlag: Sierra Leone. 6-2021 vlag: Guyana (FALSE). 3-2022 vlag: Tanzania. 3-2023 herdoopt DIAMOND. 6-2023 vlag: Cook Islands en herdoopt DOLPHIN. 31-1-2025 verkocht aan Aleah Shipping Inc., vlag: Jamaica, 1-2025 herdoopt DIANA. 17-7-2025 in beheer bij ONG Shipping Pvt. Ltd. 6-10-2025 in beheer bij Anchor Ocean Ship Management. 12-2025 vlag: onbekend. 2-2026 vlag: Nicaragua (FALSE), herdoopt APEX. 15-2-2026 op Alang Anchorage. 16-2-2026 de DIANA te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Arjan Elmendorp, 10-9-2011).

16-2-2026 de DIANA, die in verband werd gebracht met risicovolle handelspraktijken, is verkocht voor sloop en ligt sinds 15 februari 2026 voor anker in de sloopzone van Alang, op positie 21.22 NB en 072.13 OL. Het schip werd in december 2025 gesanctioneerd door OFAC, de inlichtingendienst van het Amerikaanse ministerie van Financiën. Op verzoek van de eigenaar werd het schip begin februari 2026 uit het Indiase scheepsregister geschrapt. De scheepsgeschiedenis laat zien dat de naam in de loop der jaren regelmatig is veranderd, onder andere als ECOSTAR, YOLANDA, DIAMOND en DOLPHIN. De verkoop vond plaats in een tijd waarin de sloopactiviteit op het Indiase subcontinent gedempt is, met een negatieve stemming als gevolg van een gestage stroom afgeprijsde schepen uit de schaduwvloot. Schepen die gelinkt zijn aan sanctieregimes van de VS, de EU, het VK en de VN zijn verkocht voor sloop op geselecteerde werven in het sloopgebied van Alang in India. Deze transacties omvatten vaak veranderingen in identiteit, gelaagde eigendoms-structuren en tussenpersonen, hetgeen vragen oproept over de vraag of gesanctioneerde activa werden ontmanteld voordat juridische of regelgevende procedures effectief konden worden ingezet. De kwestie heeft al internationale juridische aandacht getrokken, onder meer in zaken betreffende

de tanker SUNFLOWER, ex NOLAN, waarin eisers hebben betoogd dat de sloop een verboden handeling zou kunnen vormen onder de toepasselijke sanctiekaders.

SUNNY SPRUCE, IMO 9121041, Container Ship, 3.987 GT, 5.821 DWT, 1996 opgeleverd als SUNNY SPRUCE. 2002 verkocht aan Korea Marine Transport Co. Ltd., vlag: Zuid-Korea (DSFP2). 8-11-2020 in beheer bij Hana Shipping Co. Ltd., Busan. 13-2-2026 verkocht voor sloop (380 USD/TO, as is Busan).
UST-ORDA, IMO 8866682, 2.426 GT, 3.174 DWT, 6-1977 opgeleverd door Karsnoyarskiy SZ, Krasnoyarsk (11) als OMSKIY-8 aan Ob-Irtysh River Shipping Co., U.S.S.R. 1992 vlag: Rusland. 1993 herdoopt IZHORA. 2002 verkocht aan Barton Marine S.A., Noord-Korea, herdoopt RIVER SHUTTLE. 2-2002 verkocht aan Sealady Maritime Ltd., Noord-Korea, herdoopt SEALADY. 12-2004 herdoopt BLEKSMIT. 5-2008 herdoopt BLACKSMITH. 4-2019 herdoopt LAMARTINE. 7-2019 vlag: Panama (HPVK), 7-2019 herdoopt UST-ORDA. 14-9-2022 verkocht aan Rosawell Business Corp., Panama, in beheer bij Angara Denizcilik ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul. 27-2-2026 gearriveerd te Aliğa om gesloopt te worden.
VALDA, IMO 9143623 (NB-336), General Cargo Ship, 4.995 GT, 1996 opgeleverd als PANNON SEA. 2000 herdoopt IRASA. 2005 herdoopt MIDLAND 5. 2007 herdoopt DANADI 1. 10-2016 verkocht van Don River Shipping JSC (OAO 'Donrechflot', Rusland aan Marina Asia Corp., Togo (5VIP3), herdoopt VALDA. 1-2026 verkocht voor sloop. 18-2-2026 op Alang Anchorage, 25-2-2026 te Alang om gesloopt te worden.

VILAMOURA, IMO 9529293, Crude Oil Tanker, 81.818 GT, 158.621 DWT, 3-2011 opgeleverd als VILAMOURA, vlag: Malta, in beheer bij Heidmar Inc. en TMS Tankers Ltd., Athene. 10-7-2015 verkocht aan Semele Owning Co. Ltd., Malta, in beheer bij TMS Tankers Ltd., Athene. 10-2022 vlag: Marshall Islands (V7A5813). 24-6-2024 verkocht aan Xiang H44 International Ship, Marshall Islands, in beheer bij TMS Tankers Ltd., Athene. 27-6-2025 tijdens een reis van Zueitina, Libië naar Gibraltar een explosie in de MK, 27-6-2025 vast gemaakt door de sleepboot BOKA SUMMIT (IMO 9315575) en naar Griekenland voor inspectie. 22-12-2025 verkocht aan Semele Owning Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij TMS Tankers Ltd., Athene. 11-2-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

Beschadigde tanker zou deel uitmaken van de Russische spookvloot

Oekraïne beweert dat de VILAMOURA banden heeft met de Russische spookvloot, die wordt gebruikt om westerse sancties te omzeilen. Volgens de Oekraïense militaire inlichtingendienst vervoerde het schip meer dan een miljoen vaten ruwe olie toen het op 27 juni ernstig beschadigd raakte door een explosie voor de kust van Libië. Het schip bevond zich op dat moment op bijna 150 kilometer ten noordoosten van de Libische kust in de Middellandse Zee. Volgens de Oekraïense inlichtingendiensten is de VILAMOURA eigendom van het Griekse bedrijf TMS Tanker Limited en heeft het herhaaldelijk ladingen vanuit Russische havens vervoerd. Door de explosie liep de machinekamer onder water, hoewel de oorzaak van de explosie onduidelijk blijft. De explosie werd pas op 30 juni gemeld en de tanker wordt momenteel naar de Golf van Laconië gesleept, waar inspectie en reparatie gepland staan. Het incident vond plaats in een reeks onverklaarde explosies op olietankers die Russische havens aandeden. Als reactie hierop zijn reders begonnen hun schepen te inspecteren op mijnen met behulp van duikers en onderwaterdrones. Volgens de Oekraïense inlichtingendienst telt de Russische spookvloot nu bijna 1.000 schepen met een totale tonnage van meer dan 100 miljoen ton. Deze vrachtschepen zouden regelmatig van vlag wisselen, hun volgsystemen uitschakelen en met beperkte garanties varen om hun activiteiten te verbergen en de illegale export van Russische olie voort te zetten. (Timsen, 2-7-2025).

Een extern explosief apparaat heeft waarschijnlijk de explosie veroorzaakt.

Een extern explosief apparaat heeft hoogstwaarschijnlijk de explosie veroorzaakt die de VILAMOURA voor de Libische kust beschadigde, aldus TMS Tankers, de in Griekenland gevestigde rederij, op 6 juli op basis van een eerste onderzoek. De tanker was op 27 juni vanuit de Libische haven Zuetina vertrokken richting Gibraltar met een miljoen vaten olie aan boord toen er een explosie plaatsvond in de machinekamer. "De voorlopige onderzoeksresultaten wijzen er duidelijk op dat de explosie, de daaropvolgende breuk in de zijwand en de overstroming van de machinekamer werden veroorzaakt door een externe bron – een niet geïdentificeerd explosief apparaat", aldus TMS Tankers. (Timsen, 6-7-2025).

VOLGO-BALT 223, IMO 8841694, General Cargo Ship, 1980 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (1954) als VOLGO-BALT 223 aan White Sea & Onega Shipping Co., U.S.S.R. 2.457 BRT, 2.893 DWT. 1992 verkocht aan A/O Onego-Balt Kompaniya, Rusland. 3-2010 verkocht aan Verlaine Shipping Ltd., vlag: Cambodja, 3-2010 herdoopt VERLAINE. 7-2016 vlag: Congo (FALSE). 8-2017 vlag: Tanzania (5IM909). 4-3-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.
WAN HAI 506, IMO 9294886, Container Ship, 42.894 GT, 52.146 DWT, 24-11-2005 opgeleverd als WAN HAI 506. 8-2011 herdoopt BRAZIL EXPRESS. 3-2013 herdoopt WAN HAI 506. 6-2-2026 verkocht voor sloop.
XING FA, IMO 1063528, Oil Products Tanker, 2.295 GT, 3.499 DWT, 14-4-2004 opgeleverd als DA QING 737. 4-2024 herdoopt XING FA. 7-2025 verkocht aan Xing Fa Shipping Ltd., Sierra Leone (9LU2477), in beheer bij Haijie Ship Management Co. Ltd., Zhoushan, Zhejiang, China. 2-2026 verkocht voor sloop (370 USD/TO).