



NIEUWSBRIEF 338

11 april 2026

De nieuwe sleepboot EN AVANT 19 met de ponton AMT CHALLENGER varende op de Westerschelde met bestemming de Sloehaven, foto: Peter Andriessen, 22-3-2026.



A2B LEADER, IMO 9113733 (NB-272), 2-2-1994 kiel gelegd, 21-2-1995 te water gelaten, 3-1995 opgeleverd door J.J. Sietas K.G. Schiffswerft G.m.b.H & Co., Hamburg (1105) als JANRA aan Reederei Jürgen Ohle K.G. m.s. "Janra", Hamburg-Duitsland, in beheer bij Jürgen Ohle. 3.999 GT, 508 TEU, 5.200 EPK, 3.825 kW, MW.M. TBD645L9, 15,5 kn. 23-12-2000 op 20 mijl ten zuiden van Åland aan de grond gelopen bij de vuurtoren van Troskeln Vastra en gekapseisd, bemanning gered, in positie 59.59.53 NB. en 20.02.9 OL. op sleeptouw genomen door de sleepboot NEPTUN, 17-2-2001 recht gezet met de hulp van een drijvende kraan en naar Turku gebracht, naar Hamburg gesleept voor reparatie. 2005 verkocht aan Oost

Atlantic Lijn B.V., Pernis, 13-4-2005 in dienst, ingebracht bij Uniplus Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, roepsein C4BP2, herdoopt ATLANTIC COMET. 17-7-2020 A2B-Online 7 B.V. ingeschreven bij KvK, bestuurder: A2B-Online Shipping B.V. 27-7-2020 verkocht aan A2B-Online 7 B.V., thuishaven Moerdijk, 5-8-2020 vlag: Nederland, roepsein PDVC, in beheer bij A2B-online Ship Management B.V., Moerdijk, 5-8-2020 in de Waalhaven, Rotterdam herdoopt A2B LEADER.



11-11-2025 te koop aangeboden voor \$ 3,35 miljoen dollar. 3-2026 verkocht aan Rosewint Incorporated, 26-3-2026 vlag: Panama (3E707), 26-3-2026 in de Waalhaven herdoopt U STORK. 22-3-2026 vertrokken naar met bestemming Istanbul, 13-4-2026 ETA te Istanbul. (Foto A2B LEADER: Dieter Henken, 24-05-2021, Dordtse Kil. Foto U STORK: Koos Goudriaan, 28-3-2026, Waalhaven).



AFRICAN ICEBIRD, IMO 9728203, Bulk Carrier, 43.016 GT, 27.444 NT, 81.791 DWT, 17-8-2015 kiel gelegd, 21-4-2016 te water, 20-9-2016 opgeleverd door Tsuneishi Heavy Industries (Cebu) Inc. (258) als NORD CRUX aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. en Bright Star Shipmanagement Inc. 228,99 (225,10) x 32,260 x 20,00 x 14.429 meter, G 97.246,7 m3, 9.660 kW, 6 cyl, 2 tew, 600 x 2400, 89 rpm., Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Tamano Works. 20-9-2016 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Nissen Kaiun Co. Ltd. en Bright Star Shipmanagement Inc. 22-11-2019 verkocht aan Singa Star Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Synergy Marine Copenhagen AS en Filteam Shipmanagement Inc. 31-8-2020 in beheer bij Synergy Marine

Copenhagen AS en Norden AS Dampskibsselskabet. 22-12-2025 verkocht aan African TBN Shipping Co. Ltd., Bahamas (C6JC8), in beheer bij Mur Shipping B.V., Amsterdam en Dockendale Ship Management FZCO, Dubai, 12-2025 herdoopt AFRICAN ICEBIRD. (Foto: Marcel Coster, 28-3-2026, onderweg naar de Westhaven).



AMADEUS GOLD, IMO 9479565 (NB-234), 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.

6-12-2024 vertrokken van Rotterdam met een lading staalplaten bestemd voor Odense en Rostock. 9-12-2024 tijdens een reis van Rotterdam naar Odense, rond 01:30 uur LT aan de grond gelopen in de Odense Fjord, dicht bij de Lindø-terminal in positie 55.30 NB en 010.32 OL. 11-12-2024 het kraanschip SANNE A (IMO 8749602) vertrokken van Nyborg naar Odense Fjord om DE lading, bestaande uit zware stalen platen, van m.s. AMADEUS GOLD over te slaan. 12-12-2024 na verschillende mislukte pogingen vlot gebracht, bij Lindø Terminal onderzocht voordat het toestemming kon krijgen om verder te varen. 14-12-2024 m.s. AMADEUS GOLD vertrokken naar Rostock. 19-12-2024 van Rostock naar Bremen.

Uitspraak 2025.V6 AMADEUS GOLD Inzake een gronding in het Odense fjord te Denemarken

Deze zaak gaat over de gronding die eind 2024 heeft plaatsgevonden met het schip, de AMADEUS GOLD. Volgens de inspecteur is sprake van slecht zeemanschap. De inspecteur verwijt betrokkene dat hij er niet voor heeft gezorgd dat de bemanning en hijzelf voldoende gefamiliariseerd waren, dat niet alle benodigde detailkaarten aan boord waren, dat hij alleen heeft genavigeerd op een kustkaart, dat hij de koers alleen heeft bepaald op de lichtenlijnen en geen loods heeft besteld.

De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval: Op 6 december 2024 vertrok de AMADEUS GOLD uit Rotterdam met een lading staalplaten voor Odense en Rostock. De gelijklastige diepgang was toen 3,90 meter. De winterdiepgang was 4,06 meter. In de nacht van zondag 8 december 2024 op maandag 9 december 2024 was de Amadeus Gold bijna op haar eerste bestemming, de haven van Odense in Denemarken. Er was geen loods aan boord en betrokkene was alleen in de stuurhut. In de Odense fjord raakte betrokkene gedesorienteerd en liep op 9 december 2024 om 01.30 uur LT buiten de vaargeul aan de grond. De ECDIS speelde daarbij een rol.

Er moest een deel van de lading gelost worden om weer los te kunnen komen. De AMADEUS GOLD (IMO nummer 9479565) is een Nederlands vrachtschip (kruiplijncoaster). De Bock Maritiem B.V. is de scheepsbeheerder van het schip (hierna wordt ook de term "reder" gebruikt waar de inspecteur deze term hanteert in het verzoekschrift en betrokkene in zijn verklaringen). Het schip is in 2010 gebouwd, is 87,50 meter lang en 11,30 meter breed en heeft een bruto tonnage van 1767. Ten tijde van de aanvaring waren er zes bemanningsleden aan boord.

Overwegingen

De bezwaren van de inspecteur zijn gegrond. Betrokkene heeft alle bezwaren erkend en er is steunbewijs. De uitleg die betrokkene heeft gegeven voor zijn handelen/nalaten, leidt niet tot een ander oordeel. Het is belangrijk dat er familiarisatie plaatsvindt als een kapitein nieuw is aan boord van een schip en dat niet eerder wordt uitgevaren dan wanneer die is afgerond. Betrokkene heeft echter het aanbod van zijn voorganger om hem te familiariseren niet aangenomen. Dat had hij wel moeten doen, nu hij voor het eerst aan boord kwam op een voor hem nieuw schip van een voor hem nieuwe scheepsbeheerder. Als hij te moe was om de overdracht tot zich te nemen, had hij de maatregel moeten nemen om het schip niet te laten uitvaren. Mogelijk heeft ook de scheepsbeheerder hier een rol in gespeeld.

Zoals aangevoerd door de inspecteur had de scheepsbeheerder bijvoorbeeld een overlapperperiode van een paar dagen kunnen inlassen met de af te lossen kapitein. De scheepsbeheerder is in de tuchtprocedure echter geen partij.

Daarbij is betrokkene als kapitein eindverantwoordelijk om erop toe te zien dat de bemanning (inclusief zichzelf) is berekend op het verrichten van de werkzaamheden aan boord.

Vast staat dat betrokkene een reis heeft ondernomen, waarbij niet alle benodigde (detail)kaarten aan boord waren. De tweede stuurman had niet alle (detail)kaarten besteld, danwel alle permits geactiveerd. Betrokkene verklaart dat hij daar geen erg in had, omdat er “items in de winkelwagen aanwezig waren” en dat het programma daarom aangaf dat alles was besteld.

Betrokkene had dat als kapitein en eindverantwoordelijke voor de reisvoorbereiding wel moeten opmerken, toen hij de kaarten voorafgaand aan de reis controleerde.

Ook staat vast dat betrokkene in de Odense fjord tot vlak vóór de gronding op een kustkaart navigeerde, omdat de meer gedetailleerde aanloopkaart ontbrak. Betrokkene had bij het navigeren echter wel van die gedetailleerde kaart gebruik moeten maken.

Uit de filmbeelden is af te leiden dat betrokkene in de Odense Fjord tot vlak vóór de gronding noch aan de lichtenlijnen noch aan de navigatieboeien voldoende aandacht heeft besteed. Op een gegeven moment zag hij een kleine navigatieboei aan zijn stuurboordzijde en raakte hij gedesoriënteerd.

Betrokkene lichtte toe op de zitting dat de kleine navigatieboeien slecht zichtbaar waren met het oog en op de radar. Betrokkene had die kleine boeien echter wel in de gaten moeten houden.

Tot slot staat vast dat betrokkene geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om een loods te bestellen, terwijl hij vermoeid was, niet kon inzoomen op een gedetailleerde (aanloop-) zeekaart en hij zijn twee stuurlieden niet capabel vond. Betrokkene had dat wel kunnen en moeten doen. Dat hij vermoeid en gefrustreerd was, zoals betrokkene aangeeft, is geen argument om niet een loods in te schakelen. Het is juist een reden om dat wel te doen.

De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 41 lid 1 Wet bemanning zeeschepen).

De beslissing

Het tuchtcollege, verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond; legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee weken; bepaalt dat van deze schorsing een week niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer; bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak. (Uitspraak: Het tuchtcollege voor de Scheepvaart, 27 maart 2026/LK).

ANNA WEBER-VAN BOSSE, IMO 9992919 (NB-336), onderzoekingsvaartuig, 3.643 GT, 16-12-2022 besteld onder bouwnummer ARMON VIGO V147, 9-2025 geplande oplevering, 30-10-2024 te water gelaten, 12-1-2026 opgeleverd aan Stichting Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek Instituten, Utrecht. 12-3-2026 op Texel gedoopt ANNA WEBER-VAN BOSSE door Koningin Máxima, door een stevige Zuidwesten wind werden veel bezoekers, toen de fles tegen de boeg kapot sloeg, eveneens gedoopt. De ANNA WEBER-VAN BOSSE is vernoemd naar de eerste vrouwelijke wetenschapper die deelnam aan een oceaanexpeditie in 1899. Het schip kan wereldwijd ingezet worden, van de tropen tot aan de ijsrand in het Arctisch gebied.



KW.170 ANNIE HILLINA, IMO 9973432 (NB-318), Factory Trawler. 8.956 GT, 8.900 DWT, 14-6-2024 te water gelaten onder bouwnummer TERSAN 1119, 15-11-2024 geplande oplevering, 4-2026 opgeleverd als ANNIE HILLINA aan Vikingbank B.V., Valkenburg ZH, thuishaven: Katwijk, vlag: Nederland (PIVU), in beheer bij Parlevliet en Van der Plas B.V., Valkenburg ZH. 3-4-2026 vertrokken van Yalova naar IJmuiden, 6-4-2026 ETA te Valletta. 5-2026 doop te IJmuiden. Wordt ingezet op de pelagische visserij, o.a. op de Noord-Atlantische Oceaan, West-Afrika. (Foto: de werf).

BALTIC LINK, IM 8300169 (NB-311), 1984 opgeleverd door Rauma-Repola Oy, Rauma, Finland (285) als BALTIC LINK aan Warburg Leasing Co. Ltd. & Robert Fleming Finance Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Ship-Link (U.K.) Ltd. (Rederi Ab Sea-Link). 12-1989 verkocht aan Scheepvaartonderneming m.s. "Baltic Link" B.V., Delfzijl, in beheer bij Wagenborg Scheepvaart B.V. 1993 verbouwd bij H.D.W., Kiel. 2003 verkocht aan Trinity Bulk Carriers A/S, Oslo-Noorwegen, in beheer bij Brax Shipholding Rederi AB, Gothenborg, herdoopt BALTIC. 22-9-2003 herdoopt SCAN BALTIC. 17-10-2005 (e) verkocht aan Scandinavian Shipping Invest AS Valletta-Malta, in beheer bij Seagull Shipping, Saida, Libanon, herdoopt PACIFIC. 2007 verkocht aan Starway Management Property Ltd., St. Vincent and Grenadines, in beheer bij Anship Co. Ltd., Moskou, 12-3-2007 (e) herdoopt SLAVYANIN. 2-2010 vlag: Cambodja. 9-2010 vlag: Tanzania. 2-2021 vlag: Rusland, roepsein UBKV7. 8-11-2023 tijdens een reis van Varna naar Kavkaz, Rusland, geladen met o.a. gas in spoorwegtanks, om 03:00 uur ten oosten van Kaap Shabla in aanvaring gekomen met m.s. NEW RAOUF (IMO 8342375, vrachtschip van New Raouf Shipping Ltd., Palau, bouwjaar 2000, 4.518 GT, reis: Ismail naar Abu Qir, Egypte), niemand raakte gewond en er is geen olie gemorst, de SLAVYANIN raakte lek en drie ballasttanks liepen onder water, met een slagzij van twee graden keerde het op eigen kracht terug naar Varna, 4-12-2023 vertrokken naar Kavkas. De NEW RAOUF vervolgde de reis richting de Bosporus, 9-11-2023 op Istanbul Anchorage waar de Turkse autoriteiten het schip opvingen, 11-11-2023 de reis vervolgd naar Abu Qir.

14-3-2026 De Oekraïense militaire inlichtingendienst HUR beweerde twee schepen van het Russische leger te hebben aangevallen en beschadigd. De SLAVYANIN werd (13-3-2026) buiten gebruik gesteld en de AVANGARD raakte beschadigd. Beide schepen werden voornamelijk gebruikt voor pendeldiensten tussen het Russische vasteland en het Krim-schiereiland, dat Moskou in 2014 tijdelijk annexeerde. Ze vervoerden wapens, militaire uitrusting en munitie. De schepen werden beschoten tijdens een aanval op de Zwarte Zeehaven Port Kavkaz. Ook de infrastructuur van de haven raakte beschadigd. Beelden die door HUR werden vrijgegeven, suggereren een droneaanval. Eerder die ochtend hadden de Russische autoriteiten schade aan de haven en een van de schepen erkend, zonder verdere details te geven. Drie mensen raakten gewond bij de aanval. (Timsen).



BAOBAB IVOIRIEN MV10, IMO 7389443, Offshore Processing Ship, 171.033 GT, 344.289 DWT, 24-2-1975 kiel gelegd, 11-10-1975 te water, 8-1-1976 opgeleverd door Kockums M/V, Malmö (550) als TINA aan North Caribbean Shipping Co. Ltd., Monrovia, vlag: Griekenland, in beheer bij Sun Enterprises Ltd. (Stavris Livanos), Piraeus. VLCC, 163.810 BRT, 357.023 DWT. 12-2003 verkocht aan Modec Ltd., Bahamas. 2004 verbouwd tot Offshore Processing Ship, 11-2004 herdoopt BAOBAB IVOIRIEN MV10. 12-2004 in de vaart/bedrijf na verbouwing. 1-2015 verkocht aan Modec Venture 10 B.V. (8-7-2003 oprichtingsdatum), Amstelveen, vlag: Bahamas, in beheer bij Modec Inc., Tokyo. 20-3-2025 verkocht aan CNR International Cote Ivoire, vlag: Ivoorkust (TUN5170), in beheer bij Canadian Natural Resources Ltd., Calgary, Canada, 3-2025 herdoopt BAOBAB IVOIRIEN. (Foto: Modec).

BONGA, IMO 9222962 (NB-96), opslagtanker, FPSO, besteld door Koninklijke/Shell Groep, gebouwd door Samsung Heavy Ind Geoje Do Shipyard, Zuid Korea voor Shell Petroleum Nigeria, Lagos-Nigeria (5NBBM), 174.662 GT, 312.500 DWT, 16-6-2002 vertrokken van Masan, Zuid Korea, 18-6-2002 vertrokken van Masan naar de Tyne achter de sleepboot SMIT SINGAPORE, ook gesleept met de JOHN ROSS en DE DA, 12-7-2002 vertrokken van Singapore, 20-10-2002 binnen voor Keppel Verolme te Rozenburg omdat het

ongunstig uitkwam voor het tij en de wind op de Tyne, 10-11-2002 vertrokken naar de Tyne, 16-11-2002 gearriveerd bij Amec Shipyard, Wallsend, North Tyneside met de sleepboten SMITWIJS SINGAPORE, FRIGA, FENJA, KINCRAIG, PACIFIC BANNER, ROWANGARTH, FLYING SPINDRIFT en YARM CROSS, daar afgebouwd, diverse secties door Smit Transport & Heavy Lift aan boord gezet met o.a. de ASIAN HERCULES II.



2003 Fairmount Marine B.V., Rotterdam kreeg het contract om het Shell opslagschip BONGA te verslepen van Wallsend on the Tyne naar het Nigeriaanse Bonga veld. Daarvoor is de Chinese sleper DE XIANG van Yantai Salvage aangewezen en 2 ingehuurd slepers van Global Towing Alliance. De reis zal ongeveer 40 dagen in beslag nemen Fairmont had ook het contract voor het verslepen van de FSO UNITY van Korea naar Nigeria met de DE XIANG en DE HONG.

3-10-2003 vertrokken van de Tyne naar Nigeria, daar geïnstalleerd op 120 mijl uit de kust van de Niger delta te Nigeria in het Bonga veld.

8-3-2026 Shell Nigeria Exploration and Production Company Limited (SNEPCo) heeft het onderhoud aan de omlooptijd afgerond op het Bonga Floating Production, Storage and Offloading (FPSO) vaartuig, wat heeft geleid tot de hervatting van de productie op Nigeria's belangrijkste diepwaterveld op 6 maart 2026. Het project werd 11 dagen eerder dan gepland uitgevoerd en zonder enig veiligheidsincident, wat de langdurige toewijding van SNEPCo aan operationele uitmuntendheid en integriteit van activa versterkt.

SNEPCo Managing Director, Ronald Adams, merkte op dat het veilig en op tijd afronden van de ommekeer een bewijs is van de toewijding en professionaliteit van haar Nigeriaanse personeel en de behulpzame steun van onze partners.

"De prestatie verzekert niet alleen de langetermijnintegriteit van de BONGA FPSO, maar positioneert ons ook sterk voor de succesvolle uitvoering van het Bonga North-project, dat de verbeterde betrouwbaarheid van de FPSO zal benutten," zei Adams. (SNEPCo). (Foto: Teun van der Zee, BONGA (IMO 9222962) binnen op de Nieuwe Waterweg achter de sleepboot SMIT SINGAPORE, 20-10-2002).

BULKER BEE 30, IMO 9489986 (NB-328), Hady Size Bulker, 9-10-2007 contract, 10-3-2009 kiel gelegd, 15-6-2010 te water, 29-10-2010 opgeleverd door T.K.S. Company Ltd. Yeonggwang Shipyard (H-0002) als MARCAROLINA aan Marcarolina G.m.b.H. & Co. K.G., Antigua and Barbuda, in beheer bij Horizont Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. en MC-Schiffahrt (G.m.b.H. & Co.) K.G., Hamburg. 23.548 GT, 10.838 NT, 33.741 DWT. 185,14 (176,99) x 30,06 x 14,70 x 9,990 meter. 7.150 kW, M.A.N. 5S50MC. 16-2-2017 verkocht aan Nordic Handysize II AS, Monrovia-Liberia, in beheer bij Nordic Hamburg Shipmanagement (HK) Ltd., 4-7-2017 herdoopt NORDIC SKAGEN. 4-2023 verkocht aan Bulker Bee 30 Shipping B.V., Rotterdam, 5-5-2023 vlag Nederland, roepsein PGGD, in beheer bij Q-Shipping B.V., Rotterdam, 28-4-2023 (e) herdoopt BULKER BEE 30. 29-4-2023 te Georgetown, Guyana, 5-5-2023 op Georgetown Anchorage. 10-2-2026 verkocht aan Amara Marine Shipping Ltd., vlag: Barbados (8PQW), herdoopt AMARA.

BUMIN, IMO 1056989, Chemical/Oil Products Tanker, 10.207 GT, 16.500 DWT, 6-7-2025 te water onder bouwnummer TERSAN 1110, 25-3-2026 (BV) opgeleverd als BUMIN aan Bumin Shipping Ltd., Valletta-Malta (9HA6391), in beheer bij Tune Chemical Tankers B.V. (TCT), Hellevoetsluis.

CARBON DESTROYER 1, IMO 1053406 (NB-329), CO₂ -tanker, in aanbouw als het vrachtschip EASYMAX 5 onder bouwnummer NIESTERN SANDER 854 voor Wagenborg Shipping B.V., Delfzijl, 8.827 GT, 14.330 DWT, acht ladingtanks en een zelflosinstallatie, 14-5-2025 gedoopt CARBON DESTROYER 1 door Lady Catherine Ratcliffe (echtgenote van Sir Jim Ratcliffe, mede-eigenaar van Ineos) en om 11:45 uur te water gelaten bij Kon. Niestern-Sander B.V. te Delfzijl met assistentie van WATERSTAD en WATERLELIE, 25-7-2025 geplande oplevering, 22-9-2025 van de werf met de sleepboten GRUNO 4 en WATERSTAD (WATERLELIE stand-by), naar Delfzijl. 8-12-2025 de CO₂ -tanks geïnstalleerd, 12-2025 geplande oplevering, 17-3-2026 proefvaart, 19-3-2026 proefvaart, 21-3-2026 proefvaart op de Waddenzee, 23-3-2026 proefvaart,



27-3-2026 opgeleverd aan Wagenborg Shipowners 11 B.V., Delfzijl (PDKL), in beheer bij Wagenborg CCS B.V. en Ineos. 29-3-2026etrokken van Delfzijl naar Esbjerg. (Foto: Wagenborg).

CORAL OBELIA, IMO 9053816 (NB-316), 5-4-1993 (GL) kiel gelegd, 29-12-1993 (GL) te water gelaten, 29-2-1996 opgeleverd Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (101) als CORAL OBELIA aan Scheepvaart Mij. "Coral Obelia" B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. Brandmerk 18720 Z R 1996, Roepsein PDKU. LPG gastanker. 3.835 GT, 1.151 NT, 3.295 DWT. 3.637 EPK, 2.675 kW, Wärtsilä 8R32BC, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V. 2010 verkocht aan Coral Obelia B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 10-3-2012 om 11:45 uur verzocht de CORAL OBELIA om medische assistentie van de CROSS Gris-Nez nadat een bemanningslid onwel was geworden. De tanker voer in het verkeersscheidingsstelsel van Pas-de-Calais richting Nederland. De CROSS organiseerde onmiddellijk een telefonisch overleg met het Medisch Consultatiecentrum van de Marine in Toulouse en de Maritieme Medische Dienstcoördinatie in Le Havre. Zij adviseerden een medische evacuatie per helikopter naar het ziekenhuis in Boulogne-sur-Mer. Een Dauphin-helikopter van de marinebasis in Le Touquet werd direct gestuurd met een medisch team van het ziekenhuis in Boulogne-sur-Mer aan boord. Nadat de man was gehesen, werd hij onmiddellijk naar het ziekenhuis in Boulogne-sur-Mer vervoerd, waar hij om 14:15 uur aankwam. (Timsen, 14-3-2012).

17-12-2014 (GL) onder de vlag van Liberia gebracht, thuishaven: Monrovia, roepsein D5HP4. 27-7-2015 verkocht aan Anson Ltd., Liberia, in beheer bij Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 9-12-2020 ten anker bij Port Said. 12-12-2020 (e) verkocht aan Anson Limited, Mumbai, 14-12-2020 thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, roepsein T8A3535, herdoopt AL MAHA. 2-2024 verkocht aan Yas Logistics Co., thuishaven en vlag: Malakal Harbor-Palau, in beheer bij Yas Logistics Co., Majuro en Tangar Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai, herdoopt AL DIAB II. 4-6-2025 verkocht aan Black Stone Oil & Gas SPC, Muscat, Oman, vlag: Palau. 2-2026 door Office of Foreign Assets Control (OFAC) (U.S.A.) op de sanctielijst gezet vanwege banden met Iran. 18-3-2026 verkocht voor sloop naar Alang, India. 25-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

Op de sanctielijst

2-2026 Het Office of Foreign Assets Control (OFAC) van het Amerikaanse ministerie van Financiën heeft negen tankers met Iraanse banden op de sanctielijst geplaatst, waardoor hun wereldwijde activiteiten worden beperkt en het risico op handhaving voor de betrokken entiteiten toeneemt. De gesanctioneerde schepen, de CESARIA (IMO: 9251602), LONGEVITY 7 (IMO: 9240885), SEA BIRD (IMO: 9088536), AVON (IMO: 9034705), AL DIAB II, AQUA SPIRIT (IMO: 9197727), EASTERN HERO (IMO: 9353905), CHIRON 5 (IMO: 9306665) en KEEL (IMO 9176929), vervoerden ruwe olie, LPG, condensaat, HSFO en nafta door Oost- en Zuid-Azië. Hun activiteiten omvatten leveringen aan Pakistan, Oost-Azië, de Verenigde Arabische Emiraten en Somalië, vaak via overdracht van schip naar schip. Deze stap intensifieerde de inspanningen van Washington om de Iraanse schaduwvloot te ontwrichten en de toegang tot inkomsten voor Iran te beperken. (Timsen, 2-2-2026).

CORAL MEANDRA, IMO 9129380 (NB-330), 15-10-1995 kiel gelegd, 21-7-1996 te water gelaten, 9-10-1996 opgeleverd door Shanghai Edward Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (106) als CORAL MEANDRA aan

Scheepvaart Mij. "Coral Meandra" B.V., Rotterdam (PDIB), in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. LPG gastanker. 4.054 GT, 1.213 NT, 5.108 DWT. 97,48 (93,50) x (15,30) x 8,60 x 6,620 meter. 2 gastanks, 4.200 m³, pompcapaciteit 600 ton/uur, 14 kn. 4.024 EPK, 2.960 kW, 8 cyl, 4 tew, 320 x 350, 720 omw/min., vertraagd naar 184 omw/min., Wärtsilä 8R32D, Oy Wärtsilä Ab, Vaasa/Vasa. 1999 verkocht aan Ocean Gas I C.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder & Co. B.V. 24-4-2001 in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V. 3-2004 verkocht aan Scheepvaartonderneming Coral Meandra B.V., Rotterdam, in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V. en Anthony Veder Rederijzaken B.V., Rotterdam. 8-10-2015 (e) verkocht aan FSM Ltd., Monrovia-Liberia, roepsein D5JU6, in beheer bij Foresight Shipping Management, Dubai en Mirsh Ship Management Service Ptv. Ltd., Kochi, Kerala, India, 7-10-2021 (F) herdoopt LPG FSM. 23-5-2025 verkocht aan Yashar Shipping Ltd., Ajman, United Arab Emirates, vlag: Palau (T8A5114), in beheer bij Horizon Ship Management FZE Ajman, United Arab Emirates, herdoopt YASHAR. 2-2026 vlag: Comoros (D6A4324).



CORAL SHASTA, IMO 9254941 (NB-313), LPG Tanker, 1-4-2001 contract, 3-7-2002 kiel gelegd, 13-8-2002 te water gelaten bij Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd. (450), 22-7-2003 opgeleverd als NORGAS SHASTA aan Somargas Ltd., Hong Kong, China, roepsein VR9R3, in beheer bij Norwegian Gas Carriers AS, Oslo (I.M. Skaugen). 9.691 GT, 2.908 NT, 10.770 DWT. 137,10 (127,95) x 19,80 x 11,50 x 8,300 meter. 6.300 kW, MAN-B&W 6L48/60. 2005 in beheer bij Norgas Carriers AS. Oslo. 14-3-2011 (e) verkocht aan Somargas II Pte. Ltd., 3-2011 vlag: Singapore, roepsein 9V8460, in beheer bij Norgas Carriers AS. Oslo. 2012 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd., Singapore. 4-2013 verkocht aan Shasta Shipping Co. Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd., Singapore. 22-11-2018 in beheer bij Norgas Carriers Pte. Ltd., Singapore en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SP LLC, Athene. 18-1-2019 te Al Jubayl Industrial City. 9-4-2019 te Ruways. 11-4-2019 van Ruways naar Dubai en daar ten anker. 6-2019 het management overgenomen van GATX Corporation door Anthony Veder Group. 10-7-2019 te Dubai herdoopt CORAL SHASTA. 15-12-2023 verkocht aan Coral Shasta Shipping B.V., Rotterdam, vlag: Liberia (5LOU3), in beheer bij Anthony Veder Chartering B.V., Rotterdam en Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas) SP LLC, Athene. 19-3-2026 verkocht aan SSL Shipping Ltd., 24-3-2026 vlag: Marshall Islands (V7B2750), in beheer bij Sanmar Shipping Ltd., Chennai, India, 24-3-2026 herdoopt SANMAR RAGINI. (Foto: Tomas & Son, 5-2-2025, na vertrek van Rafnes, assistentie van de BEVER).

ELKE K., IMO 9006332 (NB-300), 13-7-1993 te water gelaten als TGV BREMEN, 12-1993 opgeleverd door Peene-Werft G.m.b.H., Wolgast (408) als ELKE K. aan W. Krohn Schifffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. I, Wenen-Oostenrijk, in beheer bij Österreichischer Lloyd Ship Management G.m.b.H., Norderstedt, Duitsland. 17-12-2001 verkocht aan Rederij K&T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, roepsein: PBES, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum. 13-4-2004 in ballast varende op de rotsen gelopen van Gaveskaer Island, Gothenborg, een duiker constateerde flinke bodemschade maar geen lekkage, door sleepboten vlot gebracht en afgemeerd bij Cityvarvet te Gothenborg. 4-2015 verkocht aan Lian Shipping B.V., Appingedam, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Bereederungsgesellschaft Alstership G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 6-2017 verkocht aan Rederij K & T Holland C.V., Farmsum, thuishaven: Delfzijl, in beheer bij Flagship Management B.V., Farmsum. 3-12-2018 vanaf Nemrut gearriveerd te Tuzla. 25-12-2018 (e) te Tuzla verkocht aan Elke Shipping Ltd., vlag: Panama, roepsein 3FQS5, in beheer bij Regency Ship Management S.A., Istanbul, herdoopt ELKE. 12-2021 in beheer bij Baden Shipmanagement S.A., Hamburg. 9-2023 verkocht aan TQ Istanbul Shipping Ltd., Malakal Harbor-Palau (T8A4476), in beheer bij TQ Ship Management Ltd., 13-9-2023 herdoopt TQ ISTANBUL. 25-2-2026 verkocht aan Efege Shipping & Trading Co., Istanbul, vlag: Sierra Leone (9LS2279), 2-2026 herdoopt EFEGE.

EMOTION, IMO 9359258 (NB-194), 21-2-2008 kiel gelegd, 16-5-2008 te water gelaten (opgedreven) bij de Peene Werft G.m.b.H., Wolgast onder bouwnummer 547, 21 en 22-7-2008 proefvaart op de Oostzee, 30-7-2008 passage Brunsbüttel, 31-7-2008 gearriveerd te Harlingen, 1-8-2008 om 14.30 uur te Harlingen gedoopt EMOTION door mevrouw Tineke Netelenbos (oud-minister en bestuursvoorzitter van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Rederijen), opgeleverd aan Emotion Shipping B.V., Harlingen, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen. 15.995 GT, 1400 TEU, roepsein PBKY. 6-3-2012 vanaf Riga komend, in de sluis te Brunsbüttel om 10:35 uur LT brak de spring en in aanvaring gekomen met de afgemeerde MARNEDIJK (reis Gdansk-Bremerhaven), de Wasserschutzpolizei stelde een onderzoek in. 2013 verkocht aan MS "Emotion" Bewaarder B.V., Harlingen, in beheer bij JR Fleet Fund C.V. 12-3-2026 verkocht aan Elbmoon GmbH & Co K.G., Drochtersen, vlag: Portugal (Madeira) (CQ2916), in beheer bij USC Barnkrug GmbH & Co K.G., Drochtersen, herdoopt ELBMOON.

EMPIRE, IMO 9013000 (NB-308), 22-12-1990 te water, 19-3-1991 (BV) opgeleverd door Scheepswerf & Reparatiebedrijf Harlingen B.V. (93) als EMPIRE aan C.V. Rederij "Empire", Delfzijl, roepsein PDXL (J. & D. Damhof), in beheer bij Scheepvaartbedrijf Poseidon B.V. 28-9-2004 verkocht aan Kopernik Schipmanagement AS, vlag: Bahamas, roepsein C6TX2, 18-9-2004 gearriveerd te Delfzijl om te worden overgedragen, herdoopt FRI RIVER. 28-9-2004 vertrokken van Niestern-Sander B.V. te Delfzijl. 24-6-2008 verkocht aan Drabert Schiffahrts-ges.m.b.H., St. John's-Antigua & Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Drabert Schiffahrts-ges.m.b.H., Oldenburg in Holstein, 30-6-2008 (e) herdoopt JAN D. 11-11-2021 van Kambo, Noorwegen naar Uddavalla. 14-11-2021 van Uddavalla naar Brake. 14-11-2021 te Havstensfjord, ten noorden van Gothenborg, in aanvaring gekomen met m.s. SEA ENDURANCE (IMO 9516179), de JAN D liep flinke schade op aan het voorschip, de schade van de SEA ENDURANCE is niet bekend. 18-11-2021 van Brake naar Bremerhaven. 2022 verkocht aan MP Shipping G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg, vlag: Antigua and Barbuda (V2DO8), in beheer bij Drabert Schiffahrts-ges. m.b.H., Oldenburg in Holstein, 13-6-2022 te Lübeck herdoopt JENNY P. 14-6-2022 van Lübeck naar Wismar. 15-8-2023 (vt) verkocht aan Shipping Inside m.v. Nordwind G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, thuishaven en vlag: St. John's-Antigua and Barbuda, roepsein V2DO8, in beheer bij Shipping Inside G.m.b.H. & Co. K.G., Rendsburg, 10-8-2023 (F) herdoopt NORDWIND. 3-2026 vlag: Palau (T8A5497), 3-2026 herdoopt AGN LAGERTHA.

ESSENCE, IMO 9491496 (NB-326), containerschip, 2-7-2007 contract, 15-12-2008 kiel gelegd, 23-3-2011 te water, 31-7-2011 t/m 4-8-2011 proefvaart, 22-9-2011 opgeleverd Sainty Shipbuilding (Yangzhou) Corp. Ltd., Yangzhou City (07STIG141) als AALDERDIJK aan Alderdijk Navigation Ltd., vlag: Liberia. Roepsein A8VB7, in beheer bij Navigia Shipmanagement B.V., Groningen. 17.368 GT. 1436 TEU. 21-12-2018 oprichting van m.s. Essence Bewaarder B.V. te Harlingen, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 73415278. 20-2-2019 gearriveerd te Sines, Portugal. 2-2019 verkocht aan M.S. Essence Bewaarder B.V., Harlingen, thuishaven Harlingen, roepsein PBNL, in beheer bij JR Ship Management B.V., Harlingen en Container Fleet Fund C.V., 21-2-2019 (VT) herdoopt ESSENCE. 3-2026 vlag: Portufal (Madeira) (CQ2839).

FRIO CANARIAS, IMO 8804244 (NB-32).Reefer, 15-3-1989 opgeleverd door Shin Kurushima Dockyard, Akitsu (2583) als FRIO CANARIAS aan Albatros Maritime & Trading S.A., Panama (3EEN7). 1989-1991 in de pool bij Seatrade Groningen B.V., Groningen. 1990 verkocht aan Olivecrown Shipping Co. Ltd., Cyprus. 1991 verkocht aan Rias Shipping Co. Ltd., Cyprus. 1993 verkocht aan Union Success S.A., Panama. 1996 verkocht aan Green Winter Ltd., Malta, in beheer bij Reksten Management AS, herdoopt GREEN WINTER. 4.970 GT, 6.526 DWT. 6-2004 vlag: U.K. 5-2006 vlag: Malta, herdoopt PACIFIC ALASKA. 15-2-2007 in beheer bij Norbulk Shipping U.K. Ltd., 2-2007 herdoopt GREEN WINTER. 14-2-2010 in beheer bij Liaoyu Group Co. Ltd. 14-2-2011 verkocht aan Hong Kong Liaoyu Group Co. Ltd., 3-2011 vlag: Panama (3FYZ6), 3-2011 herdoopt TAI JI. 11-2025 verkocht aan Hong Kong Sea Rich Shipping Co., Hong Kong, vlag: Panama (3FYZ6). 2026 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 31-3-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 6-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

GRETA C, IMO 1031020, General Cargo Ship, 4.766 GT, 7.281 DWT, in aanbouw bij Thekla Bodewes, Kampen onder bouwnummer ROYAL T KAMPEN 375, geplande oplevering aan Carisbrooke Coasters B.V., vlag: Nederland, in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., Moormerland, 13-3-2026 te water gelaten, 13-3-2026 vlag: Portugal (Madeira) (CQ2216), 10-7-2026 geplande oplevering als GRETA C aan Carisbrooke Coasters B.V., vlag: Portugal (Madeira) (CQ2216), in beheer bij Vertom Bereederungs GmbH & Co. K.G., Moormerland.

ZrMs KAREL DOORMAN A833, IMO 4601759. Roepsein PADA. 18-12-2009 contract voor de bouw getekend, 7-6-2011 kiel gelegd bij Damen Shipyard Galati, 17-10-2012 te water, 22-7-2013 vertrokken van Galati achter de sleepboot EIDE WRESTLER, 16-8-2013 gearriveerd te Vlissingen voor afbouw bij Damen Schelde Naval Shipbuilding, Vlissingen, 8-3-2014 te Vlissingen gedoopt KAREL DOORMAN door Jeanine Hennis-Plasschaert (minister van defensie), 22-6-2014 aanvang eerste proefvaart, 24-4-2025 te Den Helder officieel in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine.

Het logistiek- en bevoorradingsschip Zr.Ms. KAREL DOORMAN is vertrokken naar Vlissingen voor een grote onderhoudsperiode. Het schip wordt daar ongeveer 11 maanden in een dok van Damen geplaatst. In die tijd ondergaat het logistieke ondersteuningsschip een uitgebreide technische onderhoudsbeurt en enkele aanpassingen.



Tijdens de reguliere grote onderhoudsbeurt worden systemen gecontroleerd, onderdelen vervangen en waar nodig verbeteringen doorgevoerd. Zo blijft het schip technisch betrouwbaar en toekomstbestendig. In het dok in Vlissingen werken specialisten van Damen en Defensie de komende maanden samen aan het onderhoud en de geplande modificaties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om zelfverdedigingsmiddelen en aanpassingen aan sensoren en kranen. Met het onderhoud blijft Zr.Ms. KAREL DOORMAN inzetbaar voor de belangrijke rol binnen de vloot.

Het schip ondersteunt marineschepen op zee met brandstof, munitie en andere voorraden. Het kan grote hoeveelheden materieel, voertuigen en personeel vervoeren. Ook fungeert het als drijvende basis voor helikopteroperaties en medische ondersteuning. Defensie zet het logistieke ondersteuningsschip wereldwijd in voor NAVO-operaties, internationale missies en humanitaire hulp. Zo was het schip de afgelopen jaren onder meer actief in internationale maritieme verbanden en bij operaties om de veiligheid van de scheepvaart te beschermen. Dankzij het onderhoud kan Zr.Ms. KAREL DOORMAN deze taken ook de komende jaren blijven uitvoeren. (Bron: defensie.nl, 19-3-2026. Foto: Teun van der Zee, 3-9-2014).

LAN JING, IMO 9288095, Crude Oil Tanker VLCC, 156.973 GT, 298.972 DWT. 26-7-2005 opgeleverd als NEW SPIRIT aan New Spirit Shipping Inc., Liberia, in beheer bij Associated Maritime Co. (H.K.) Ltd. 24-6-2022 verkocht aan Wen Yao Shipping Inc., Panama, in beheer bij Nan Lian Ship Management LLC, 6-2022 herdoopt WEN YAO.

27-12-2022 terwijl de tanker WEN YAO voor de kust van Kochi in de Arabische Zee voer, onderweg van Singapore naar de Verenigde Arabische Emiraten, overleed kapitein aan boord. Het schip onderbrak de reis en voer naar de ankerplaats van Kochi, waar het in de middag van 28 december voor anker ging. Het lichaam van de 43-jarige man van Indiase nationaliteit werd naar het ziekenhuis overgebracht. Hij overleed naar verluidt aan een ziekte; er werd geen misdrijf vermoed. Op 29 december lag het schip nog steeds stil op positie 09.54.40 NB en 076.07.11 OL. (Timsen, 29-12-2026). De kustwacht van Kochi stelde een onderzoek in naar een onnatuurlijke dood van de kapitein. De autopsie stond gepland voor 29 december, ondanks wat lichte boord overleed hij. De kustwacht meldde dat het schip pas na de autopsierapporten weer mocht vertrekken.

11-3-2024 in beheer bij Harry Victor Ship Management & Operation LLC, Dubai.

8-5-2024 (e) verkocht aan Wen Yao Shipping Inc., (Liberia), 5-2024 vlag: Cook Islands, in beheer bij Harry Victor Ship Management & Operation LLC, Dubai.

9-2024 vlag: San Marino. 9-2024 vlag: San Marino (FALSE). 3-2026 vlag: Curaçao (PJV7), herdoopt LAN JING.

11-3-2026 door de Straat van Hormuz met een lading die misleidend in de Golf van het Midden-Oosten (PG) is geladen. 13-3-2026 de meest recente overtochten van de Straat van Hormuz betroffen de SKYWAVE en de WEN YAO (nu LAN JING). De WEN YAO leek het eerste geautoriseerde schip te zijn dat de Straat van Hormuz passeerde zonder zijn AIS uit te schakelen, terwijl het zich nog diep in de Golf bevond. Dit week af van de gebruikelijke camouflagepraktijken die vaak geassocieerd worden met activiteiten van schaduw-schepen.

LONGPRIDE, IMO 1081001 (NB-322), General Cargo Ship, PMAX ECO TRADER, 4.630 GT, 6.250 DWT, 9-2024 besteld door Longships B.V., 6-2024 in aanbouw bij Ship and Steelbuilding te Waterhuizen onder bouwnummer SaS 251, 31-12-2025 (e) gepande oplevering, 10-3-2026 gedoopt LONGPRIDE en te water gelaten met assistentie van de sleepboten GYAS en WATERPOORT, 7-2026 gepande oplevering aan Longpride B.V., Groningen, in beheer bij Longships B.V., Groningen.



Foto: Riemer van Bolhuis, 21-12-2025, Waterhuizen

MARINE ESTELLA, IMO 1090650, Chemical/Oil Products Tanker, 5.200 GT, 7.990 DWT, 16-1-2025 kiel gelegd onder bouwnummer ZHEJIANG SHENZHOU SUNSHINE SZ23088, 10-6-2026 geplande oplevering als MARINE ESTELLA aan V-Bunkers Tankers Pte. Ltd., Singapore (9VEW9), in beheer bij Vitol Bunkers.

MENNA, IMO 7516694 (NB-296), 3-1-1979 te water gelaten, 15-3-1979 opgeleverd als MENNA door Scheepswerf "Voorwaarts" B.V., Hoogezand (219) aan Wijnne & Barends B.V., Delfzijl. 17-6-1995 verkocht aan Rederij Sanitas, Delfzijl, herdoopt ERNA. 12-12-2001 tijdens een reis van Gothenborg naar Kaliningrad in ballast aan de grond gelopen bij Gaveskar, Rivo bij Gothenborg, 13-12-2001 met hulp van de sleepboot LARS vlot gebracht en naar Gothenborg gevaren voor inspectie. 2002 verkocht aan Torsö Rederi AB, Kallandsö-Zweden, 25-2-2002 overgedragen en herdoopt WINDENA, in beheer bij O.P. Svenssons Skeppsmäklari AB, Gothenborg, roepsein SHPX. 2010 verkocht aan Falko Kohlken, Brake (Kohlken Seeschiffahrt), vlag: Dominica, roepsein J7BR2, 2010 herdoopt MARTHA. 3-7-2012 in beheer (chartering management) bij JMB Bjerrum & Jensen A.p.S., Svendborg. 4-2013 opgelegd in de Südhafen te Papenburg. 10-2014 (e) verkocht aan H.A. Ferch, Hamburg-Duitsland, roepsein DOGP. 3-2015 te Papenburg nog met de thuishaven Portsmouth op het achterschip. 18-3-2015 (e) verkocht aan Harizi & Co., Durres, Albanië, 3-2015 (e) vlag: Samoa, roepsein 5WEQ, in beheer bij Harizi & Co., Durres, Albanië en Shipstar Shipping Services Inc., Delaware City DE. 1-4-2015 nog te Papenburg. 14-11-2016 van Tripoli. 17-11-2016 ten anker bij Durres. 2016: vlag: Congo (9OFG) (Later bleek die vlag vals te zijn). 13-12-2016 (e) verkocht aan Datlu Investments Ltd., Larnaca, Cyprus, 12-2016 (e) geregistreerd zonder vlag, in beheer bij Vital Shipping Co., Durres, Albanië, herdoopt MARIN. 6-2022 vlag: Comoros (D6A2986), herdoopt SHAMO K. 7-7-2022 verkocht aan Asfoura Shipping Ltd., 27-7-2022 herdoopt BRO STAR. 10-2023 vlag: Tanzania. 2-10-2023 in beheer bij Haykal Ship Management Co., Istanbul, 10-2023 herdoopt MILAGRO. 2-2026 vlag: onbekend. 3-2026 vlag: Kameroen (TJM5131).

NEDLLOYD 56, IMO 8361931, IVR 3170620, 29-9-1962 te water, 1962 opgeleverd door N.V. Scheepswerven v/h H.H. Bodewes, Millingen a/d Rijn (597) als ALGORAB aan 1.049,503 ton, 480 PK, Bolnes 8L. 15-10-1962 verkocht aan N.V. Gebr. De Haas Tankvaartbedrijf, Bergen op Zoom. 18-11-1968 verkocht aan N.V. De Haas Scheepvaart- & Handelmaatschappij, Rotterdam. 24-1-1969 verkocht aan N.V. De Haas Scheepvaartmaatschappij, Rotterdam. 23-12-1976 verkocht aan De Haas Scheepvaartmaatschappij B.V., Rotterdam. 11-2-1977 verkocht aan De Haas Damco Scheepvaart B.V., Rotterdam. 9-6-1977 verkocht aan Nedlloyd Rijn & Binnenvaart B.V., Rotterdam, 1977 herdoopt NEDLLOYD 56. 1984 nieuw tankgedeelte. 1.599,373 ton. 16-6-1993 verkocht aan M.L.J. Lepinoy, Rotterdam, 1993 herdoopt COMTESSE. 2001 verkocht aan Bleharies Navigation, Mouscron, vlag: België, 2001 herdoopt COMTE. 2004 verkocht aan Sunmarine, vlag: onbekend. 2004 herdoopt KEN. 2007 herdoopt JUNIOL VERSPUCCI. 2010 vlag: Congo, 1-2010 herdoopt OMEGA MASSOUA. 736 GT, 1.350 DWT. 3-2-2025 verkocht aan Honerich Co, Ltd., Lagos, vlag: Nigeria (5N2403), herdoopt DIVINE LIBERTY.

NILEDUTCH IMPALA, IMO 9241451, Container Ship, 25.407 GT, 12.733 NT, 33.853 DWT, 4-11-2002 kiel gelegd, 16-3-2003 opgeleverd Aker MTW Werft GmbH (016) als NORDATLANTIC aan Atlantic Navigation Co. Ltd., Cyprus, in beheer bij Nord GmbH Reederei. 2003 herdoopt CALAPALOS. 2004 herdoopt NORDATLANTIC. 2005 herdoopt LIBRA NITEROI. 12-2007 verkocht aan Atlantic mbH & Co. K.G., Cyprus, in beheer bij Nord GmbH Reederei. 2010 herdoopt NORDATLANTIC. 2011 herdoopt ATLANTIC. 4-2012 in

beheer bij Nile Dutch Africa Line B.V. en Nord GmbH Reederei, 2012 herdoopt NILEDUTCH IMPALA. NILEDUTCH IMPALA redde negen schipbreukelingen.

Negen bemanningsleden aan boord van de YUFENG 102, die enkele dagen geleden in nood verkeerden op ongeveer 133 mijl van Bonthe en 125 mijl van Freetown, zijn door de NILEDUTCH IMPALA van een reddingsvlot gered. De geredden verkeerden in goede gezondheid.

Er werd gemeld dat hun schip was gezonken, en drie andere vissersschepen, de BOFFA, KUM WONG 106 en YUAN YU, hadden de opdracht gekregen om contact te blijven houden met het schip dat de bemanningsleden had gered op weg van Lobito naar Antwerpen, verwachte aankomsttijd 7 september 2013. (Timsen, 31-8-2013).



5-2016 in beheer bij Hanseatic Unity Chartering HU, 2016 herdoopt NORDATLANTIC. 5-2018 over aan Schiffahrtsgesellschaft ms 'Atlantic' mbH & Co. K.G., 5-2018 vlag: Portugal (Madeira). 28-3-2022 verkocht aan Nordatlantic Shipping & Trading Ltd., Liberia, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt MSC SARYA III. (Foto: Arjan Elmendorp, 13-10-2016).

Aanvaring na motorstoring

De MSC SARYA III botste op 11 maart 2026 tijdens een afmeermanoeuvre in Trois-Rivières tegen een kade. Wat aanvankelijk bedoeld was om te bunkeren op de Saint Lawrence-rivier, eindigde in een motorstoring. Sleepboten begeleidden het containerschip, dat voor anker lag, naar kade 11, waarna een loods werd ingeschakeld om te helpen bij het verhalen. De omstandigheden van het incident zijn nog onduidelijk. De motorstoring veroorzaakte de aanvaring met de kade. De oorzaak van de motorstoring was eveneens onbekend. Op 13 maart lag het schip nog steeds in de haven. (Timsen, 13-3-2026).

22-3-1926 te Montreal, 4-4-2026 van Montreal naar Le Havre.

OLIVIJN, IMO 1110101 (NB-332), General Cargo Ship, HSG 3800, 2.783 GT, 3.800 DWT, 7-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer YIZHENG YANGZI CS945, 7-2025 te China a/b m.s. YA QING HUI ZONG (IMO 1037828, 2024, 19.397 GT) gezet, 8-8-2025 vertrokken naar Rotterdam, 21-9-2025 te Rotterdam, 25-9-2025 met de sleepboot SCHELDSTROOM en de duwboot L'AVENIR naar Werkendam gebracht om afgebouwd te worden, 19-12-2025 verhaald van Damen Concordia te Werkendam naar Scheepswerf Gebr. Kooiman te Zwijndrecht, later terug naar Werkendam, 3-2026 roepsein PBNH, 26-3-2026 proefvaart, 30-3-2026 vertrokken van Werkendam met bestemming Bruinisse voor de proefvaart, 31-3-2026 te Werkendam, 9-4-2026 gedoopt OLIVIJN en opgeleverd door Holland Shipyards B.V. aan Olivijn C.V., Alkmaar, in beheer bij DBM Beheer I B.V. en De Bock Maritiem B.V., Alkmaar.

P&O NEDLLOYD CARIBBEAN, IMO 9103685 (NB-197), 4-10-1995 (GL) kiel gelegd, 3-1996 opgeleverd als OOCL GERMANY door Daewoo Heavy Industries Ltd., Okpo (4034) aan C.V. de Nieuwe Compagnie I, Rotterdam, in beheer bij P&O Nedlloyd B.V., Rotterdam, 51.938 GT, 30.339 NT, 60.200 DWT. 4168 TEU. 48.263 EPK, 35.500 kW, B&W 8K90MC-C, Korea Heavy Industries & Construction Co. Ltd., Changwon. 1998 in charter bij American President Lines Ltd., 29-9-1998 (AB) herdoopt APL GERMANY. 2-10-2001 te Chiwan uit charter American President Lines Ltd., 3-10-2001 (AB) herdoopt GERMANY. 3-10-2001 opgelegd te Chiwan. 26-4-2002 in dienst bij P&O Nedlloyd B.V. 18-9-2002 (AB) herdoopt P&O NEDLLOYD CARIBBEAN. 22-1-2003 verkocht aan Selt Shipping Inc., Londen-U.K., in beheer bij Zodiac Maritime Agencies Ltd., Londen. 28-4-2003 (AB) herdoopt MAERSK DOHA. 29-1-2007 (e) herdoopt MSC COLOMBIA. 2012 opgelegd te Salamina. 3-7-2013 (e) verkocht aan Brianna Co. Naviera S.A., Panama, roepsein 3FVZ7, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt MSC BRIANNA. 18-3-2020 verkocht aan NSM Brianna Shipping Co. Ltd., Panama, in beheer bij Niki Shipping Co. S.A., en MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 28-12-2021 verkocht aan Brianna Oceanway Ltd., Panama, in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. 12-2025 herdoopt MSC BRIANNA V.

P&O NEDLLOYD OBOCK, IMO 9143805 (NB-252), 18-11-1996 kiel gelegd, 3-3-1997 te water gelaten bij Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A., Viana do Castelo, Portugal (201), 5-1977 opgeleverd als GERD J aan Astor Schiffahrtsges.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Gerd J", Haren-Duitsland, in beheer bij Jüngerhans Reedereiverwaltung G.m.b.H. & Co. K.G. 3.850 GT, 1.980 NT, 4.766 DWT. 387 TEU. 4-6-1997 herdoopt CAGEMA ST. LUCIA. 21-4-1999 herdoopt GERD J. 7-6-2000 herdoopt P&O NEDLLOYD OBOCK. 2-7-2000 bij vertrek uit Hodeidah in aanvaring gekomen met een houten vissersschip dat daarop zonk, de 10 koppige bemanning is gered, aangehouden door de Port Authority, 6-7-2000 na het afgeven van bankgaranties vertrokken. 2001 vlag: Antigua & Barbuda. 19-11-2005 herdoopt GERD J. 2006 verkocht aan Olestra OÜ, Tallinn-Estland, in beheer bij Seatrade Services OU, 19-9-2006 herdoopt KARSNES. 8-10-2010 verkocht aan Karsen Shipping Ltd., Antigua & Barbuda, in beheer bij Klip Marine Shipmanagement Ltd. 21-9-2018 verkocht aan Swanbridge Shipmanagement Ltd., Cyprus, in beheer bij JSC 'Afalita Shipping' (UAB 'Afalita Shipping'), Klaipeda, 9-2018 herdoopt NEONILA. 9-2023 vlag: Litouwen (LYCH). 8-2025 herdoopt ETE PORTUGAL.

P&O NEDLLOYD PESSOA, IMO 9230787 (NB-106), 27-4-2001 kiel gelegd, 10-7-2001 te water gelaten als GLORIA, 17-9-2001 (GL) herdoopt P&O NEDLLOYD LAGOS, 9-10-2001 in charter bij P&O Nedlloyd, 10-10-2001 opgeleverd door Stocznia Szczecinska Porta Holding S.A., Szczecin (B170-I/27) als APL MEXICO aan M.S. "Gloria" Shipping Co. Ltd., Duitsland, 22-10-2001 (e) vlag: St. John's-Antigua and Barbuda (V2PT8), in beheer bij BBC Burger Bereederungs Contor G.m.b.H. & Co. K.G. (Danz & Tietjens Schiffahrts K.G., Burg). 16.803 GT, 8.648 NT, 22.968 DWT, 184,04 (172,36) x 25,30 x 13,50 x 9,890 meter. 1728 TEU, G 29816 m3, B 29667 m3, 3 kranen, van 40 ton SWL, 2.230 m3 bunkers, 20 kn. 18.109 EPK, 13.320 kW, 6 cyl, 2 tew, 620 x 2150, 113 omw/min., Sulzer 6RTA62U, Zaklady Przemyslu Metalowego "H. Cegielski" S.A., Poznan. 14-5-2002 herdoopt P&O NEDLLOYD PESSOA. 5-2004 uit charter P&O Nedlloyd, 26-5-2004 (GL) herdoopt GLORIA, 27-5-2004 vertrokken van Rotterdam naar Tilbury. 5-2015 herdoopt VENTO DI MELTEMI. 10-2015 herdoopt GLORIA. 3-11-2016 verkocht aan Neptune Pacific Line Pte. Ltd., 11-2016 vlag: Singapore, in beheer bij Columbia Shipmanagement Singapore Pte. Ltd., Singapore, 11-2016 herdoopt CAPITAIN DAMPIER. 28-6-2020 in beheer bij Elliott Associates Pte. Ltd. en Neptune Pacific Line Pte. Ltd. 7-10-2021 verkocht aan Neptune Pacific Direct Line Pte. Ltd., 11-2016 vlag: Singapore, in beheer Elliott Associates Pte. Ltd. en Neptune Pacific Line Pte. Ltd. 1-2024 herdoopt PFL MATAI. 29-11-2024 in beheer bij Integrated Maritime Management. 18-12-2025 verkocht aan Ruby Star Shipping Co., 12-2025 vlag: Panama, in beheer bij El Reedy Shipping Agency, 12-2025 herdoopt GRETA STAR.



P&O NEDLLOYD ZAANDAM, IMO 9088524 (NB-282), 9-9-1995 te water gelaten als JAN S, 25-1-1996 opgeleverd door MTW Schiffswerft G.m.b.H., Wismar (392) als CMBT AFRICA aan Rudolf Schepers G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Jan S", Elsfleth-Duitsland (DDLG), in beheer bij Schepers & Co., Elsfleth. 18.166 GT, 10.564 NT, 26.337 DWT. 1853 TEU. 19,2 kn. 9-4-1996 herdoopt MORECAMBE BAY. 30-4-1997 herdoopt CMBT AFRICA. 2-10-1997 herdoopt P&O NEDLLOYD ZAANDAM. 1999 charter afgelopen bij P&O Nedlloyd B.V., 20-9-1999 herdoopt SCL ZAANDAM. 16-11-2000 herdoopt HELENE DELMAS. 6-2001 vlag: Antigua and Barbuda (V2LA5). 20-6-2001 herdoopt JAN S. 19-4-2004 herdoopt CALAPARANA. 6-2006 herdoopt CMA CGM MAYA. 3-2011 herdoopt NILEDUTCH CONGO. 25-10-2013 herdoopt JAN S. 11-2-2015 in beheer bij Trans Victoria Marine Inc. 28-4-2015 (e) verkocht aan Ocean Marshall Inc., Palau (T8A2151), in beheer bij Admiral Shipping LLC en Trans Victoria Marine Inc. 5-2015 herdoopt ADMIRAL SANTOSH. 4-2018 herdoopt SANTOSH. 26-11-2018 verkocht aan Mayflower Shipping Inc., Palau, in beheer bij Marshal Shipping LLC, Dubai, 11-2018 herdoopt HAZEL. 20-5-2021 verkocht aan Periyar Lines Inc., vlag: Liberia (5LBD8), in beheer bij Crios Shipping LLC, Dubai, United Arab Emirates, herdoopt AEOLUS. 24-6-2021 verkocht voor sloop. 20-6-2023 in beheer bij Reel Shipping LLC. 10-1-2025 in beheer bij Neptoria Ship Management. 30-7-2025 (e) verkocht aan onbekende koper. 9-2025 vlag: Aruba (FALSE). 9-2025 herdoopt VIRA. 2026 vlag: Comoros (D6A3953). (Foto: Malcolm Cranfield, 12-10-2001, Terneuzen).



Hr.Ms. PHILIPS VAN ALMONDE F823, 2-12-1981 in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine (PADF). 2003 verkocht aan de marine van Griekenland, herdoopt HS THEMISTOKLIS F465. 20-3-2026 uit dienst gesteld. (Foto: Audiovisuele Dienst Koninklijke Marine/Wikipedia, 11-1990).

PRINTCA, IMO 8801606 (NB-332), 31-10-1988 te water, 28-12-1988 opgeleverd door Miho Zosensho, Shimizu (1330) als PRINTCA aan Mascotte Inc., Panama, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtungskantoor B.V. 6.030 BRT, 3.602 NRT, 9.578 DWT. 1988 verkocht aan Black Sea Shipping Co., U.S.S.R., herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1990 verkocht aan Mekhanik Kurako Shipping Co. Ltd., Cyprus (Unicom Management Service Cyprus Ltd.). 1992 herdoopt BACK BAY. 1994 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1994 herdoopt TIGER STAR. 1995 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 1997 herdoopt CAPITAIN TASMAN. 1999 herdoopt SOLOMON CHIEF. 2000 herdoopt MEKHANIK KURAKO. 26-8-2003 verkocht aan Jaco Stove Shipping Ltd., Noorwegen (NIS), in beheer bij Jacobsen Management AS, herdoopt JACO STOVE. 6-11-2003 herdoopt ONEGO VOYAGER. 30-12-2007 in beheer bij SNC Management Co. Ltd. 11-11-2008 verkocht aan Euroafrica Shipping Lines Co. Ltd. (Euroafrica Linie Zeglugowe Sp z oo), 11-2008 vlag: Cyprus, 24-11-2008 herdoopt AZURYT. 2013 verkocht aan Arelia Navigation Ltd., Cyprus. 25-12-2013 verkocht aan East Shipping Unity Ltd., 12-2013 vlag: Rusland, in beheer bij Far East Shipping Co., Vladivostok (FESCO), 12-2013 herdoopt FESCO PIONER. 30-3-2024 verkocht aan Nour Elhuda Shipping Co. LLC, Istanbul, 3-2024 vlag: Comoros, in beheer bij Embrace Shipping Management Co., Istanbul, 3-2024 herdoopt NOUR ELHUDA. 9-2025 verkocht voor sloop. 8-1-2026 verkocht aan Nada Queen Shipping Co., Comoros. 2-2026 herdoopt ANTAR. 12-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

PROF. JOHN EVANS ATTA MILLS, IMO 9113977, Offshore Processing Ship, 171.650 GT, 300.955 DWT, 3-1997 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki ((2105) als IRVING GALLOWAY aan Tanker "G" Ltd., Barbados (8POPG), in beheer bij Norbulk Shipping (UK) Ltd. VLCC, 163.720 GT, 97.469 NT, 300.955 DWT. L 333.213 m3. 31.997 EPK, 23.536 kW, 7 cyl, 2 tew, 850 x 3150, Mitsubishi 7UEC85LSLII, Mitsubishi H.I. Ltd. 2002 verkocht aan Modec Inc., 12-2002 vlag: Liberia, 2-7-2012 in beheer bij Modec Offshore Production, 12-2002 herdoopt COURTENAY BAY. 4-2007 herdoopt CENTENNIAL JEWEL. 8-2013 verkocht aan Ten Ghana MV25 B.V., Amstelveen, vlag: Liberia, in beheer bij Modec Offshore Production. 7-2012 herdoopt CENTENNIAL J. 6-2015 vlag Bahamas (C6BG3). 9-2015 herdoopt PROF JOHN EVANS ATTA MILLS. 21-1-2016 in bedrijf als Offshore Processing Ship. 22-1-2016 in beheer bij Modec Inc. 2-3-2016 te Ghana. 8-2016 in productie. 9-2016 in beheer bij Modec Ghana Ltd. en Modec Inc. (Foto: Modec).

Tullow koopt Ghanese gevestigde FPSO voor \$205 miljoen

Het in Londen gevestigde energiebedrijf Tullow Oil plc (Tullow) heeft aangekondigd dat zijn volledige dochteronderneming Tullow Ghana Limited (TGL) namens zichzelf en haar joint venture (JV) partners een koop- en verkoopovereenkomst (SPA) heeft ondertekend met T.E.N. Ghana MV25 BV om het drijvende productie-, opslag- en losvaartuig (FPSO) PROF. JOHN EVANS ATTA MILLS over te nemen.



Tullow zei dat de brutoprijs \$205 miljoen bedraagt (circa \$125,6 miljoen netto voor Tullow), en dat deze na afronding van de transactie aan het einde van het eerste kwartaal van 2027 zal worden betaald.

TGL, als exploitant van de TEN-velden op het Deep Water Tano Block voor de kust van Ghana, heeft namens zichzelf en haar joint ventures, Ghana National Petroleum Corporation, GNPC Explorco, Kosmos Energy en PetroSA, een SPA ondertekend om de TEN FPSO over te nemen. Volgens Tullow is de afronding van de aankoop afhankelijk van het voldoen aan de voorwaarden en relevante goedkeuringen van de regelgeving.

Ian Perks, CEO van Tullow, merkte op: "De overname van de FPSO zal aanzienlijke kostenbesparingen opleveren door de jaarlijkse leasekosten te verwijderen en onze vaste kosten op de TEN-velden te resetten. Door de economische levensduur te verlengen en de jaarlijkse leasekosten te verwijderen, creëren we extra vrije kasstroom voor het bedrijf na 2027. Deze transactie is een andere belangrijke opbrengst voor Tullow, die de fundamentele voor toekomstige waardecreatie versterkt." (Info: Shipping Telegraph, 24-2-2026).

RIJNVLIET, IMO 9996898 (NB-329), General Cargo Ship, 2.781 GT, 3.800 DWT, 6-12-2023 kiel gelegd onder bouwnummer INSTALHO 12022-0364, 3-4-2024 te water gelaten te China, 30-11-2024 geplande oplevering aan Hartel Shipping & Chartering B.V. & Hudig & Veder B.V., Rhoon, 5-2024 vertrokken van China op de ponton HC PONTOON 1, 27-5-2024 passage Malacca Straits, Port Klang met de sleepboot EEMS WRANGLER (IMO 9274783), op de ponton stond ook m.s. WAALVLIET, de Finse splijtbakken ROCKY en ROCKSTAR en 4 pontons (1 x Damen Stan Pontoon 4113, 1 x Damen Stan Pontoon 5213, 2 x Damen Stan Pontoon 8916 waarvan de ponton aan BB met IMO 9878814), 2-7-2024 passage Cape Town, 6-7-2024 van Walvis Bay, 19-8-2024 gearriveerd te Rotterdam, Dokhaven R.D.M. 4/5-9-2024 door de JUMBO JUBILEE te water gezet, 5-9-2024 met de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot L'AVENIR naar Holland Shipyards om afgebouwd te worden, 17-4-2025 te Werkendam, samen met het zusterschip Waalvliet, gedoopt RIJNVLIET door mevrouw Laura Verspui (partner van CEO Albert van Ommen van Euro-Rijn), 22-4-2025 van de werf naar Bruinisse, 23-4-2025 proefvaart op de Oosterschelde en naar Bruinisse, 24-4-2025 van Bruinisse naar Hardinxveld, 4-5-2025 te Zwijndrecht, 1-5-2025 (BV-43863E) 9-5-2025 (e) opgeleverd door INSTALHO B.V. Scheepsbouw (I2022-0364) aan Beheermaatschappij MV Rijnvliet B.V. thuishaven Rhoon (PIRR), in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V. en Hudig & Veder. 195.290 CFT. 89,43 x 13,20 x . x 5,250 meter. 1.018 EPK, 748 kW, 3 x 6 cyl, 4 tew, 131 x 158, 1.500 rpm., Volvo Penta D13, dieselelektrisch, Electro Adda Sp.A, Brivio. 13-5-2025 vertrokken op de eerste reis van Antwerpen voor de haven naar Béjaïa, Algerijë, 24-5-2025 te Béjaïa in charter Conti-Lines Group N.V.

Schip dat ervan verdacht werd wapens naar Haifa te vervoeren, is verdwenen.

De RIJNVLIET, die ervan verdacht werd wapens naar Israël te vervoeren en afkomstig was uit Wilmington, North Carolina, heeft zijn AIS-systeem uitgeschakeld. Het schip arriveerde vermoedelijk op 16 maart 2026 in de haven van Haifa met bommen en patroonhulzen aan boord. Aanvankelijk stond Haifa als bestemming vermeld, maar dit werd gewijzigd in Limassol. De positie van het schip is sinds 15 maart niet meer bijgewerkt, wat verdere vragen oproept. Dergelijke "spookbestemmingen" worden soms gebruikt om controle of beperkingen te omzeilen van landen die wapentransporten naar Israël zouden kunnen blokkeren. De eigenaar van het schip, Hartel Shipping and Chartering, heeft zijn website kort na de publicatie van de bevindingen offline gehaald.

Het Europees Centrum voor Juridische Ondersteuning waarschuwde de verzekeraar van het schip dat deze aansprakelijk zou kunnen worden gesteld voor het faciliteren van mogelijke oorlogsmisdaden, hoewel er momenteel geen sancties zijn die dergelijke transporten verbieden.

Volgens het internationaal recht kan Nederland aansprakelijk worden gesteld voor activiteiten op schepen die onder Nederlandse vlag varen. Deskundigen stellen dat regeringen wapentransfers moeten voorkomen als er een risico bestaat dat deze wapens gebruikt kunnen worden voor schendingen van het humanitair recht. (Timsen, 19-3-2026).

STOLT OSPREY, IMO 9147461 (NB-217), 15-5-1997 kiel gelegd, 6-6-1998 te water gelaten, 20-3-1998 opgeleverd door Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (194) als MULTITANK BALEARIA aan Partenreederei MT "Multitank Balearia", Monrovia-Liberia, in beheer bij C.F. Ahrenkiel Shipmanagement (Rotterdam) B.V. en C.F. Ahrenkiel Shipmanagement G.m.b.H. & Co. K.G., Hamburg. 3.726 GT, 1.673 NT, 5.846 DWT. 99,99 (94,90) x 16,55 x 8,30 x 6,788 meter. Tankinhoud 6.063 m³. 15 kn. 5.662 EPK, 4.165 kW, B&W 7S35MC, MAN B&W Diesel A/S, Alpha Diesel, Frederikshavn. 14-4-2005 (e) verkocht aan Odfjell Chemical Tanker GEU, Bergen, Noorwegen, vlag: Liberia, in beheer bij Odfjell ASA, Bergen, 4-2005 herdoopt BOW BALEARIA. 2007/2008 in beheer bij Odfjell SE, Bergen. 28-6-2010 (e) verkocht aan Odfjell Chemical Tankers AS, Noorwegen (NIS), in beheer bij Odfjell Management AS, Bergen. 9-6-2015 (e) in beheer bij Odfjell Management AS, Bergen en Bernhard Schulte-Germany, Hamburg, 6-2015 (e) vlag: Portugal. 2015 verkocht aan Stolt Osprey B.V., thuishaven en vlag: Cardiff-United Kingdom, roepsein 2IQY7, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam, 10-7-2015 in de Waalhaven te Rotterdam begonnen met het overschilderen van de oude naam, 11-7-2015 herdoopt STOLT OSPREY. 3.726 GT, 1.673 NT, 5.846 DWT. 18-3-2026 verkocht aan Hexon DMCC, Dubai, 3-2026 vlag: Sierra Leone (9LS2292), 19-3-2026 herdoopt OSPREY. 26-3-2026 in de Waalhaven herdoopt THEIA. 7-4-2026 vertrokken naar Liepaja.

STOLT PELICAN, IMO 9016882, 1996 opgeleverd door A/O Baltiyskiy Sudomekhanocheskiy Zavod, St. Petersburg (422) als MULTITANK SAXONIA aan Tankreederei Ahrenkiel G.m.b.H. & Co., Kingstown-St. Vincent & the Grenadines. 3.765 GT, 1.692 NT, 5.700 DWT,(99,99) x (16,50) x . x 6,720 meter, chemicaliëntankschip, 5.221 EPK, 3.840 kW, B&W, Bryansk Engineering Works, Bryansk, 15 kn., klasse GL. 1996 verkocht aan Frigatebird Shipping Co. N.V., Monrovia-Liberia, in beheer bij Columbia Shipmanagement (Netherlands) B.V., 1-1997 herdoopt in ISEBEK. 10-2008 verkocht aan Stolt Pelican B.V., Cayman Islands, in beheer bij Stolt Tankers B.V., Rotterdam, 10-2008 herdoopt STOLT PELICAN. 12-2010 vlag: United Kingdom (2EAO9). 24-3-2026 verkocht aan Hexon DMCC, Dubai, 3-2026 vlag: Sierra Leone (9LS224), 26-3-2026 in de Waalhaven herdoopt LIBERTAS.

SUN RISE, IMO 9623219 (NB-332), Heavy Load Carrier, 22.499 GT, 24.629 DWT, 9-8-2011 kiel gelegd, 29-3-2012 te water, 31-10-2012 opgeleverd door STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd., Jinhae als STX ROSE 2 aan STX Marine Service Co. Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd., Seoul. 28-10-2022 verkocht aan Pan Ocean Co. Ltd, Seoul-Korea (D7GU), in beheer bij Pan Ocean Co. Ltd., Seoul en Pos SM Co. Ltd. 11-3-2026 verkocht aan Alma SAL Shipping UG, Haren/Ems, vlag: Antigua & Barbuda (V2RI9), 11-3-2026 in beheer bij SAL Projects UG, Bremen en HG Heavy GmbH & Co, K.G., Bremen (S.A.L.), 3-2026 herdoopt ALMA.

TOMRIS, IMO 1056991, Chemical/Oil Products Tanker, 9.967GT, 16.500 DWT, 6-9-2024 kiel gelegd onder bouwnummer TERSAN 1111, 15-4-2026 geplande oplevering als TOMRIS aan Tomris Shipping Ltd., Valletta-Malta (), in beheer bij Tune Chemical Tankers B.V. (TCT), Hellevoetsluis.

VERTOM ALINE, IMO 9980112 (NB-321), General Cargo, 3.840 GT, 5.735 DWT, 20-6-2024 in aanbouw onder bouwnummer CHOWGULE C-296, 28-10-2024 kiel gelegd, 3-2026 geplande oplevering aan Vertom C-296 B.V., Groningen, thuishaven Rotterdam, in beheer bij Vertom Shipping B.V. en Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, 20-3-2026 te water gelaten als SKRETTING GRO, 5-2026 geplande oplevering en voor 15 jaar in charter, in beheer bij Strand uit Noorwegen.

In 2025 tekende Vertom een contract met Skretting uit Noorwegen om vier schepen te charteren, de schepen worden beheerd door de Noorse Rederij Strand. Als eerste is de VERTOM ALINE voor 15 jaar gecharterd en ging onder de charternamen SKRETTING GRO te water. Skretting levert zaad en pootgoed voor de landbouw en visvoer voor de viskwekerijen langs de Noorse kust en in de fjorden. (RC. Foto: Vertom).



VERTOM JACQUELINE, IMO 1099682 (NB-324), General Cargo Ship, 7.327 GT, 10.740 DWT, 11-2024 besteld onder bouwnummer CHOWGULE C-332, 30-6-2027 geplande oplevering als VERTOM JACQUELINE aan Vertom Bereederings G.m.b.H. & Co. K.G., Moormerland, vlag: Nederland.

VERTOM KEZ, IMO 9980124, General Cargo Ship, 3.840 GT, 5.735 DWT, 27-6-2025 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-297, 15-11-2026 geplande oplevering als VERTOM KEZ aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.

VERTOM TIFFANIE, IMO 9980136, General Cargo Ship, 3.920 GT, 5.992 DWT, 15-1-2026 kiel gelegd onder bouwnummer CHOWGULE C-298, 31-3-2027 geplande oplevering als VERTOM TIFFANIE aan Vertom Shipmanagement B.V., Rhoon, vlag: Nederland.



VOC GEMINI, IMO 9257084, bulkcarrier, C6S2070 / V2VF. 3-4-2001 1e staal gesneden, 28-8-2001 ingeschreven als CLIPPER GEMINI, 10-9-2001 kiel gelegd, 28-7-2002 te water gelaten, 3-1-2003 opgeleverd (AB-3112358) door New Century Shipbuilding Co. Ltd. (JS99-037) aan Gemini Transport Co. Ltd., Nassau-Bahamas, in beheer bij Dockendale Shipping Co. Ltd., Nassau. 30.928 GT, 16.341 NT, 51.187 DWT. 182 x 32,26 x 17,40 x 12,100 meter. 5 ruimen, G 62,328 m3. 9.480 kW, 6 cyl, 500 x 2000, 127 omw/min., M.A.N.-B&W, Hudong Heavy Machinery Co. Ltd. 14-9-2003 in beheer bij J.P. Samartzis Maritime Enterprises Co. S.A., Piraeus (Van Ommeren Clipper), 9-2003 te Mantyluoto herdoopt VOC GEMINI. 12-2003 verkocht aan Pamini Shipping, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Harren & Partner Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 13-4-2004 verkocht aan Harren & Partner Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G. m.s. "Paros", St. John's, vlag: Antigua & Barbuda, in beheer bij Harren & Partner Ship Management G.m.b.H. & Co. K.G., Bremen. 3-4-2006 (e) herdoopt CLIPPER GEMINI. 10-2007 vlag: Malta. 10-2007 vlag: Antigua and Barbuda. 1-2009 herdoopt PAROS I. 6-2011 vlag: Malta, 14-6-2011 in beheer bij TMS Bulkers Ltd. 6-2011 herdoopt BYRON. 11-2015 vlag: Liberia, 25-11-2015 in beheer bij Kaalbye Shipping Ukraine KSU, 11-2015 herdoopt OCEAN HAVEN. 1-2019 herdoopt ODISSEUS. 22-10-2019 verkocht aan Elim Spring Marine Hong Kong, vlag: Liberia, in beheer bij Qingdao Everbright Ship Management & Consultancy Co. Ltd., Qingdao, 10-2019 herdoopt ELIM PEACE. 2-2020 verkocht voor \$ 5,5 M aan Gloriever Commodity Group Ltd., vlag: Liberia, in beheer bij Qingdao Everbright Ship Management & Consultancy Co. Ltd., Qingdao. 2-4-2021 in beheer bij Shanghai Sino International Shipping Co. Ltd. 16-4-2022 in beheer bij Golden Bridge Marine Corp. Ltd. 31-10-2022 in beheer bij Gloriever Commodity Group Ltd., 11-2022 herdoopt ONE PEACE. 6-2025 vlag: Barbados (8PZV7). 10-12-2025 verkocht aan Ocean Pretty Marine Ltd., Barbados (8PZV7), 12-2025 herdoopt OCEAN PRETTY. 19-3-2026 vertrokken van Al Hamriyah, United Arab Emirates. (Foto: Nico Kemps, 15-1-2007).

Bulker onder vuur genomen

De OCEAN PRETTY werd op 19 maart 2026 onder vuur genomen met geweervuur en raketten tijdens de doorvaart door de Straat van Hormuz. Er raakten geen bemanningsleden gewond en het schip meerde af bij Bandar Abbas in afwachting van een inspectie. De bulkcarrier probeerde door de smalle waterweg te varen toen het, naar verluidt, werd geraakt. De omvang van de schade was niet duidelijk. De bemanning is sinds het incident aan boord gebleven. Op 24 maart lag het schip nog steeds stil op positie 26.57 NB en 056.30 OL voor het eiland Larak. (Timsen, 26-3-2026).

<https://www.maritiemdenhelder.eu/>



MARITIEM DEN HELDER
In woord en beeld

www.maritiemdenhelder.eu



Nieuwe containerdienst opent de weg voor een emissievrije corridor naar Oslo

Een nieuwe wekelijkse containerdienst zal de zeeroute naar Oslo groener maken. North Sea Container Line (NCL) lanceert de route. Dit markeert het begin van een van 's werelds eerste emissievrije vrachtcorridors voor containertransport. Later dit jaar zal het ammoniak-aangedreven emissievrije vaartuig YARA EYDE op de route worden geïntroduceerd.

"We hebben ambitieuze plannen om een van 's werelds eerste emissievrije corridors voor containertransport te ontwikkelen, in samenwerking met Yara International. Dit zal een groene corridor zijn tussen Europa en de Oslofjord. De route is commercieel levensvatbaar, terwijl de ontwikkeling van het emissievrije vaartuig publieke financiering heeft ontvangen. We verwachten dat vrachteigenaren zullen kiezen voor een nul-emissie alternatief zodra het beschikbaar is," zegt Martin Torkelsen, Chief Commercial Manager bij NCL.

De route wordt aangelegd voordat het emissievrije vaartuig in dienst komt

Totdat YARA EYDE operationeel wordt, zal MV Tunadal de wekelijkse mestexport van Yara verzorgen terwijl de nieuwe route wordt aangelegd. De route maakte op dinsdag 12 februari 2026 voor het eerst een stop in Oslo.

"De YARA EYDE zal ammoniak gebruiken als een emissievrije brandstof terwijl we onze dienst in de Oslofjord versterken. De opstartfase zal worden gebruikt om alles te testen, van terminals en digitale systemen tot belastingplanning en routeoptimalisatie," zegt Martin Torkelsen van NCL.'

Meer vracht op zee

De nieuwe dienst verbindt Rotterdam, Oslo, Brevik en Bremerhaven in een wekelijkse rotatie. Het schip vertrekt op dinsdag uit Rotterdam en keert de daaropvolgende dinsdag terug.

NCL verwacht dat de route meer vracht van de weg naar de zee zal verplaatsen, deels door veranderingen in Europese productie en handel.

"De nul-emissieroute zal een kosteneffectief alternatief zijn. De vraag naar vaste, gecombineerde vervoersoplossingen neemt toe. We zien groeipotentieel voor zowel import als export," zegt Torkelsen.

Importvolumes worden met name verwacht van grote importeurs, distributiecentra, supermarktleveranciers en merkeigenaren in de Oslofjord-regio. Aan de exportkant is Yara de belangrijkste vrachteigenaar, maar de route staat open voor andere industriële klanten.

Voorspelbaarheid zal cruciaal zijn

NCL benadrukt dat succes afhangt van voorspelbaarheid door de hele logistieke keten. Betrouwbare leveringen en voldoende terminalcapaciteit zullen essentieel zijn.

"We concurreren met een zeer efficiënte wegvervoersector. Om zeetransport te versterken, moeten terminals hoge productiviteit leveren. Tijdverspillers moeten in elke fase worden geëlimineerd," zegt Martin Torkelsen.

Belangrijke stap

Havendirecteur Ingvar M. Mathisen verwelkomt de nieuwe dienst.

"Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe route meer vracht naar zee zal verplaatsen. Met YARA EYDE op de route krijgt Oslo een emissievrije corridor naar Europa. Ik prijs het bedrijf voor de investering in groene

energie. Dit zijn het soort bedrijven dat ons dichterbij onze visie brengt om 's werelds meest efficiënte en milieuvriendelijke stadshaven te worden", zegt havendirecteur Ingvar M. Mathisen.

De containerterminalexploitant in Oslo, Yilport Oslo, zal bijdragen aan een efficiënte en milieuvriendelijke logistieke operatie.

"De containerafhandeling in de terminal wordt gedurende het jaar emissievrij. Dit zorgt voor een groene goederenstroom van het continent, via een emissievrije terminal, en verder op het land met emissievrije vrachtwagens," aldus Bjørn Engelsen, Terminal Manager bij Yilport Oslo.

Feiten

* De route is opgezet via het joint venture NCL Oslofjord AS. Yara is de hoofdvrachtheigenaar en NCL is de exploitant.

Het bedrijf zal deur-tot-deur oplossingen en verbindingen met grotere Europese logistieke netwerken aanbieden.

* Volgens NCL Oslofjord AS zal de route een van 's werelds eerste emissievrije corridors voor containertransport zijn en de eerste echte groene corridor voor containertransport tussen Europa en de Oslofjord.

* North Sea Container Line (NCL) is een Noors containertransportbedrijf dat zich richt op kortzee- en feederverkeer in Noord-Europa. Het bedrijf biedt regelmatige lijndiensten en geïntegreerde logistieke oplossingen, en werkt samen met terminalexploitanten en binnenlandse partners om regionale havens te verbinden met Europese toeleveringsketens.

* Yara International ASA is een Noors chemisch bedrijf dat stikstofhoudende minerale meststoffen en aanverwante industriële producten produceert, distributeert en verkoopt. Het bedrijf biedt ook op fosfaat, kalium gebaseerde en speciale meststoffen aan.

* YARA EYDE zal een van 's werelds eerste ammoniak-aangedreven containerschepen worden. Ammoniak bevat geen koolstof en stoot daarom geen CO₂ uit wanneer het als brandstof wordt gebruikt. YARA EYDE heeft 40 miljoen NOK aan steun ontvangen van Enova.

* MV TUNADAL (IMO 9429235) – conventioneel containerschip gebouwd in 2012. Capaciteit: 1050 TEU. (Bron en afbeelding: [oslohavn.no/Port os Oslo](http://oslohavn.no/Port%20os%20Oslo)).

YARA EYDE, IMO 1054187, Container Ship, 15.000 GT, 14.500 DWT, 5-9-2025 eerste staal gesneden, 29-12-2025 kiel gelegd onder bouwnummer QINGDAO YANGFAN CV1300-01, 10-12-2026 geplande oplevering als YARA EYDE aan Delphis N.V., Antwerpen, vlag: Noorwegen (NIS).

Brand in de KW-haven

De brandweer en de havenmeester werden in de nacht van 25 maart gemobiliseerd naar de RUSADER, die afgemeerd lag in de Koningin Wilhelmina Haven in Vlaardingen bij het Vopak-terminal. Het schip was op de late avond van 24 maart 2026 vanuit Pontevedra aangekomen. Er waren tekenen van mogelijke spontane zelfontbranding aan boord waargenomen. De situatie was op dat moment stabiel. Verschillende brandweerlieden en havenmeesters hielden het schip continu in de gaten om eventuele ontwikkelingen direct te signaleren. Op de middag van 26 maart waren de hulpdiensten nog steeds actief en stond er ook een blusboot paraat. De actuele stand van zaken was nog niet volledig bekend. Op 27 maart kwam de sleepboot ROMIRA (MMSI: 244620801) ter plaatse. (Timsen, 27-3-2026). 27 maart 2026 vertrokken naar Teesport.



RUSADER, IMO 9006368, General Cargo Ship, 2.449 GT, 3.710 DWT, 25-2-1994 te water, 15-7-1994 opgeleverd door Peene-Werft, Wolgast (411) als SCORPIUS aan Detlef Hegemann Schiffahrts GmbH & Wolgast Co. K.G., Antigua & Barbuda. 1998 verkocht aan NAVEIRO-Transportes Maritimos S.A., Madeira-Portugal, herdoopt LAMEGO. 2013 verkocht aan Crusader B.V., United Kingdom, in beheer bij Charles M.

Willie & Co. Shipping, 2-2013 herdoopt CELTIC CRUSADER. 19-2-2021 verkocht aan Rivabulk Shipbrokers Ltd., Panama (3EQR3), in beheer bij Regency Ship Management S.A., 2-2021 herdoopt RUSADER. 14-11-2022 verkocht aan Rusader Shipping Corp., Panama (3EQR3), in beheer bij Regency Ship Management S.A. 11-2024 verkocht aan Rivabulk Shipbrokers Ltd., Panama (3EQR3), in beheer bij Transvarna Shipping Ltd. 23-8-2025 in beheer bij Baden Shipmanagement S.A., Hamburg. (Foto: Arjan Elmendorp, 10-1-2014, Maasmond).



Bijna aanvaring op de Nieuwe Waterweg

De Deense tanker ORASUND kreeg circa 14.00 uur UTC afvarend op de Nieuwe Waterweg te maken met een storing. Dat gebeurde t.h.v. de Harwichweg bij Hoek van Holland en voer bijna tegen de Stena Line-brug, een scherpe stuurmanoeuvre kon een aanvaring te voorkomen maar werd een paal geraakt. Het schip voer vervolgens verder de haven uit onder begeleiding van drie sleepboten en meerde om 15.30 uur af in het Calandkanaal. Na reparatie kon de reis om half vier voortgezet worden. (Foto: Ruud Zegwaard, 27-1-2014).

ORASUND, IMO 9336701, Chemical/Oil Products Tanker, 3.691 GT, 1.495 NT, 4.975 DWT, 14-3-2008 opgeleverd door Desan Tersanesi (14) als ORASUND aan Rederiet M.H. Simonsen A.p.S., Denemarken (DIS) (OXB2), in beheer bij M.H. Simonsen A.p.S.

Stichting Vaarwens Nieuws



Cascobouw VAARWENS II is begonnen

We zijn inmiddels bijna 2 jaren verder vanaf het moment dat Evert en DirkJan om tafel zaten en de eerste plannen maakten met betrekking tot het tweede eigen vaarwensschip van de stichting. Na veel overleg,

ontwerpen doorspreken, constructies en uitvoeringen bedenken en sessies met de architect Arnold de Ruyter doorakkeren, bestek maken en werven benaderen, zijn we dan zo ver... De eerste staalplaten komen samen bij Altena Yachting in Raamsdonkveer en de puzzel van ruim 900 stukjes wordt in elkaar gezet. Momenteel zijn we voornamelijk druk met het zoeken naar sponsors die ons in materiaal of money willen ondersteunen om het project te kunnen financieren. We zijn er namelijk nog niet, dus durven we te vragen om ondersteuning, want er komt weer een druk vaarseizoen aan en nee verkopen staat niet in ons woordenboek! (Bron: Vaarwens, 7-2-2026).

GEDREVEN DOOR WATER

Een dag, een schip, voor één ernstig zieke en zijn/haar naasten
Sinds 2007 maken we individuele gratis dagtochten met mensen die geen zicht meer hebben op genezing. U kunt hier een wens aanvragen. Ons doel:
Stel... u hebt de slechte tijding gekregen dat u ongeneeslijk ziek bent.
Stel... u bent thuis om uw laatste zaken te regelen, of u bent in een ziekenhuis, in een hospice en u kunt er nog een dag uit om alleen met uw naasten een geheel verzorgde vaardag te maken op een heerlijk schip. Stichting Vaarwens regelt de hele dag, de dag inclusief catering en geheel kosteloos.
Ons verzoek: Help ons de vaardagen te kunnen blijven schenken en doneer mee aan een dag ontzorging. Uw donatie: De stichting draait nagenoeg alleen op vrijwilligers en uw donatie wordt volledig benut voor de stichtingskosten en om de schepen te kunnen laten varen. Stichting Vaarwens heeft de ANBI status, voor uw fiscale aftrek. <https://www.stichtingvaarwens.nl/>



De schepen

Zoals u wellicht weet, zijn Evert en Inge met hun eigen schip de MEANDER V - waarop ze sinds 2003 ook wonen - in 2007 begonnen met het maken van de vaarwensen. Dat hun initiatief zo groot zou worden dat ze binnen enkele jaren het aantal vaardagen al nauwelijks meer aankunnen, hadden ze niet kunnen vermoeden. In 2017 werd er bij het 10 jarig jubileum besloten dat zo hulp nodig hadden, want er werd langzamerhand toch wel erg veel gevraagd van hun schip, hun huis, hun privacy en hun vrijheid. We zijn enthousiast gaan sparen voor een eigen vaarwensschip van de stichting en dat ging voorspoedig. Grote en kleine giften kwamen binnen en in het voorjaar van 2019 werd de kiel gelegd. Inmiddels is de VAARWENS in de vaart en kunnen we het hele jaar door vaarwensen blijven maken. De VAARWENS is volledig aangepast voor haar doelgroep en zal het merendeel van de vaarwensen gaan maken terwijl de MEANDER V als reserve invalschip gebruikt zal gaan worden. Tijdens evenementen, beurzen, en spoedwensen is de MEANDER V dan altijd inzetbaar.

VAARWENS I, MMSI 244139711, 16,00 x 5,80 x . x 1,250 meter. Gewicht: 34 Ton. Motor: 240 PK, John Deere 6068AFM85. Snelheid: 8 Knopen.

MEANDER V, is de voormalige loodstender ATLANTIS uit Rotterdam. Na een aanvaring met een boei (MAAS 5) in de Maasmond is ze dermate beschadigd dat ze is gesloopt. De romp bleef echter behouden en is van maart 2002 tot april 2003 door Evert en Inge totaal gerestaureerd en voorzien van een nieuwe opbouw, dekplan en layout, motoren, navigatie apparatuur en interieur. Twee nieuwe 500 PK VOLVO'S hebben de twee maal 1200 PK MWM DEUTZ diesels vervangen want die waren onder water geweest. De Jet aandrijving is vervangen door schroeven. 19,80 x 6,30 x . x 1,450 meter. Gewicht: 45 Ton. Motoren: 500 PK, 2 x Volvo TAMD 75. 18 kn.



VAARWENS II (in aanbouw). Een tweede schip voor de Stichting Vaarwens, is dat nodig? Zeker, want we waren de afgeopen zomers met grote regelmaat volledig volgeboekt. De extra aanvragen worden nu nog opgevangen met het inzetten van de MEANDER V, maar als de MEANDER V over een tijdje niet meer ingezet kan worden, dan is een ander back-up schip noodzakelijk. Nee zeggen tegen een Vaarwens is geen optie, dat is het nooit geweest. Een belangrijk punt is ook het elektrisch varen. Alle schepen moeten over een paar jaar over op elektrische voortstuwing, dus daar bereiden we ons op voor. 2027 geplande oplevering door Altena Yachting in Raamsdonkveer aan Stichting Vaarwens (ANBI). Afmetingen 18,00 x 5,80 x . x 1,250 meter. Gewicht ca: 36 Ton. Motoren: 2 x 65 kW luchtgekoelde Generator: Generator JCB 80 KVA Stage 5. 8 kn. (Bron en foto's: Stichting Vaarwens/MK).

Tussen groei en druk: containerjaar 2025 Rotterdam onder de loep

De jaarcijfers 2025 bevestigen een duidelijke verschuiving in mondiale handelsstromen. Import groeit stevig, terwijl de export achterblijft en de containerbalans verder onder druk komt te staan. Tegelijkertijd verstevigt Rotterdam zijn positie als belangrijkste containerhub van Europa, ondanks toenemende geopolitieke en logistieke uitdagingen.



Deze ontwikkelingen sluiten aan bij de inzichten uit de Container Market Outlook 2026, waarin het Havenbedrijf Rotterdam samen met Xeneta-analist Peter Sand de belangrijkste trends uit het container markt duidt. Die publicatie beschrijft verschuivingen in handelsstromen, netwerken en het functioneren van het havensysteem, ontwikkelingen die inmiddels zichtbaar zijn in Rotterdam. “Dat was geen toekomstmuziek. Die ontwikkelingen zijn nu al zichtbaar in volumes, in handelsstromen en in de manier waarop het havensysteem functioneert”, zegt Frank van der Laan, Senior Adviseur Business Intelligence bij het Havenbedrijf.

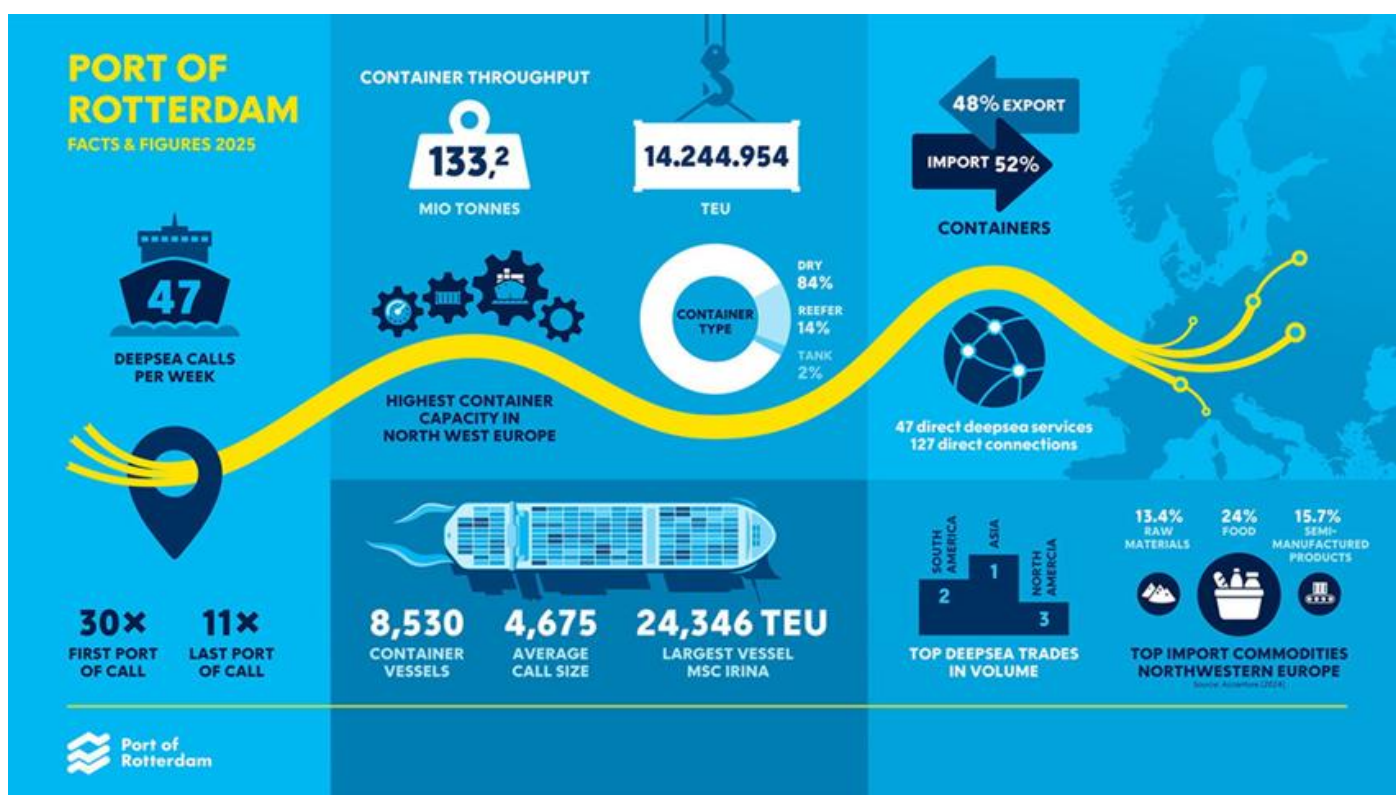
Stijgende import, dalende export en een structurele disbalans

De jaarcijfers over 2025 laten een helder beeld zien: de internationale containerhandel verschuift, en Rotterdam voelt dat direct. De importvolumes stegen gemiddeld met 3,9 procent, vooral door een sterke toename van volle containers uit Azië (+9,3%) en Noord-Amerika (+16%).

Tegelijkertijd blijft de export achter. Met name de export naar Azië daalde opnieuw, dit keer met 4 procent. Ten opzichte van het piekjaar 2018 is er zelfs 20 procent minder geëxporteerd naar Azië; richting China ligt die daling boven de 40 procent. Dat leidt tot een structurele containeronbalans: tussen 2020 en 2025 groeide het verschil tussen import en export met 1,47 miljoen TEU, waardoor het aantal lege containers in het systeem verder toenam.

Volgens Van der Laan is deze disbalans geen tijdelijk fenomeen, maar het gevolg van structurele verschuivingen in de economische verhouding tussen Europa en Azië. “China is uitgegroeid tot een technologisch geavanceerde productie hub die inmiddels ook concurreert met Europa in hoogwaardige sectoren. Tegelijkertijd zijn productiekosten in Europa gestegen door hogere energieprijzen en strengere regelgeving.” De zwakke binnenlandse vraag in China en de focus op export — versterkt doordat een deel van de Amerikaanse markt wegviel en omgeleid werd — vergroten die druk verder.

Maar China is niet de enige factor, benadrukt Van der Laan. Ook binnen Europa speelt een bredere concurrentiekrachtuitdaging. Bedrijven moeten scherper kijken naar hun ketenstrategie en waar ze waarde kunnen toevoegen. “Europa zal zich moeten afvragen wat het tegenover deze ontwikkelingen zet, en hoe we onze positie kunnen versterken door slimmer samen te werken en door kansen in nieuwe productie- en handelsmodellen te benutten. (Foto: CMA CGM TIVOLI: Teun van der Zee, 5-10-2024).



Container factsheet (Facts & Figures 2025)

Netwerkwijzigingen van carriers en geopolitiek bepalen volumes

Naast de verschuivende handelsstromen werd de volumemix in 2025 sterk beïnvloed door strategische keuzes van containerrederijen. Door wijzigingen in allianties en een herschikking van vaarroutes veranderde de positie van havens binnen verschillende handelsregio's met directe gevolgen voor Rotterdam.

De handel met Noord- Amerika laat dat duidelijk zien. Terwijl de totale EU- VS handel over heel 2025 een lichte daling liet zien, stegen de volumes in Rotterdam met ruim 16 procent. Volgens van der Laan is dat echter géén teken van een sterkere vraag, maar het directe gevolg van wijzigingen in containerallianties. Door de nieuwe samenstelling van diensten kreeg Rotterdam een centralere positie binnen verschillende Noord-Amerikaanse vaarroutes.

Op Zuid- Amerika gebeurde het tegenovergestelde: door een herverdeling van calls verschoof lading naar andere havens, waardoor Rotterdam marktaandeel verloor. Daarmee bevestigen de cijfers dat de capaciteit en routing van carriers tegenwoordig vaak meer impact hebben op volumes dan macro- economische vraagontwikkelingen.

Daarnaast werd in 2025 voor het eerst op grote schaal het hub- spoke- model toegepast binnen het Europese containerverkeer. Grote deepsea- calls worden geconcentreerd op enkele hubs, terwijl regionale

havens meer feeder- en distributiestromen afhandelen. Deze verschuiving bepaalt in toenemende mate waar lading binnenkomt en hoe goederen door Europa bewegen.

Ook geopolitieke ontwikkelingen spelen een belangrijke rol. De Amerikaanse importheffingen en veranderende handelsrelaties beïnvloeden de planning en positionering van rederijen, wat leidt tot verschuivingen in volumes en onregelmatiger patronen. Volgens Van der Laan versterkt dat de dynamiek: “We zien dat geopolitieke beslissingen en netwerkaanpassingen elkaar steeds vaker beïnvloeden. Dat maakt het speelveld minder voorspelbaar en vraagt om flexibele ketens.”

Samen laten deze ontwikkelingen zien dat de containerstromen in 2025 minder door vraag werden gestuurd en meer door strategische en geopolitieke keuzes van rederijen en overheden. Een trend die zich in 2026 verder zal doorzetten.

Druk op de keten: achterlandgroei, transhipments en beperkte ruimte

De netwerkwijzigingen werkten ook door in het achterlandvervoer. Het achterlandvolume steeg met 11,7% en bereikte in november een record van ruim 1 miljoen TEU. Tegelijkertijd bleef de totale volumegroei met 3% achter bij het Europese gemiddelde, omdat de beschikbare terminalcapaciteit onvoldoende ruimte bood voor zowel alle transhipment- als achterlandstromen. Om achterlandstromen maximaal te kunnen faciliteren week een deel van de transhipmentlading over 2025 uit naar andere havens in de regio. Dit resulteerde in een daling van transhipmentvolumes in Rotterdam met 16%.

Die keuzes passen bij de structurele sleutelpositie van Rotterdam. Ongeveer 30% van alle Noordwest Europese containers loopt via de haven. De combinatie van grotere scheepscalls, hogere volumes en beperkte terminalcapaciteit maakt het systeem tegelijk gevoelig voor pieken, die doorwerken naar binnenvaart, spoor en weg. Zoals Van der Laan het samenvat: “Het benadrukt dat volumegroei niet alleen een uitdaging is aan de zeezijde, maar ook in het achterland. De gehele keten staat onder druk.”



Luchtfoto van een terminal met meerdere grote containerschepen, waaronder een schip van Cosco Shipping en één van Evergreen, aangemeerd aan de kade. Talloze kranen laden en lossen containers, terwijl op de achtergrond een uitgestrekt terrein met gestapelde containers en windturbines langs de kust zichtbaar is. (Foto: Martens Multimedia/Port of Rotterdam).

Terminalcapaciteit onder druk, maar uitbreidingen versterken de toekomstbestendigheid

“Door onzekerheden in de supply chains, langere dwell times en vertragingen van Azië-schepen is het heel lastig om de havencapaciteit maximaal te benutten”, vervolgt Van der Laan. De druk op de capaciteit werd in 2025 verder vergroot door wachttijden. Twee periodes hadden grote impact op de productiviteit. Begin 2025 zorgde dichte, aanhoudende mist voor aanzienlijke wachttijden aan de zeezijde. In oktober legden twee zware stormen en vooral een langdurige staking van sjorders de productiviteit vrijwel volledig stil.

Om de druk op terminals te verlichten, wordt in Rotterdam fors geïnvesteerd in uitbreiding van terminalcapaciteit, onder meer bij APMT2, Euromax en RWG. “Rotterdam is de enige Noordwest Europese haven met ruimte voor substantiële groei, tot wel 8 miljoen TEU extra per jaar. Daarmee kunnen we de verwachte consumptiegroei en de economische ontwikkeling in Noordwest-Europa blijven faciliteren,” zegt Van der Laan. “De uitbreidingen gaan de komende jaren absoluut hun vruchten afwerpen,” voorspelt Van

der Laan. Met nieuwe, hoogwaardige terminalcapaciteiten verwacht hij zelfs een groei die harder gaat dan de markt, inclusief een terugkeer van transshipment naar Rotterdam. “Dit jaar zal nog best uitdagend zijn, maar vanaf 2027 neemt de capaciteit toe en zullen wachttijden naar verwachting afnemen.”



COSCO SHIPPING STAR bij Euromax, foto Teun van der Zee, 20-7-2024

Weerbaarheid en datadeling: samenwerken in een structureel volatiele keten

De trends die in de Outlook voor 2026 werden voorspeld, tekenen zich volgens Van der Laan nu al af in Rotterdam. De containerketen wordt structureel volatieler door geopolitieke spanningen, klimaatextremen en veranderingen in carrier- netwerken. Dat vraagt om een andere manier van werken, zegt hij: “Supply chains zijn disruptief geworden. Weerbaarheid moet daarom centraal staan in de manier waarop we de keten organiseren in 2026 en verder.”

Weerbaarheid hangt volgens Van der Laan overigens niet alleen af van fysieke capaciteit, maar ook van hoe voorspelbaar de keten zichzelf organiseert. Informatie speelt daarbij een belangrijke rol, geeft hij aan: “Niet als administratieve verplichting, maar als operationele belofte tussen schakels. Partijen moeten tijdiger en consistentere informatie delen om pieken beheersbaar te houden.” Maar alleen betere informatie is niet genoeg. Organisaties moeten ook anders naar hun supply chains kijken en openstaan voor nieuwe werkwijzen, aldus Van der Laan. “Die combinatie is noodzakelijk, omdat verstoringen niet te voorkomen zijn. De vraag is niet óf de keten onder druk komt te staan, maar hoe daarop wordt gereageerd.”

Supply chains worden sterker wanneer ketenpartners daadwerkelijk samenwerken. “Rotterdam is de weg naar datagedreven samenwerking al ingeslagen,” weet Van der Laan. “Doel is dat de haven beter gepositioneerd is om te pieken en om te gaan met verstoringen en netwerkwijzigingen. Ketenpartners zullen hier ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen en actief moeten aansluiten.”

Voor verladers en expediteurs betekent dit dat hun ketenkwaliteit steeds belangrijker wordt. “Goede voorraadposities en betrouwbare supply chains zijn cruciaal voor succes. Tijdige informatie, wendbare processen en een efficiënte containerafhandeling dragen direct bij aan concurrentiekracht,” zegt Van der Laan. “In een wereld waarin handelsstromen verschuiven ligt de sleutel tot succes niet alleen in volume, maar in samenwerking, informatie en aanpassingsvermogen.”

Impact sluiting Straat van Hormuz op Rotterdam en het containersegment

De recente spanningen in het Midden-Oosten en de feitelijke sluiting van de Straat van Hormuz laten opnieuw zien hoe snel geopolitieke ontwikkelingen de wereldwijde handel en dus ook de haven van Rotterdam kunnen raken. Hoewel de grootste gevolgen wereldwijd bij energie en tankemarkten liggen, zijn er ook directe effecten op het containersegment van Europa's grootste haven.

Voor Rotterdam gaat het jaarlijks om ongeveer 155.000 TEU aan containerlading van en naar de Golfregio, voornamelijk via Jebel Ali en Khalifa Port. Deze drie lijndiensten, twee afgehandeld bij ECT Delta en één bij RWG, vertegenwoordigen samen circa 1,5% van de totale containeroverslag.

Bij een langdurige blokkade kunnen containers niet worden geladen of gelost, waardoor lading achterblijft in internationale hubs of moet worden omgeleid via alternatieve havens zoals Sohar. In sommige gevallen blijft lading aan boord wanneer schepen hun rotatie niet kunnen uitvoeren. Dat leidt tot verstoring van schema's, verslechterde on- time performance en vertragingen in exportstromen vanuit Rotterdam.



NYK EAGLE bij Rotterdam World Gateway (R.W.G.), foto: Teun van der Zee, 6-7-2019

Hoewel het volumedeel relatief beperkt is, kan een aanhoudende blokkade wel degelijk doorwerken in de mondiale container supply chain. Capaciteit verschuift, netwerken moeten worden hertekend en rederijen passen noodgedwongen hun routes aan. Dit alles met merkbare effecten voor havens, verladers en expediteurs in Europa. (Bron: Port of Rotterdam, 10 maart 2026).



Bouw nieuwe vloeibare- waterstofinstallatie Air Products in volle gang

Air Products bouwt in de Rotterdamse haven een nieuwe installatie die waterstof vloeibaar maakt. Deze installatie is inmiddels voor ruim 65% gereed en wordt naar verwachting operationeel in 2027. Het is dan de grootste waterstof 'liquifier' in Europa. Deze installatie betekent een verdere versterking van de waterstofhub in Rotterdam.

De nieuwe fabriek zorgt voor een fikse uitbreiding van het aanbod van vloeibare waterstof in Europa en speelt daarmee in op de groeiende vraag vanuit sectoren als de elektronica-industrie, ruimtevaarttoepassingen, industriële verwerking, vervoer over de weg, maritieme toepassingen, luchtvaart en opkomende energiemarkten. De fabriek wordt geïntegreerd in het bestaande waterstofnetwerk van Air Products in het industriële cluster van Rotterdam en zal afnemers in de Benelux, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk gaan voorzien van vloeibare waterstof.

“Als grootste haven van Europa en belangrijk energieknooppunt zet Rotterdam zich in voor het mogelijk maken van de Europese waterstofeconomie”, zegt Boudewijn Siemons, CEO van Havenbedrijf Rotterdam. “De investering van Air Products versterkt de infrastructuur die nodig is voor de verduurzaming van de industrie en zorgt voor een betrouwbare, beschikbare levering voor bedrijven in de regio.” (Bron: Port of

Rotterdam, 1 april 2026. Foto: Martens Multimedia/ Port of Rotterdam). (Air Products Nederland B.V., Boyneweg 10, 3197 LK Botlek Rotterdam).



AASVARD, IMO 1042718, Aggregates Carrier, 5.700 GT, 9.300 DWT, 11-2023 besteld onder bouwnummer BODEWES HOOGEZAND 781, 17-3-2026 te water gelaten bij Royal Bodewes Shipyards, Hoogezand, 18-7-2026 geplande oplevering als AASVARD aan Aasen Bulk, Mosterhamn, vlag: Portugal (Madeira), in beheer bij Aasen Shipping AS, Mosterhamn.(Foto: Royal Bodewes).



ACTA HERCULES, IMO 9976769 (NB-320), Work/Repair Vessel, SX216. 6.739 GT, 2.200 DWT. 1-2-2022 akte oprichting Acta Shipping 5 B.V., Den Helder. 30-3-2022 Zetel gewijzigd in: Rotterdam, 6-2022 in aanbouw onder bouwnummer TERSAN 1121, 27-5-2023 kiel gelegd, 23-7-2024 te water gelaten, 1-12-2024 geplande oplevering, 24-3-2026 opgeleverd door Tersan Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.S. (NB 1121) als ACTA HERCULES aan SNC Acta Shipping France 5 Bail, Rotterdam vlag: Nederland (PFUP), in beheer bij Acta Marine Offshore Services B.V., Capelle a/d IJssel en Acta Marine France S.A. 89,60 (86,00) x 19,20 x 7.60 x 5.900 meter. 19-4-2026 ETA te IJmuiden.



BATYRKHAN, IMO 9384277, Pusher Tug, 294 GT, 88 NT, 267 DWT, 16-3-2007 opgeleverd door IHC Holland B.V. (11020) als BATYRKHAN aan Circle Maritime Investment LLP, Aktau-Kazakhstan, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 30,05 (28,80) x 10,00 x . x 2.820 meter. 2.552 EPK, 1.878 kW, 2 x 12 cyl, 4 tewm 1.200 rpm., Caterpillar. 10-2014 vlag: Rusland. 5-2015 vlag: Kazakhstan (UNFZ). 14-11-2025 verkocht aan Skylift Marine B.V., Dodewaard, vlag: Dominica (J7CT2), herdoopt SLM FLORE.



DAMEN YN 571887, IMO 1113567, MultiCat 2712, 251 GT, 11-8-2025 kiel gelegd te Polen onder bouwnummer DAMEN HARDINXVELD 571887, 3-2026 te water, 19-3-2026 gearriveerd te Dordrecht met de sleepboot IKAR. (Foto: Ruud Zegwaard, 19-3-2026).



DMS HAWK, IMO 9414204 (NB-131), type Damen Stan Tug 2608, 186 GT, 56 NT, 26,09 (23,69) x 7,94 x 4,05 x 3,850 meter, 3.546 EPK, 2.610 kW, 2 x Caterpillar 3512BTAHD/B, trekkracht 49,4 ton, 12,6 kn. 10-10-2006 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, 11-10-2006 trekproeven op het Calandkanaal, 12-10-2006 terug te Gorinchem, 25-10-2006 bij Damen Gorinchem gedoopt DMS HAWK, 10-2006 opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (509811) aan Damen Marine Services B.V., Hardinxveld-Giessendam. 2-12-2006 gepland vertrek van Hardinxveld naar zee voor enkele dagen uitgesteld, 21-12-

2006 vertrokken naar Tilbury. 24-12-2006 met een ponton op sleeptouw in positie 53.23.08 NB. en 04.40.4 OL. in aanvaring gekomen met het vrachtschip BALTIC SAILOR, beide schepen liepen slechts minimale schade op. 20-2011 herdoopt DMS STARLING. 12-2013 in beheer bij Thong Yong Offshore Pte. Ltd. 5-2014 vlag: St. Vincent and Grenadines. 5-2014 herdoopt STARLING. 9-2015 verkocht aan Everblacks Towage-Servicos Maritimos LDA., Funchal, Madeira, vlag: Roemenië. 1-2016 herdoopt ASTANA. (Foto: Teun van der Zee, 16-2-2007, Calandkanaal, uitgaand met ABEKO SERVER 1).

Eén dode en vier vermisten nadat sleepboot kapseisde

De ASTANA zonk op 18 maart 2026 om 08.40 uur in de haven van Midia, Roemenië in het Dana 1-gebied. Het schip kapseisde terwijl het assistentie verleende aan de tanker AMADES (IMO: 9903126), die onder de vlag van de Marshall Islands vaart, om deze af te meren bij de Monbuoy-terminal, op ongeveer vijf mijl van de haven van Midia. Drie Saj B-bemanningen, een mobiele intensive care-ploeg, een helikopter, een SMURD B-bemanning en een brandweerwagen kwamen ter plaatse. Twee boten van ARVOM met vier duikers voeren zoek- en reddingsoperaties uit op zee. Een andere boot van ARVOM met tien duikers, vier militaire duikers van de ISU en zes duikers van ARVOM, was onderweg naar de locatie. Zij werden bijgestaan door duikers van de Midia Marine Terminal.

Eén persoon werd door de bemanning van de sleepboot BUCUREȘTI uit het water gehaald en overgedragen aan de gespecialiseerde medische teams in de haven. Hij werd naar de kade gebracht en er werden reanimatiepogingen gedaan, maar het slachtoffer werd dood verklaard. Vier andere personen aan boord zijn mogelijk ook omgekomen; de zoek- en reddingsoperatie is nog gaande. Het incident vond plaats tijdens assistentiewerkzaamheden aan een tanker bij de offshore Midia Marine Terminal. De sleepboot meldde eerst motorproblemen en kapseisde vervolgens naar stuurboord. Het schip sloeg over de kop en zonk vervolgens met de achtersteven eerst. De autoriteiten zullen alle factoren die tot het ongeval hebben geleid onderzoeken, in samenwerking met het Openbaar Ministerie. De ISU 'Dobrogea' Constanța en ARSVOM stonden in direct contact met de rederij. De loswerkzaamheden van de tanker bij de terminal zijn veilig gestaakt en er zijn geen verdere risico's. (Timsen, 19-3-2026).

DUTCH PIONEER, IMO 9229544 (NB-294), 3-3-2000 kiel gelegd, 30-3-2001 opgeleverd door Scheepswerf "De Plaete" B.V., Ooltgensplaat (2001) aan F.J.M. Hubregtse-van de Berge, Scharendijke. 167 GT. 890 EPK, 654 kW, 2 x Deutz M.W.M. TBD616V12. 2004 verkocht aan Dutch Pioneer B.V., Dordrecht, in beheer bij Van der Wees Watertransporten B.V., in charter aan Sleepdienst Broedertrouw B.V., Dordrecht. 26-4-2004 (e) verkocht aan Dutch Pioneer B.V., vlag: Kazakstan, in beheer bij Boskalis Archirodon te Bautino. 3-3-2006 (e) in beheer bij Enka İnşaat ve Sanayi A.Ş., Istanbul. 3-2011 onder Nederlandse vlag gebracht. 18-4-2011 om 03:24 uur Humber Coastguard aangeroepen dat de jack-up rig VAGANT in het windmolenpark bij Tees Bay gevaar liep doordat het in de bodem bleef steken opkomende water, de 19 bemanningsleden zijn door de DUTCH PEARL geëvacueerd onder leiding van MRCC Humber, 16 daarvan zijn daarna met de reddingboot naar Teesport gebracht. 22-10-2021 verkocht aan Bitunamel Feldmann G.m.b.H., Lübeck-Duitsland (DKSL2), herdoopt NOORPOWER.

Ongeval tijdens sleepwerkzaamheden

Toen het voormalige Oost-Duitse marineschip HANS BEIMLER op 12 maart 2026 door de NOORPOWER, met de KRANICH (MMSI: 211273910) als stuursleepboot aan de achterkant, van de scheepswerf Wolgast Peene, waar het sinds november 2025 in onderhoud lag, terug naar Peenemünde werd gesleept, week laatstgenoemde eerst zijwaarts uit en botste vervolgens tegen een beschermingsboei van de Peene-brug. Er was materiële schade, maar niemand raakte gewond. De bemanning van het gesleepte schip lichtte onmiddellijk de waterpolitie van Wolgast in. De agenten coördineerden met de verkeersleiding in Warnemünde. Omdat alle schepen zeewaardig waren, kon het transport naar Peenemünde worden voortgezet. Daar beoordeelde de waterpolitie de schade en startte een onderzoek. (Timsen, 13-3-2026).

EN AVANT 19, IMO 1082043 (NB-337), 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. 16-3-2026 trekproeven op MV2, 17-3-2026 trekproeven uitgevoerd op MV2 en naar Dordrecht, 19-3-2026 in het Mallegat te Dordrecht gedoopt EN AVANT 19. 21-3-2026 vertrokken op de eerste reis van Rotterdam, 22-3-2026 gearriveerd met de ponton AMT CHALLENGER te Vlissingen, Sloehaven, assistentie van de sleepboten VB PEARL en VB TRIUMPHANTE. (Zie kopfoto).

GEO MASTER, IMO 1103794 (NB-336), NEPTUNE 651, IMO 1103794, Research Vessel, 498 GT, 9-2024 in aanbouw onder bouwnummer NEPTUNE 651, 9-1-2026 te Hardinxveld-Giessendam te water gezet met drijvende bokken waaronder de bok WEESLIFT 1, 28-2-2026 geplande oplevering, 12-3-2025 tot 19-3-2026 proefvaarten vanaf Middelharnis op het Haringvliet, 2-5-2026 geplande oplevering aan N-Sea Group, vlag: Marshall Islands (V7B2804).



MABI 3, IVR 2309246 (NB-289), 8-3-1955 te water gelaten als MABI 3, 18-5-1955 proefvaart en opgeleverd door N.V. Scheepsbouwwerf en Machinefabriek Fabriek H. de Haas, Maassluis (93) aan N.V. Motorsleepdienst Mabi, Rotterdam. 30,787 ton. 140,56 m³, 49,66 BRT. 21,60 (19,24) x 5,46 x 2,35 x 1,750 meter. 430 PK, 6 cyl, 4 tew, 500 omw/min., M.W.M. TRH335SU, Motoren-Werke Mannheim A.G., Mannheim #2834/023, geleverd door N.V. Goszu, Rotterdam. Brandmerk 9246 B ROTT 1955. 29-12-1964 in charter bij Schelde Sleepvaartbedrijf N.V., Antwerpen, herdoopt SCHELDE 9. 2-2-1966 terug als MABI 3 bij N.V. Motorsleepdienst Mabi, Rotterdam. 11-10-1971 verkocht aan J.A. Flipsen, Capelle aan den IJssel, herdoopt ORCA. 11-2-1974 als ORCA verkocht aan R.L. van den Berg, Krimpen aan de Lek. 11-2-1974 verkocht aan Leased B.V., Rotterdam. 20-10-1975 in charter bij R.L. van den Berg, Krimpen aan de Lek. 25-7-1978 verkocht aan R.L. van den Berg, Willemstad. 8-3-1981 verkocht aan Scheepvaartbedrijf van den Berg "Orca" B.V., Krimpen a/d Lek, thuishaven: Rotterdam, in beheer bij R.L. v.d. Berg, Krimpen a/d Lek, verbouwd en nieuwe motor geplaatst, 52,44 BRT, nieuwe motor, 910 EPK, 16 cyl, 4 tew, 220 x 280, 1.650 omw/min., Deutz BA16M, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen, 1e C.v.D. gekregen tot 15 mijl uit werkhaven, klasse SI, 7-4-1982 meetbriefnummer 20476, Brandmerk 16747 Z ROTT 1982. 14-4-1982 doorhaling teboekstelling. 21-7-1982 (officieel) in de vaart gebracht, roepsein PGOV. 152, 969 m³, 54,05 BRT. 27-11-1987 als ORCA verkocht aan H. Noorda, Hellevoetsluis. 11-1987 geplaatst: 12 cyl, 4 tew, Cummins KTA38M #33112379. 10-8-1989 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Noorda B.V., Rotterdam. 12-6-1992 verkocht aan Eltho Marine B.V., Goes, in beheer bij A.Th.W. de Bever, Goes, herdoopt CYCLONE. 1992 nieuwe motor geplaatst, 930 EPK, V-12 cyl, 1.800 omw/min., Cummins, Cummins Engineering Co. Inc., Columbus, In., NE-89, 12 kn. 13-7-1994 verkocht aan W. Bouwman & Zn., Zierikzee, herdoopt JANNIE-B, EN 2716747. 18-3-1997 ingebracht bij Duw- & Sleepdienst Willem Bouwman, Noordgouwe. 9-2003 nieuwe motor geplaatst, 1.000 EPK, 736 kW, 12 cyl, 1.800 omw/min., Cummins KTA38M1, Cummins Engineering Co. Inc., Columbus, In., trekkracht 11 ton, 12 kn. 29-11-2018 verkocht aan Sharondi B.V, Zwijndrecht (Scheepvaartbedrijf Dieni B.V.) herdoopt DIENI. 2021 verkocht aan Mr. J. Geluk, Bruinisse, herdoopt JAÏRA-G. 27-3-2026 in de Waalhaven herdoopt DUVELANT. (Foto: Teun van der Zee, 18-8-1992, Rijn-Schelde Kanaal).



Tug e Zine
all about tugs

**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.



MEN SKEY, IMO 1060071 (NB-330), Offshore Tug/Supply Ship, 952 GT, 1.000 DWT, 15-1-2025 te water gelaten onder bouwnummer HOLLAND SHIPYARDS H2024-0084, 13-6-2025 a/b van de Barge Carrier m.s. CHANG YANG DONG FANG (IMO 1064663, 16.509 GT) vanaf China in de Prinses Beatrixhaven te Rotterdam, 13-6-2025 met de sleepboot SCHELDESTROOM en duwboot L'AVENIR naar Hadinxveld



gebracht om afgebouwd te worden, 3-2026 gepande oplevering, 10-3-2026 Hardinxveld naar Middelharnis voor proefvaart op het Haringvliet, 12-3-2026 voor proefvaart naar Maasvlakte2, 13-3-2026 na de proefvaart te Hardinxveld, 24-3-2026 opgeleverd aan Dermor Inc., vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6592), in beheer bij Dixstone Netherlands N.V., Hoofddorp. 28-3-2026 vertrokken van Hardinxveld naar Port Gabon, 21-4-2026 ETA te Port Gabon. (Foto: Reinier van de Wetering, 28-3-2026).

NEPTUN 8, IMO 9564217 (NB-233), 135 GT. Utility Vessel. 5-5-2009 opgeleverd door Neptune Marine Service B.V., Aalst (344) als NP344 aan De Kok Beheer Hardinxveld B.V., Hardinxveld-Giessendam (PBQW), in beheer bij Stemat B.V., Rotterdam. 2009 herdoopt NEPTUN 8. 135 GT, 40 NT, 285 DWT. 21,60 (21,50) x 9,00 x 2,90 x 3,000 meter. 1.520 EPK, 1.118 kW, Cummins Inc., Davonshire (GBR). 2009 (e) in beheer bij JV Söderströmsstunneln HB, 24-12-2009 herdoopt INGE J. 7-2014 (e) vlag: Zweden. 5-2015 verkocht aan Strabag Wasserbau G.m.b.H., Hamburg (DFCT2), in beheer bij BMTI G.m.b.H. & Co. K.G., Geesthacht, herdoopt SW BELT. 11-2016 verkocht aan Heinrich Hirdes G.m.b.H., Hamburg, herdoopt BELT. 3-2026 vlag: United Kingdom (MTCD9).

NEPTUN COMMANDER, IMO 9751690 (NB-336), Tug, 1.113 GT, 334 NT, 993 DWT, 11-2012 kiel gelegd, 30-10-2019 te water gelaten onder bouwnummer EASTERN MARINE 118, 13-2-2026 opgeleverd door Eastern Marine Shipbuilding Sdn. Bhd. (EM118) als NEPTUN COMMANDER aan Master Wonder Ltd., vlag: Gibraltar (ZDSY4), in beheer bij Vestra Corporate Services, Tortola, British Virgin Islands. 3.840 kW, 2 x 16 cyl, 4 tew, 170 x 215, Caterpillar Inc. La Fayette. 12-3-2026 van Sibü naar Nantong, 24-3-2026 ETA te Nantong. 26-3-2026 te Zhangjiagang, China.

OOS PROMETHEUS, IMO 8769781 (NB-249), semi-sub. werkschip/kraanschip, 201-2007 contract, 2-8-2007 eerste staal gesneden, 29-8-2007 kiel gelegd, 22-5-2012 te water gelaten, 10-2012 herdoopt AFRICAN CHALLENGER, 15-7-2013 opgeleverd door Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. (YRO-2006-206) als C.AJAX aan Mindframe Investments Limited, Marshall Islands (V7YM8), in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. 35.144 GT, 11.257 NT, 1 kraan van 1.100 ton SWL, Dhi.Dcw Group Co. Ltd. 2013 in beheer bij Yantai CIMC Raffles Offshore Ltd. en OOS International B.V., 24-12-2013 herdoopt OOS PROMETHEUS. 4-2016 charter Petrobrás. 2026 vlag: China (BORO5), 2026 herdoopt HAI SHI SHEN LOU.



PETRONELLA J. GOEDKOOP, IMO 8738914, 7-3-1962 te water gelaten, 12-4-1962 opgeleverd door N.V. Arnheemsche Scheepbouw Maatschappij (406) als PETRONELLA J. GOEDKOOP aan N.V. Rederij v/h Gebr. Goedkoop, Amsterdam. 112 BRT, 7 NRT. Waterversplaatsing: 62,629 ton. 28,87 (26,50) x 6,62 x 3,20 x 2,35 meter. 600 PK, 2 x Bolnes 6C. Brandmerk: 5863 B AMST 1962.

1970 motor opgevoerd naar 900 PK bij N.V. Scheepswerf Welgelegen, Harlingen.

6-3-1973 eigenaar: Reederij v/h. Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam.

1-12-1974 verkocht aan Beheermaatschappij Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam.

31-12-1974 verkocht aan Reederij v/h. Gebr. Goedkoop B.V., Amsterdam.

11-12-1981 verkocht aan Schepenverhuurbedrijf Amsterdam B.V., Amsterdam (Reederij v/h. Gebr. Goedkoop B.V.).

1983 nieuwe motor, 350 PK, 6 cyl, Cummins KTA.1150M NE-1983. Ingebouwd in het vooronder met intrekbare Aquamaster roerpropellor type UL 316. Vermogen naar 1.376 APK, 1.012 kW. 1985 plaatsing twee rookkanalen. 1998 verkocht aan Amsterdam Schepenverhuur B.V., Amsterdam, in beheer bij Goedkoop Havensleepdiensten B.V.

1999 verkocht aan Wijsmuller Havensleepdiensten Amsterdam B.V., Amsterdam.

23-7-2001 Wijsmuller Harbour Coastal Tug B.V., IJmuiden.

5-3-2003 verkocht aan Multratug B.V., Terneuzen, herdoopt MULTRATUG 14.

6-3-2003 gearriveerd te Terneuzen.

17-12-2003 verkocht aan Project Zegluga Sp z o.o, Polen (SPS2475), 3-2003 herdoopt SERWAL 3.

2015 in beheer bij Fairplay Towage Polska Sp. z o.o. (Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH, Hamburg).

2026 verkocht voor sloop. 2026 door de sleepboot FAIRPLAY-40 naar de sloper gebracht, 11-3-2026 gearriveerd bij Almex te Szczecin om gerecycled te worden. (Foto: Bob van Raad†, 7-6-2001).

RAIDER, IMO 9032824, Utility Vessel, 384 GT, 1.100 DWT, 1991 opgeleverd door Houma Fabricators Inc., Houma La (98) als ROBERT J.EYMARD aan C & E Boats, U.S.A. 393 BRT, 117 NRT, 1.100 DWT. 2009 herdoopt INT'L RAIDER. 25-10-2013 verkocht aan Gis Marine LLC. 10-2021 verkocht aan onbekende koper, 10-2021 vlag: Honduras, 10-2021 herdoopt RAIDER. 8-2023 verkocht aan Omier CGE, Honduras, 10-2023 herdoopt GIS-RAIDER. 19-11-2025 verkocht aan Newton Tecnologia S.A., Panama, vlag: Togo. 1-2026 vlag: onbekend. 3-2-2026 (e) in service.

RAIDER naar Sydney geëscorteerd na noodoproep

De RAIDER, die nabij Frans-Polynesië werd onderschept met bijna vijf ton cocaïne aan boord, is Sydney Harbour binnengeloodst nadat het schip een noodsignaal had uitgezonden vanwege een tekort aan voedsel en brandstof. De Franse autoriteiten hadden de drugs in januari in beslag genomen en het schip en de elf bemanningsleden toestemming gegeven om door te varen naar Australië nadat de cocaïne in zee was gedumpt. Na te zijn vrijgelaten, meerde de RAIDER aan bij de Cook Islands, met een noodsignaal voor motorreparaties. Vervolgens zette het schip koers naar Sydney, veranderde van koers richting Nieuw-Caledonië en keerde daarna weer terug naar Sydney. De Australian Maritime Safety Authority (AMSA) ontving op 12 maart een noodsignaal van de RAIDER, waarin melding werd gemaakt van een tekort aan voedsel en brandstof. Het schip werd op 13 maart Sydney Harbour binnengeloodst en afgemeerd in Snails Bay, een gespecialiseerde haven die vaak wordt gebruikt voor schepen die een noodsignaal hebben uitgezonden. De AMSA coördineerde de hulpverlening, inclusief de levering van voorraden en een veilige doorgang, en werkte nauw samen met de Border Force en de politie van New South Wales. De Internationale Transportarbeidersfederatie maakte zich zorgen over de Ecuadoriaanse en Hondurese bemanningsleden van de RAIDER, omdat hun voedsel op was. Ze hadden nog maar 200 liter water en er waren 11 mensen aan boord, dus ongeveer 20 liter water per persoon. Geen van de mannen is gearresteerd. De bemanning zou naar verwachting in vreemdelingenbewaring worden gehouden terwijl de autoriteiten controleerden of hun schip zeewaardig was, waarna ze Australië zouden verlaten. De Australische autoriteiten hebben geen jurisdictie om actie te ondernemen naar aanleiding van de cocaïne-inbeslagname door Franse functionarissen in internationale wateren. De bemanning had in december 2025 arbeidscontracten getekend waarin stond dat de RAIDER aan nieuwe eigenaren in Australië zou worden overgedragen.

De bedoeling en de taakomschrijving die aan de zeevarenden werd gegeven, was het uitvoeren van een internationale reis van Panama naar Australië. (Timsen, 13-3-2026).

Aanklachten wegens drugsmokkel tegen zes bemanningsleden

De Australische autoriteiten hebben zes bemanningsleden van de 'Raider' aangeklaagd voor het smokkelen van een ton cocaïne het land in via een offshore-transfer. De vijf personen uit Honduras en één uit Ecuador werden op 28 maart aangeklaagd en verschenen op 30 maart voor de rechter. Ze worden momenteel beschuldigd van samenzwering tot het importeren van een commerciële hoeveelheid drugs in Australië, een misdrijf waarop een levenslange gevangenisstraf staat.

De Franse marine onderschepte het schip in januari en nam 4,8 ton cocaïne in beslag in Polynesië. De bemanning, bestaande uit Hondurezen en een Ecuadoriaan, beweerde dat ze het schip afleverden aan een koper in Australië. Tijdens een inspectie van het schip werd de cocaïne gevonden, maar volgens de Polynesische wetgeving werden de drugs in beslag genomen en het schip vrijgelaten. Het dook op 12 maart op in Australië en zond een noodsignaal uit waarin werd gemeld dat de brandstof en andere voorraden bijna op waren en dat er mechanische problemen waren. De Australian Maritime Safety Authority (AMSA)

begeleidde het schip op 13 maart naar Sydney, waarna de politie van New South Wales de bemanning arresteerde wegens illegale aankomst op zee.

De Australische grensbewakingsdienst (Australian Border Force) onthulde dat ze het schip eind februari hadden tegengehouden op 180 zeemijl van de Australische kust. Ze meldden dat ze de bemanning hadden ondervraagd en hen hadden meegedeeld dat ze geen toegang tot een Australische haven zouden krijgen. De Australische federale politie en de grensbewakingsdienst vermoedden dat het schip deel uitmaakte van een groot crimineel syndicaat en bleven het schip volgen. Ze waren van mening dat het de bedoeling was dat het genoemde bevoorradingsschip voor de kust zou worden opgewacht door boten die de cocaïne zouden lossen. Het onderzoek naar de herkomst van de drugs en wie ze heeft opgehaald, loopt nog steeds. In samenwerking met internationale en binnenlandse wetshandhavingpartners wordt geprobeerd de criminele syndicaten en iedereen die betrokken is bij de vermeende cocaïne-import te identificeren.

Nadat het schip in Sydney was aangekomen, verkreeg de Australische federale politie (AFP), in samenwerking met de grensbewakingsdienst (Border Force) en de politie van New South Wales (NSW), op 25 maart een huiszoekingsbevel. Daarbij werden documenten en elektronische apparaten in beslag genomen. Er werd onder andere een satelliettelefoon gevonden. Aan boord werden drie professioneel gebouwde compartimenten ontdekt om de drugs te verbergen. Men vermoedt dat er tot wel zes ton cocaïne aan boord was. Na de Franse inbeslagname was het schip naar Australië gevaren en er werd beweerd dat het minstens één keer drugs had afgeleverd binnen de Australische territoriale wateren. Er zou bewijsmateriaal worden gepresenteerd dat de zes bemanningsleden in verband bracht met de levering van minstens één ton cocaïne. Het onderzoek van de digitale apparaten bracht verdere criminele activiteiten aan het licht, die zouden worden onderzocht en aan de rechter zouden worden voorgelegd. Het onderzoek loopt nog. (Timsen, 30-3-2026).

SARBAS, IMO 9384265, Pusher Tug, 294 GT, 31-3-2006 kiel gelegd, 5-12-1996 opgeleverd door IHC Holland B.V. (11019) als SARBAS aan Goshen International Ltd., Panama. 2007 verkocht aan Circle Maritime Investment LLP, 5-2007 vlag: Kazakhstan, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 4-2017 vlag: Rusland. 12-2021 verkocht aan Circle Maritime Invest JSC, vlag: Rusland, in beheer bij Caspian Offshore Construction. 4-2022 vlag: Kazakhstan. 25-2-2026 verkocht aan Skylift Marine B.V., Dodewaard, vlag: Dominica (J7AE9), herdoopt SLM FEIJE.



VARNEBANK, IMO 7422324, Haven- kustsleepboot, 20-11-1975 gedoopt VARNEBANK door mevr. W. Bijker-Bosscha (echtgenote van dhr. J.G. Bijker, directie Smit Internationale Havensleepdienst B.V.) maar niet te water gelaten vanwege de waterstand, 25-11-1975 te water gelaten, 16-12-1975 opgeleverd (AB) door Scheepswerven v/h H.H. Bodewes B.V., Millingen (729) aan Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst B.V., Rotterdam (PIEJ). 18-12-1975 meetbrief 17428 afgegeven, brandmerk 14401 Z ROTT 1975. 251,79 BRT, 0 NRT. 34,29 (30,79) x 9,56 x 5,82 x 3,785 meter. 2 Voith-Schneider propellers 28GII/185, trekkracht 35 ton, 107,5 ton bunkers, 12 kn. 3.450 IPK, 3.000 EPK, 2.200 kW, 2 x 9 cyl, 4 tew, 240 x 260, 1.000 omw/min., Kromhout 9FDHD240, Stork-Werkspoor Diesel B.V., Zwolle.

13-4-1988 verkocht aan Smit Havensleepdienst B.V., Rotterdam. 2-4-2002 verkocht aan Smit Harbour Towage Rotterdam B.V., Rotterdam (SHTR). 2004 verkocht aan Alfons Håkans Oy Ab, Turku-Åbo, Finland, 27-7-2004 te Vlaardingen overgedragen aan Alfons Håkans Oy Ab, 30-7-2004 vertrokken van Vlaardingen als VARNEBANK onder Nederlandse vlag, 9-9-2004 onder de vlag van Estland gebracht, thuishaven: Tallinn, herdoopt PALLAS.

10-11-2017 oprichting van Varne B.V., te Hoek van Holland, staat bij de Kamer van Koophandel geregistreerd met het KVK nummer 70050961. (NB: daar is ook geregistreerd Marina Holdings B.V.).

21-11-2017 vertrokken van Muuga. 22-11-2017 te Naantali, Finland. 27-11-2017 verkocht aan Varne B.V., Hoek van Holland (Houdstermaatschappij R.V. van der Linden B.V.). 1-12-2017 vertrokken van Naantali via het Kattégat naar Schiedam. 8-12-2017 gearriveerd in de Wilhelminahaven te Schiedam. 9-12-2017 van Schiedam naar de Koopvaardijhaven, Hellevoetsluis. 1-2018 te Hellevoetsluis herdoopt VARNEBANK. (Foto's: Teun van der Zee, resp. 30-3-1983 en 4-10-2014).



Iconische sleepboot VARNEBANK krijgt nieuw leven binnen vloot Dutchtenderservice B.V.

Dutchtenderservice BV uit Scheveningen breidt haar vloot uit met de Varnebank, een voormalige Rotterdamse sleepboot met een rijke historie. Het schip werd in 1976 gebouwd voor de toenmalige Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst (NRS) en voer later onder de vlag van Smit Havensleepdienst.

Met de komst van de Varnebank speelt Dutchtenderservice BV in op de groeiende vraag naar tenderdiensten en ankerhandling. Het schip zal een belangrijke rol vervullen in het opvangen van de capaciteit die ontstaat doordat de ANTEOS steeds vaker voor langere periodes wordt ingezet buiten de reguliere werkzaamheden.

De VARNEBANK heeft recent haar vijfjaarlijkse classificatie afgerond en zal de komende maanden worden omgebouwd tot een modern ankerhandler- en tendervaartuig. Na deze verbouwing beschikt het schip onder andere over de capaciteit om circa 200 ton drinkwater te transporteren.

Met deze uitbreiding onderstreept Dutchtenderservice BV haar ambitie om flexibel en betrouwbaar in te spelen op de behoeften van haar opdrachtgevers in de offshore- en maritieme sector. (Bron: Dutch Tender Service B.V., Scheveningen, 4-4-2026, Facebook).

VB-048, IMO 1061829 (NB-337), 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. 13-3-2026 herdoopt VB FOXTROT. 18-3-2026 vanaf scheepswerf Balck naar MV2 op proefvaart, 25-3-2026 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam. 19-3-2026 eerste werk, assistentie verleend aan de CMA CGM EXUPERY.

VB-049, IMO 1061831 (NB-337), 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 S.à.r.l., 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. 13-3-2026 herdoopt VB FANTASTIC. 19-3-2026 maart verhaald vanaf scheepswerf Balck in de Waalhaven naar de 4de Petroleumhaven voor een proefvaart, 25-3-2026 in beheer bij Boluda Towage Rotterdam B.V., Rotterdam.

VB-651, IMO 1098315 (NB-337), 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 te Abidjan. 13-3-2026 verkocht aan Ivoirienne de Remorquage, vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6849), herdoopt VB NYALA.

VB-652, IMO 1098327 (NB-337), Tug, 263 GT, 12-1-2026 opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong als VB-652 aan BT Luxembourg II S.à.r.l., vlag: St. Vincent & Grenadines (J8B6850), in beheer bij Redwise Maritime Services B.V., Huizen. 14-1-2026 van Haiphong naar Singapore. 26-2-2026 van Valletta met bestemming Rotterdam. 13-3-2026 gearriveerd te Rotterdam en herdoopt VB FENIX. 18-3-2026 vanaf scheepswerf Balck in de Waalhaven naar Schiedam.



VB-652, foto: Reinier van de Wetering 13-3-2026

VB DAUPHIN, IMO 1070973, Tug, 389 GT, 116 NT, 17-9-2025 te water gelaten bij Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong onder bouwnummer DAMEN SONG CAM 513361, 6-3-2026 (e) opgeleverd door Damen Song Cam Shipyard Ltd., Haiphong (513361) als VB MERCURIO aan Damen Workboats B.V., Gorinchem, vlag: St. Vincent and Grenadines (J8B6853). 3-2026 bestemd voor Boluda, herdoopt VB DAUPHIN. 27,59 (25,00) x 12,30 x 5,20 x 3,800 meter. Trekkraft 83 ton, 12,7 kn., 6.862 EPK, 5.050 kW, 2 x 16 cyl, 170 x 215, 1.800 rpm., Licence: 08938/F2 BV, Caterpillar Inc., Tianjin, China, 2 Azimuth Thruster Solid LB.

WERDERTOR, IMO 7415149, Offshore Tug/Supply Ship, 1.740 GT, 1.540 DWT, 1976 opgeleverd door Elsflether Werft, Elsfleth (395) als WERDERTOR aan VTG-Vereinigte Tanklager & Transport GmbH, B.R.D. in beheer bij O.S.A. 1,495 BRT. 1985 verkocht aan VTG Supply Boat Liberia Inc., Liberia. 2-1998 vlag: Belize (V3ZD8). 2002 verkocht aan Tidewater Offshore (GP-1984) Inc., Belize. 2013 ontmanteld. 11-2017 gezonken bij Puerto Cabello, Venezuela.



WORLD TRADER, IMO 7000724 (MN-337).

10-7-2025 als WORLD van 's-Gravendeel naar Van Grevenstein's Scheepswerf B.V. te Krimpen a/d IJssel. 2025 vlag: Belize (V3QF2), 10-2025 herdoopt WORLD TRADER. 230-10-2025 vertrokken, terug gekeerd en naar Dockside Shipsfacilities B.V., Bolnes. 29-10-2025 vertrokken naar Casablanca, 9-11-2025 ETA te Casablanca. 31-10-2025 te Ramsgate, 1-11-2025 de reis vervolgd en gearriveerd te Calais. 8-12-2025 te Brest en aangehouden.

Op de middag van 18 maart 2026 constateerde een inspecteur van de Internationale Transportfederatie te Brest dat de generator aan boord van de WORLD TRADER was uitgevallen. Hij merkte ook op dat de hoofdwerktuigkundige het schip had verlaten, dat er geen bemanningsleden meer aan boord waren en dat de vertegenwoordiger van de reder nergens te bekennen was. Na deze constatering bracht hij de haven van Brest op de hoogte van de situatie, aangezien een niet-geregistreerd schip zonder bemanning een gevaar vormde. Een nieuwe bemanning kon binnen enkele dagen arriveren. De Mor Glaz Vereniging eiste een verklaring van de bevoegde autoriteiten en herhaalde haar oproep om een einde te maken aan de situatie en het schip uit de vaart te nemen. De 55 jaar oude sleepboot, die drie jaar in Nederland had gelegen onder de naam WORLD TUG 1, werd gekocht door Zodiacofuscante LDA, een scheepsmanagementbedrijf gevestigd in Portugal. Het schip, geregistreerd in Belize en herdoopt tot WORLD TRADER, had een bemanning bestaande uit een Spaanse kapitein, vijf Venezolaanse en twee Oekraïense matrozen. (Timsen, 19-3-2026). (Foto: Reinier van de Wetering, 30-10-2025, Maassluis-West).

YUVAL, IMO 1117238, Tug, 162 GT, 29 NT, 16-2-2026 opgeleverd door Shoft Shipyard Pte. Ltd., India (Y-318) Argo Coral Maritime Ltd., Capelle a/d IJssel, vlag: St. Kitts and Nevis (V4IT7). 18,00 x 9,60 x 3,30 x 3,300 meter. Trekkkracht 30 ton.11 kn. 2.432 EPK, 1.790 kW, 12 cyl, 4 tew, 145 x 162, 1.800 rpm., Caterpillar Inc., Griffin, GA NE-26-6-2025.



KOTA INTAN, IMO 7412939, Type: Seebeck 36L, 21-11-1975 te water, 2-1976 opgeleverd door A.G. Weser, Seebeckwerft, Bremerhaven (989) als PAGNOL aan Cie. de Nav. Mixte, Frankrijk (FNYX).

15.992 BRT, 11.451 NRT, 2.4893 DWT. 171,41 (162.92) x 23,25 x 14,41 x 10,453 meter.

680 TEU. 5 ruimen, G 35.599 m³, B 32.636 m³. 13,3 kn.

12.000 EPK, 8.827 kW, 6 cyl, 2 tew, 760 x 1550, Sulzer 6RND76, H Cegielski, Poznan.

1981 verkocht aan Pulsar Shipping Corp., Liberia (ELAQ9), Phoebus Shipping Co. Ltd. (Africa Europe Shipping Line B.V., van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V.) en N.V. S.H.V. Nederland, herdoopt PAGNET

1981-1984 in charter Van Nievelt. Goudriaan & Co,'s Stoomvaart Mij. B.V., Rotterdam.

10-3-1983 tot 27-12-1984 in charter MACS.

1984 verkocht aan Waterleader Navigation Ltd., Cyprus (5BKC), in beheer bij Sea Traders S.A., herdoopt TITAN.

15.356 BRT, 11.593 NRT, 24.580 DWT. 171,41 (162.92) x 23,25 x 14,41 x 10,453 meter.

28-7-1989 verkocht aan Pacific International Lines Pte, Ltd, Singapore (9VCH). 1989 verbouwd tot containerschip.

1989 herdoopt KOTA INTAN,

1994 meting: 16.332 GT, 24.580 DWT.

1996 herdoopt OOCL SENDAI.

1997 herdoopt KOTA INTAN.

8-5-2004 te Alang, India om gesloopt te worden. (Foto: NN/Teun van der Zee).



KOTA INDAH, IMO 7412941 (NB-147), Type: Seebeck 36L, 5-1976 te water, 8-1976 opgeleverd door Weser Seebeck, Bremerhaven (990) als RAIMU aan Cie. de Nav. Mixte, Frankrijk (FNYC).

11.201 / 15.992 BRT, 7.600 / 11.451 NRT, 19.500 / 24.599 DWT. 171,41 (162.92) x 23,25 x 14,41 x 9.126 / 10,602 meter. 680 TEU. 5 ruimen, G 35.599 m³, B 32.636 m³. 13,3 kn.

12.000 EPK, 8.827 kW, 6 cyl, 2 tew, 760 x 1550, Sulzer 6RND76, H Cegielski, Poznan.

1980 verbouwd te Duinkerken.

1981 verkocht aan Pulsar Shipping Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Phoebus Shipping Co. Ltd. (Africa Europe Shipping Line B.V., van Nievelt, Goudriaan & Co. B.V.) en N.V. S.H.V. Nederland, Rotterdam, herdoopt RAIMOL.

1981-1984 in charter Van Nievelt. Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Mij. B.V., Rotterdam.

1984 verkocht aan Euroglass Shipping Ltd., Limassol-Cyprus (5BJI), in beheer bij Sea Traders S.A., herdoopt ELISA DY0. 11.903 / 15.356 BRT, 7.703 / 10.593 NRT, 19.500 / 24.599 DWT. 171,41 (162.92) x 23,25 x 14,41 x 9.126 / 10,602 meter.

1989 verkocht aan Pacific International Lines Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KOTA INDAH.

8-2008 verkocht voor sloop naar Bangladesh. 12-9-2008 te Chittagong, Bangladesh om gesloopt te worden. (Foto: Nico Jonker, Singapore).



MANISA AURORA, IMO 1092830, General Cargo Ship, 6.310 GT, 9.250 DWT, 17-7-2025 te water gelaten onder bouwnummer CSSC Guangxi 23102-003, 24-3-2026 opgeleverd als MANISA AURORA aan Manisa Ecolution S.r.l., Italië (IBNS), in beheer bij Manisa Bulk SRL en Manisa Tech S.r.l.

MANISA BIANCANEVA, IMO 1092828, General Cargo Ship, 6.310 GT, 9.250 DWT, 26-5-2025 te water gelaten onder bouwnummer CSSC Guangxi 23102-002, 24-3-2026 opgeleverd als MANISA BIANCANEVA aan Manisa Ecolution S.r.l., Italië (IBNR), in beheer bij Manisa Bulk SRL en Manisa Tech S.r.l.

NORA, IMO 9259408, Container Ship, 28.676 GT, 37.100 DWT, 2003 opgeleverd als KOTA GUNAWAN. 17-9-2020 verkocht aan Pacific International Lines. 24-9-2020 verkocht aan Argun Shipping Inc., 9-2020 vlag: St. Kitts and Nevis, in beheer bij Reel Shipping LLC, 9-2020 herdoopt CERUS. 18-3-2021 in beheer bij Crios Shipping LLC. 25-1-2025 in beheer bij Neptoria Ship Management. 7-2025 vlag: onbekend. 10-2025 vlag: Aruba (FALSE), herdoopt NORA. 12-2025 vlag: Comoros (FALSE). 15-2-2026 verkocht aan R. Shirazi, 2-2026 vlag: Iran (EPA6448).

Mysterieus schip verliet Aarhus

Het onder Iraanse vlag varende schip NORA, dat sinds 6 maart in de containerhaven van Aarhus lag vastgehouden voor onderzoek door de Nationale Eenheid voor Zware Criminaliteit, heeft de haven op 9 maart verlaten.

Het containerschip, dat enkele maanden geleden zijn naam veranderde in NORA, ging op de ochtend van 11 maart voor anker in de baai van Aarhus op positie 56.0 NB en 010.22 OL.

Het schip kwam ongeveer zes weken geleden in de belangstelling van de Deense maritieme autoriteit vanwege het vermoeden dat het schip onjuiste informatie had verstrekt over de vlagstaat. Op dat moment lag het schip voor anker bij Aalbæk, onder de vlag van de Comoren.

Toen de Deense maritieme autoriteit echter contact opnam met het scheepsregister op de Comoren, bleek dat het schip niet in de Afrikaanse eilandstaat geregistreerd stond. Daarop werd het schip, dat onder sancties van de VS en Oekraïne valt, onder Iraanse vlag gebracht.

De Deense maritieme autoriteit hield het schip vast totdat een vlaggenstaat kon bevestigen dat het schip bij hen geregistreerd en gecertificeerd was. Of het vertrek uit de haven van Aarhus betekent dat de documentatie nu in orde is, is niet bekendgemaakt.

Het schip, dat tot enkele maanden geleden CERUS heette, heeft sinds de bouw in Japan in 2003 verschillende keren van eigenaar en vlagstaat gewisseld. (Timsen, 11-3-2026).

Politieoperatie in verband met containerschip onder valse vlag

Vier weken nadat het schip was aangehouden op verdenking van onjuiste registratie bij de Deense autoriteiten, arriveerde het op 18 maart in Kalundborg, begeleid door een Deense patrouilleboot en twee sleepboten, na een inspectie door de havenautoriteiten. De Deense maritieme autoriteit meldde dat het schip verklaarde onder de vlag van de Comoren te varen. De Comoren lieten de Deense maritieme autoriteit echter weten dat het schip niet in hun register was ingeschreven.

Op 15 februari werden de geregistreerde eigenaren van het schip plotseling gewijzigd in een bedrijf in Iran, en het schip verklaarde sinds 1 februari onder Iraanse vlag te varen. Eerder, in 2025, had het schip ook beweerd geregistreerd te zijn in Aruba, wat vermoedelijk ook een valse vlag was. Het schip bleef in hechtenis totdat een vlagstaat documentatie aan de Deense Maritieme Autoriteit zou overleggen waaruit blijkt dat het schip geregistreerd en volledig gecertificeerd is. De PSC (Public Safety Certificate) op 19 februari was de eerste sinds 2022. Er werden echter geen significante veiligheidsgebreken geconstateerd, maar het schip was nog steeds niet volledig gecertificeerd en de hechtenis werd daarom gehandhaafd. Op 5 maart werd het schip naar de haven van Aarhus gebracht en door de autoriteiten doorzocht.

Op 9 maart werd de NORA naar een ankerplaats voor de kust van Aarhus verplaatst, waarna ze op 18 maart rond het middaguur weer verder voer. De Nationale Speciale Misdaadbestrijdingseenheid (NSK) meldde een lopende politieoperatie in verband met het schip. Tot oktober 2025 voer het onder de naam CERUS. Naast het feit dat het schip sinds 2022 geen geregistreerde inspectie meer had ondergaan, werd de classificatie in augustus 2025 door Bureau Veritas ingetrokken wegens "Niet-naleving van de classificatievoorwaarden/aanbevelingen". Het schip deed de Russische haven Sint-Petersburg de afgelopen tijd meerdere malen aan. (Timsen, 19-3-2026).



PETROJARL ROSEBANK, IMO 9630987, Offshore Processing Ship, 95.418 GT, 125.135 DWT, 21-5-2012 kiel gelegd, 30-6-2014 opgeleverd door Samsung Heavy Industries Co. Ltd., Koje Shipyard (1951) als PETROJARL KNARR aan Knarr LLC, Bahamas (C6AP8), in beheer bij Altera Infrastructure Production AS, Trondheim. 3-2026 herdoopt PETROJARL ROSEBANK. (Foto: Altera).

Greenpeace koos FPSO als doelwit

Activisten van Greenpeace hebben de PETROJARL ROSEBANK aangevallen toen deze Walvis Bay in Namibië verliet na een tankbeurt, op weg naar het Rosebank-olie- en gasveld voor de kust van de Shetlandeilanden op het Britse continentale plat. Vier activisten gebruikten rubberboten met een harde romp en kajaks om de FPSO te bereiken en slaagden erin de tekst *THEY PROFIT, WE PAY* ('zij profiteren,

wij betalen') op de romp te schilderen. Zes andere activisten omsingelden de FPSO met spandoeken tegen het project, terwijl op de Warrior een gigantisch spandoek tussen de masten hing met de tekst 'Stop Rosebank'. De FPSO was in Namibië gestopt om te tanken voordat het verder voer naar het Rosebank-veld, waar de oliemaatschappijen Shell, Equinor en Ithaca hoopten de productie te starten, mits ze groen licht zouden krijgen van de Britse overheid. De FPSO werd door sleepboten naar Britse wateren gesleept. Dit was de tweede keer in vijf dagen dat Greenpeace-activisten de FPSO als doelwit hadden gekozen; op 20 maart 2025 hadden ze hun spandoek met de tekst 'Stop Rosebank' ontvouwd. (Timsen, 28-3-2026).

PEAK SKARV 1, IMO 1035246, General Cargo Ship, 6.595 GT, 2.516 NT, 7.897 DWT, 25-3-2025 kiel gelegd, 23-3-2026 opgeleverd door Huanghai Shipbuilding Co. Ltd. (HCY-242) als PEAK SKARV 1 aan Skarv Shipping AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYP8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS). 108,20 (106,40) x 18,10 x 9,20 x 6,500 meter.

PEAK SKARV 2, IMO 1035258, General Cargo Ship, 6,710 GT, 7.000 DWT, 7-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-243, 9-4-2026 geplande oplevering als PEAK SKARV 2 aan Skarv Shipping Solutions AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYQ8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).

PEAK SKARV 3, IMO 1035260, 6.710 GT, 7.000 DWT, 27-11-2025 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-244, 29-4-2026 geplande oplevering als PEAK SKARV 3 aan Skarv Shipping Solutions AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYR8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).

PEAK SKARV 4, IMO 1035272, 6.710 GT, 7.000 DWT, 16-1-2026 te water gelaten onder bouwnummer HUANGHAI HCY-245, 6-2026 geplande oplevering als PEAK SKARV 3 aan Skarv Shipping Solutions AS, Bergen-Noorwegen (NIS) (LAYS8), in beheer bij Grieg Star AS. (Peak CSL Group AS).



THE BALTIC WHALE, IMO 9966685, 5-7-2022 kiel gelegd, 30-9-2025 (e) opgeleverd door Cemre Muhendislik, Altinova (1090) aan Scandlines Danmark APS, Kopenhagen-Denemarken (DIS) (OZRS2). 7 1-2026 gedoopt THE BALTIC WHALE. 14.098 GT, 5.658 NT, 3.704 DWT. 147,40 (141,59) x 24,80 x 8,40 x 5,800 meter.

Meer dan een jaar achter op schema is de hybride veerboot van Scandlines nu operationeel en in gebruik genomen op de route Røby-Puttgarden. De veerboot zou rond de wisseling van het jaar 2024-2025 geleverd worden, maar werd getroffen door vertragingen in de bouwfase.

COO van Scandlines, Michael Guldmann Petersen, noemt de ingebruikname "een mijlpaal". Het is een dag waar we al jaren op wachten. "We kregen het idee voor een batterij-aangedreven veerboot in 2018, en nu zijn we hier. Het is een enorme verlossing en iets waar we erg blij mee zijn". (Info en foto: Scandlines, 11-3-2026 te Rødbyhavn, Denemarken).

DALI, IMO 9697428 (NB-325), Container Ship, 95.128 GT, 52.150 NT, 116.851 DWT, 10-10-2014 kiel gelegd, 27-12-2014 te water, 5-3-2015 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. (2678) als DALI aan Stellar Marine LLC, Marshall Islands, in beheer bij Oceanbulk Container Management. 9971 TEU. 299,92 (287,00) x 48,20 x 24,80 x 15,030 meter. 41.480 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 3260, 82,5 rpm., Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. 13-10-2016 verkocht aan Grace Ocean Pte. Ltd., Singapore (9V5283), in beheer bij Synergy Marine Pte. Ltd., Singapore. In time-charter Maersk. 26-3-2024 kort na vertrek van Baltimore

naar Colombo, Sri Lanka een black-out opgelopen en tegen een pijler van de Francis Scott Key Bridge gevaren, daarop stortte de brug volledig in. 20-5-2024 weggesleept van de brug naar Baltimore. 24-6-2024 van Baltimore naar Norfolk, 25-6-2024 te Norfolk voor het lossen van de 4.800 containers en tijdelijke reparatie. 19-9-2024 van Norfolk naar Fujian, 13-11-2024 te Fujian, China voor de definitieve reparatie. 13-1-2025 op Fujian Anchorage. 16-1-2025 van Luoyang Anchorage, China naar Yangshan Deep-Water, China. (Foto: Hannes van Rijn, 11-10-2025, Maasmond).



De verzekeringsmaatschappij heeft een schikking getroffen met de eigenaar en exploitant.

De verzekeringsmaatschappij ACE American Insurance Company, die de dekking voor Maryland op de Francis Scott Key Bridge in Baltimore verzorgde, heeft een schikking getroffen met de eigenaar en exploitant van de DALI. Deze eerste van mogelijk meerdere schikkingen vond plaats nadat rechter James Bredar van de Amerikaanse districtsrechtbank op 2 april 2026 alle betrokken partijen had opgeroepen zich voor te bereiden op de civiele rechtszaak die op 1 juni van start zou gaan. Oorspronkelijk hadden de advocaten van de eisers een rechtszaak in december 2025 voorgesteld, terwijl de advocaten van de gedaagden de rechtszaak in 2027 wilden laten plaatsvinden. De rechter had 2025 vastgesteld voor het afnemen van getuigenverhoren en het verzamelen van bewijsmateriaal en had de startdatum in juni al lang geleden bepaald.

De ACE American Insurance Company heeft de rechtbank tijdens de zitting van deze week laten weten dat zij een schikking van 350 miljoen dollar heeft getroffen met Grace Ocean, de eigenaar van het containerschip, en Synergy Marine Group, de beheerder van de 'Dali'. Het schikkingsbedrag is gelijk aan de 350 miljoen dollar die weken na het incident aan Maryland is betaald als maximale aansprakelijkheid onder de polis. Mogelijk zullen ook andere partijen in de zaak de komende weken tot een schikking komen, maar de verwachting is dat het grootste deel van de zaak nog steeds voor de rechter zal komen. Rechter Bredar stelde al vroeg een tweefaseproces vast. In de eerste fase zullen de argumenten met betrekking tot de claims van beperkte aansprakelijkheid van Grace Ocean en Synergy worden gehoord. De bedrijven beroepen zich op de Limitation of Liability Act van 1851 (LOLA), die de scheepseigenaar in staat stelt de totale aansprakelijkheid te beperken tot maximaal de waarde van het schip na het ongeval, plus de waarde van de nog te verzenden vracht, ofwel ongeveer 44 miljoen dollar. Afhankelijk van de uitkomst hiervan zal in de tweede fase worden geprobeerd de aansprakelijkheden te verdelen. De civiele rechtszaak zal worden behandeld door de rechter en niet door een jury.

De families van de zes dodelijke slachtoffers hebben een schadeclaim ingediend, net als veel lokale bedrijven. Baltimore en Maryland hebben ook claims ingediend, onder andere voor de vervanging van de brug. De totale schadeclaims worden geschat op meer dan 5 miljard dollar. Hoewel Maryland 350 miljoen dollar aan verzekeringsgeld heeft ontvangen, kan de staat volgens de wet nog steeds een claim indienen die hoger is dan de verzekeringsuitkering.

Grace Ocean, Synergy en hun verzekeringsmaatschappijen hebben schikkingen getroffen met de Amerikaanse kustwacht en de federale overheid over de kosten van de opruim- en herstelwerkzaamheden. De bedrijven schikten in oktober 2024 een claim van 102 miljoen dollar met het Amerikaanse ministerie van Justitie. Destijds gaven de bedrijven aan dat de schikking geen enkele aansprakelijkheid impliceerde, en dat zij elke aansprakelijkheid voor het incident dat leidde tot de instorting van de Francis Scott Key Bridge uitdrukkelijk afwijzen.

In een aparte zaak probeerden de bedrijven de scheepsbouwer Hyundai Heavy Industries aan te klagen wegens gebreken in de constructie van het schip. Het schip werd gebouwd in 2015 en Hyundai verzocht om arbitrage, daarbij verwijzend naar de leeftijd van het schip en de jarenlange onderhoudswerkzaamheden na de oplevering van de scheepswerf.

De rechtszaak zal naar verwachting enkele weken duren en zal getuigen uit honderden uren aan verklaringen, evenals van bemanningsleden die gedurende de hele periode in de VS zijn gebleven. De conclusie van de National Transportation Safety Board (NTSB) over gebreken aan het schip en het

onderhoud ervan kan niet rechtstreeks tijdens de rechtszaak worden aangehaald, maar de rechtbank zal wel gebruik kunnen maken van het bewijsmateriaal dat de NTSB tijdens haar onderzoek heeft verzameld. De staat herdacht de tweede verjaardag van de bruginstorting door de nadruk te leggen op het sterke herstel van de economie, en met name van de haven van Baltimore. Er werd verklaard dat het project voor de vervanging van de brug op schema ligt en dat er al begonnen is met het verwijderen van meer onderdelen van de Key Bridge. De vervangende brug zal naar verwachting niet vóór 2030 klaar zijn. (Timsen, 5-4-2026).



AL SALMI, IMO 9534793, Crude Oil Tanker VLCC, 162.625 GT, 112189 NT, 319.660 DWT, 20-6-2011 opgeleverd door Daewoo Shipbuilding & Marine (5346) als AL SALMI aan Kuwait Oil Tanker Company S.A.K., Kuwait (9KCQ). 6-6-2025 om 22:12 uur werd de AL SALMI geënterd door drie piraten in positie 1.3.77 NB en 103.37.33 OL., terwijl het schip in oostelijke richting voer in het verkeersstelsel in de Straat van Singapore, er vielen geen gewonden en er is niets gestolen. (Foto: Marius Esman, 28-6-2014, 8^e Pet., M.O.T.).

Tanker in brand na droneaanval - containerschip raakte gewond door projectielen

De AL SALMI, met 24 bemanningsleden aan boord en volledig geladen met ongeveer 1,2 miljoen vaten Saoedische en 800.000 vaten Koeweitse ruwe olie, bestemd voor Qingdao, werd in de late avond van 30 maart 2026 aan stuurboordzijde geraakt door een onbekend projectiel. Dit gebeurde op ongeveer 31 mijl ten noordwesten van Dubai, bij ankerplaats E op positie 25.31 NN en 054.52 OL. De drone veroorzaakte een brand aan boord. Maritieme brandweereenheden werkten de hele nacht door om de brand te blussen, die in de ochtend van 31 maart volledig onder controle was. Er werden geen olielekken gemeld. De hulpdiensten die ter plaatse waren, bevestigden dat alle bemanningsleden van het schip, dat werd geëxploiteerd door de Kuwait Petroleum Corp (KPC), ongedeerd waren. Er was geen informatie beschikbaar of ze zich nog aan boord van de tanker bevonden. Het incident resulteerde in aanzienlijke schade aan de romp van het schip. De technische beoordelingen en onderzoeken waren in de vroege ochtend van 31 maart nog gaande, waarbij alle noodzakelijke maatregelen werden genomen om het beschadigde schip te beschermen. Men vermoedde dat Iran achter de aanval zat.

In een aparte waarschuwing die enkele uren eerder was uitgegeven, meldde de UKMTO dat het containerschip EXPRESS ROME (IMO: 9484936) binnen een uur tijd twee projectielen in de buurt had zien opspatten ten noordoosten van Ras Tanura. In beide gevallen werden geen verwondingen of milieuschade gemeld. (Timsen, 31-3-2026).

AQUA 1, IMO 9573660, Crude Oil Tanker, 28.778 GT, 47.917 DWT, 13-10-2010 opgeleverd als PACIFIC DIAMOND aan Friend Shine Shipping S.A., Liberia. 26-8-2022 verkocht aan Woolly Marine Singapore Pte. Ltd., Liberia. 12-6-2024 verkocht aan Ocean Shipping Inc., 6-2024 vlag: Panama (3E7602), in beheer bij Valiant Shipping FZE E2, Sharjah, United Arab Emirates en Thome Ship Management Pte. Ltd., 6-2024 herdoopt AQUA 1.

Tanker beschadigd door raket en drone voor de kust van Ras Laffan

De 'Aqua 1', beheerd door OSM Thome en geharterd door het staatsbedrijf QatarEnergy, werd in de ochtend van 1 april 2026 in Qatarese wateren geraakt door een Iraanse kruisraket, waardoor er brand aan boord ontstond. De brand werd door de bemanning geblust. Qatar werd bestookt met drie kruisraketten afkomstig uit Iran, waarvan er twee werden onderschept. De derde raakte de tanker aan bakboordzijde, maar er vielen geen slachtoffers. Het schip, dat zich 17 zeemijl ten noorden van het industriële centrum

Ras Laffan in Qatar bevond, liep schade op boven de waterlijn, maar er werden geen milieuschade gemeld door de Britse Maritieme Handelsautoriteit (UKMTO) en QatarEnergy. Een tweede projectiel dat het schip trof, zat vast in de machinekamer en wordt onderzocht door de autoriteiten. Beveiligingsbronnen gaven aan dat de tanker door een drone was geraakt. (Timsen, 1-4-2026).



EXPRESS ROME, IMO 9484936, Container Ship, 113.973 GT, 122.961DWT, 2011 opgeleverd als HANJIN ITALY aan Cellcontainer No 7 Corp., Liberia (A8YC2), in beheer bij Danaos Shipping Co. Ltd., Piraeus. 10-2016 herdoopt EXPRESS ROME. (Foto HANJIN ITALY: Jan van Oost, 1-8-2015).

11-3- 2026 de Iraanse Revolutionaire Garde beweerde de EXPRESS ROME te hebben aangevallen, omdat het schip waarschuwingen om de Straat van Hormuz niet te passeren had genegeerd. Er is echter geen bevestiging dat deze aanval daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Het schip ligt sinds 28 februari voor anker bij Jebel Ali op positie 25.13 NB en 054.35 OL, op weg vanuit Port Klang. (Timsen, 11-3-2026). 16-3-2026 op Dubai Anchorage.

CSCL ARCTIC OCEAN, IMO 9695169, Container Ship, 188.638 GT, 184.320 DWT, 20-3-2015 opgeleverd als CSCL ARCTIC OCEAN aan CSCL Arctic Ocean Shipping Co., Hong Kong, China (VROD9), in beheer bij Cosco Shipping Development. 8-2019 in beheer bij Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd. en Cosco Shipping Development. 15-9-2024 in beheer bij Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd.

CSCL INDIAN OCEAN, IMO 9695157, Container Ship, 188.638 GT, 184.320 DWT, 12-2-2016 opgeleverd als CSCL INDIAN OCEAN aan CSCL Indian Ocean Shipping Co., Hong Kong, China (VROC2), in beheer bij Cosco Shipping Development. 8-2019 in beheer bij Shanghai Ocean Shipping Co. Ltd. en Cosco Shipping Development.

Chinese containerschepen hebben poging om door de Straat van Hormuz te varen afgebroken.

Twee Chinese containerschepen, de CSCL INDIAN OCEAN en CSCL ARCTIC OCEAN, keerden terug nadat ze op 27 maart 2026 om 3.50 uur GMT probeerden de Golf te verlaten via de Straat van Hormuz, ondanks toezeggingen van Iran dat Chinese schepen wel mochten passeren. De rederij, het Chinese COSCO, had op 25 maart in een bericht aan klanten laten weten dat ze de boekingen voor algemene vrachtcontainers voor zendingen vanuit Azië naar de Verenigde Arabische Emiraten, Saoedi-Arabië, Bahrein, Qatar, Koeweit en Irak had hervat. De schepen zitten vast in de Golf sinds de oorlog tussen de VS en Israël met Iran op 28 februari begon. (Timsen, 27-3-2026).

HAIPHONG EXPRESS, IMO 9778129, Container Ship, 113.509 GT, 119.094 DWT, 25-8-2015 kiel gelegd, 25-5-2018 opgeleverd door Jiangsu Yangzi Xinfu Shipbuilding Co. Ltd. (YZJ2015-1168), als CMA CGM CHENNAI aan GC Intermodal XXIV, Hong Kong, China, in beheer bij Seaspan Ship Management Ltd., Vancouver BC. 10-2024 herdoopt HAIPHONG EXPRESS. 10-2025 vlag: Singapore (9V8175).

Islamitische Revolutionaire Garde eist aanval op containerschip op

Het Iraanse Revolutionaire Gardekorps (IRGC) meldde op 31 maart 2016 dat het de HAIPHONG EXPRESS had geraakt, die voor anker lag bij de Rashid-ankerplaats op positie 25.30 NB en 054.56 OL.

In de Perzische Golf werd een aanval uitgevoerd met ballistische raketten. Deze actie maakte deel uit van de aanhoudende aanvallen op Amerikaanse en Israëlische doelen in de regio. De Revolutionaire Garde (IRGC) meldde dat het schip eerder op de dag al door haar marine was aangevallen. De aanval werd omschreven als onderdeel van de 88e golf van drone- en raketoperaties gericht op Amerikaanse bases, doelen in West-Azië en Israëlische doelen. Er was echter geen onafhankelijke bevestiging van de aanval, de schade of de toestand van de bemanning. (1-4-2026).

JAG LAADKI, IMO 9461764, Crude Oil Tanker, 84.735 GT, 164.716 DWT, 5-10-2010 opgeleverd als GENMAR MANIATE. 10-2010 herdoopt CRUDE ZITA. 8-2015 herdoopt GENER8 MANIATE. 12-2018 herdoopt SOFIA. 30-10-2025 verkocht aan Great Eastern Shipping Co. Ltd., Mumbai-India (ATFB2), 10-2025 herdoopt JAG LAADKI.

Tanker onbeschadigd bij aanval op Fujairah

De JAG LAADKI vertrok op 15 maart 2026 veilig uit de haven van Fujairah met een lading van ongeveer 80.800 ton Murban-ruwe olie bestemd voor Mundra.

Het schip was op 14 maart aan het laden bij de Fujairah Single Point Mooring toen een droneaanval een brand veroorzaakte in de nabijgelegen olieterminal, waardoor sommige laadwerkzaamheden tijdelijk werden stilgelegd. Het schip en alle Indiase zeevarenden aan boord bleven ongedeerd en voltooiden het laden voordat ze om 10.30 uur IST vertrokken. Fujairah heeft de werkzaamheden na het incident hervat, hoewel het nog onduidelijk is wanneer de situatie volledig zal normaliseren. (Timsen, 15-3-2026).

KARACHI, IMO 9903413, Crude Oil Tanker, 60.120 GT, 109.990 DWT, 7-1-2022 opgeleverd als LORAX aan Carouzo Shiptrade Ltd., Bahamas, in beheer bij Alberta Shipmanagement Ltd. 13-1-2026 verkocht aan Karachi Shipping Pvt. Ltd., Karachi-Pakistan (AQRX), in beheer bij Pakistan National Shipping Corp.

Eerste niet-Iraanse vracht passeerde de Straat van Hormuz.

De KARACHI, die in Abu Dhabi een lading ruwe olie had geladen, was de eerste niet-Iraanse lading die de doorgang passeerde terwijl het AIS-sigitaal uitzond. Dit suggereert dat bepaalde ladingen mogelijk een onderhandelde veilige doorgang krijgen. De tanker voer op 15 maart om 11:33 UTC de Iraanse exclusieve economische zone binnen en stak om 14:43 UTC de Straat van Hormuz over. Het schip passeerde de Golf van Oman met een snelheid van ongeveer 9,6 knopen, nadat het de straat succesvol was gepasseerd met een actief AIS-sigitaal, en zette koers naar Karachi met een herziene verwachte aankomsttijd van 18 maart. Het schip week af van zijn gebruikelijke koers en zette koers naar het noorden toen het het midden van de Straat van Hormuz bereikte, waarna het de passage binnen Iraanse wateren voltooide. De reden voor deze ongebruikelijke route bleef onduidelijk. (Timsen, 17-3-2026).



MAYUREE NAREE, IMO 9323649, Bulk Carrier, 19.891 GT, 30.193 DWT, 23-1-2008 opgeleverd als GOOD PRINCESS. 23-3-2012 verkocht aan Precious Flowers Ltd., Thailand (HSGM), in beheer bij Precious Shipping PCL, Bangkok en Great Circle Shipping Agency, Bangkok, 3-2012 herdoopt MAYUREE NAREE. (Foto MAYUREE NAREE: Tomas & Son, 18-4-2023, Herøya).

Bulkschip beschadigd door projectiel

Op 11 maart 2026 om 11.10 uur werd de bulkcarrier MAYUREE NAREE (IMO: 9323649), met 23 personen aan boord, allen Thaise staatsburgers, getroffen door twee projectielen op 112 mijl ten noorden van Oman, kort nadat het schip de Straat van Hormuz was gepasseerd. Het schip was onderweg van Khaliua (VAE) naar Kandla, Gujarat. Twee projectielen troffen het schip boven de waterlijn, waardoor explosies ontstonden aan de achtersteven en in de machinekamer en er brand uitbrak. Dikke rookpluimen stegen op uit het accommodatieblok. Het besturingssysteem van het schip viel volledig uit. Er werd een noodsignaal uitgezonden en 20 bemanningsleden evacueerden het schip in reddingsvlotten, terwijl drie anderen aan boord bleven terwijl de reddingsoperaties werden voortgezet. De 20 personen in de reddingsvlotten werden veilig aan land gebracht in Khasab in Oman. Omaanse marine-eenheden werkten aan het assisteren van de drie bemanningsleden die vermoedelijk nog aan boord waren. De Thaise marine coördineerde via het hoofdkwartier van de Combined Maritime Forces in Bahrein, onderhield contact met Thaise ambassades in Bahrein, de VAE en Oman, en werkte samen met de UK Maritime Trade Operations (UKMTO) om de zoek- en reddingspogingen te ondersteunen. Ook werkte de Thaise marine samen met de afdeling Consulaire Zaken van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Maritieme Dienst en het Thaise Maritieme Handhavingcommandocentrum om alle 23 bemanningsleden bij te staan en hun veilige terugkeer naar Thailand te regelen. (Timsen, 12-3-2026).

Vrachtschip in brand na te zijn geraakt door een projectiel

Op 11 maart 2026 om 11.10 uur werd de MAYUREE NAREE, eigendom van de in Bangkok gevestigde rederij Precious Shipping en met 23 personen aan boord, allen Thaise staatsburgers, getroffen door twee projectielen op 11 mijl ten noorden van Oman, kort nadat het schip de Straat van Hormuz was gepasseerd. Het was onderweg van Khaliua (VAE) naar Kandla (Gujarat) om te ballasten. Twee projectielen troffen het schip boven de waterlijn, waardoor explosies ontstonden aan de achtersteven en in de machinekamer en er brand uitbrak. Dikke rookpluimen stegen op uit het accommodatiegedeelte. Het besturingssysteem van het schip viel volledig uit. Er werd een noodsignaal uitgezonden en 20 bemanningsleden evacueerden het schip in reddingsvloten, terwijl drie anderen aan boord bleven terwijl de reddingsoperaties werden voortgezet. De 20 personen in de reddingsvloten werden veilig aan land gebracht in Khasab in Oman. Eenheden van de Omaanse marine probeerden de resterende drie bemanningsleden, die zich vermoedelijk nog aan boord bevonden en volgens sommige berichten vermist werden, bij te staan.

De Thaise marine coördineerde via het hoofdkwartier van de Combined Maritime Forces in Bahrein, onderhield contact met de Thaise ambassades in Bahrein, de VAE en Oman, en werkte samen met de UK Maritime Trade Operations (UKMTO) om de zoek- en reddingsacties te ondersteunen. Daarnaast werkte de marine samen met de afdeling Consulaire Zaken van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Maritieme Dienst en het Thaise Maritieme Handhavingscommandocentrum om alle 23 bemanningsleden bij te staan en hun veilige terugkeer naar Thailand te regelen.

De rederij beweerde dat zij de protocollen volgde, strikte veiligheidsmaatregelen had getroffen en voortdurend contact had gehad met de UKMTO voordat het schip de overtocht probeerde te maken. Zij meldde dat het schip gedekt was door een oorlogsrisicoverzekering.

Het containerschip ONE MAJESTY onderweg van Jebel Ali naar Mundra, raakte beschadigd aan de achtersteven tijdens een afzonderlijke aanval op de ochtend van 11 maart. Het schip voer op ongeveer 25 zeemijl ten noordwesten van Ras Al Khaimah, een klein kustemiraat in de Verenigde Arabische Emiraten, op ongeveer 97 kilometer van de Straat van Hormuz. Het schip liep een gat op in een plank die de achterkant van het schip boven de waterlijn bedekte, en een ander gat in de vloer van de stuurhut. Er werd geen wateroverlast geconstateerd en geen bemanningsleden, waaronder Japanse staatsburgers, raakten gewond. Het schip bleef operationeel. Het is naar verluidt in zuidwestelijke richting gevaren, weg van de Straat van Hormuz, en lag voor anker in de Perzische Golf, op ongeveer 150 kilometer van de plaats van het incident. Het schip, eigendom van Mitsui OSK Lines (MOL) en geëxploiteerd door Ocean Network Express (ONE), een consortium dat gedeeltelijk in handen is van MOL, lag ten tijde van de aanval voor anker in de Perzische Golf. (Timsen, 12-3-2026).

20 bemanningsleden gerepatrieerd

Twintig bemanningsleden van de MAYUREE NAREE, allen Thaise staatsburgers, die op 11 maart in de Straat van Hormuz door twee projectielen werden geraakt (volgens de Islamitische Revolutionaire Garde), arriveerden op 16 maart op de luchthaven Suvarnabhumi in Bangkok. Drie matrozen werden nog steeds vermist. De Iraanse Revolutionaire Garde beweerde dat het schip, ondanks hun waarschuwingen, de Straat van Hormuz was binnengevaren. De eigenaar van het schip, Precious Shipping, beloofde de bemanning bij te staan, onder andere met medische onderzoeken en psychologische begeleiding. De hoogste prioriteit bleef het vinden van de drie vermiste bemanningsleden. Men vermoedde dat zij vastzaten in de machinekamer, die door de projectielen was beschadigd. (Timsen, 16-3-2026).

Verlaten schip dreef Iraanse wateren in.

De MAYUREE NAREE is vanuit Omaanse wateren naar Iraanse wateren gedreven, wat heeft geleid tot overleg met het Thaise ministerie van Buitenlandse Zaken om de veiligheid van de drie overgebleven Thaise bemanningsleden te waarborgen. Op 15 maart ontving de Koninklijke Thaise Marine informatie van de Koninklijke Marine van Oman dat het schip de territoriale wateren van Oman had verlaten. Het Thaise ministerie van Buitenlandse Zaken onderhandelde met de Iraanse autoriteiten om de resterende bemanningsleden, die vermoedelijk vastzitten op het beschadigde schip, te bevrijden. De Koninklijke Thaise Marine blijft de situatie volgen en coördineert de inspanningen met partners, waaronder Oman en de Verenigde Arabische Emiraten.

Oman heeft verklaard dat het klaarstaat om de monitoring te hervatten als het schip terugkeert naar zijn territoriale wateren. (Timsen, 18-3-2026).

Drie bemanningsleden worden nog steeds vermist.

De Thaise autoriteiten zetten hun zoektocht voort naar de drie bemanningsleden van de MAYUREE NAREE, die nog steeds vermist zijn nadat het schip in de Straat van Hormuz werd aangevallen. Op 30 maart zei Panidol Patchimsawat, waarnemend directeur-generaal van de afdeling Informatie en plaatsvervangend woordvoerder van het ministerie van Buitenlandse Zaken, dat het ministerie de vermiste bemanningsleden sinds de aanval in de gaten houdt. De Thaise minister van Buitenlandse Zaken, Sihasak Phuangketkeaw, nam eerder op 12 maart contact op met zijn ambtgenoten in Oman en op 15 maart met die in Iran om hulp te vragen voor alle 20 Thaise bemanningsleden aan boord, inclusief de drie die nog steeds vermist zijn. De eigenaar van het schip, Precious Shipping Public Company, heeft gespecialiseerde zoek- en reddingsteams ingezet om het beschadigde schip te inspecteren. De operatie wordt bemoeilijkt door brandschade en ondergelopen machinekamers, maar de teams hebben alle toegankelijke gebieden grondig doorzocht. Tot nu toe is er geen spoor van de drie bemanningsleden gevonden. (Timsen, 30-3-2026).



MSC ISHYKA, IMO 9154206, 25.996 GT, 13.352 NT, 33.985 DWT, te water als CONTI CARTEGENA, 5-12-1997 opgeleverd door Daewoo Heavy Industries Ltd., Okpo Yard (4053) als SEA-LAND ARGENTINA aan Conti 1 Alemania Schiffahrts GmbH & Co. K.G. Nr.2, Hamburg-Duitsland (DGVN), in beheer bij Conti Reederei. 2460 TEU. 1998 in beheer bij NSB Niederelbe Schiffahrts GmbH & Co. K.G. 12-2000 herdoopt MSC PROVENCE. 12-2001 herdoopt CONTI CARTAGENA. 6-2003 herdoopt CMA CGM EAGLE. 3-2004 herdoopt CONTI CARTAGENA. 3-2005 herdoopt CAP PILAR. 4-2007 herdoopt MOL SPLENDOR. 4-2009 herdoopt CONTI CARTAGENA. 16-4-2014 verkocht van Conti Castillo Schiffahrts GmbH & Co. K.G. m.s. "Conti Cartegena", Duitsland aan Cazalet Investments Corp., Liberia (A8UW7), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol, herdoopt MSC ISHYKA. 5-2023 verkocht aan Pasithea Oceanway Ltd., Liberia (A8UW7), in beheer bij MSC Shipmanagement Ltd., Limassol. (Foto: Carlo Martinelli, 13-5-2014, Genua).

Iran eiste de verantwoordelijkheid op voor de aanval op het containerschip.

Op 4 april 2026 claimde de Iraanse Revolutionaire Garde een droneaanval op de MSC ISHYKA, een schip dat vaart op een regionale route tussen India, Afrika en de Perzische Golf en dat aangemeerd lag in Manama, Bahrein. Het schip zat vast in de Golf toen Amerikaanse troepen Iran aanvielen op 28 februari. Het AIS-sigitaal verscheen opnieuw op de ochtend van 2 april bij een andere nabijgelegen aanlegplaats in Manama. Ongeveer 24 uur later stopte de AIS-transmissie opnieuw en is sindsdien niet meer verschenen. Het was onduidelijk of het schip continu in Bahrein was gebleven of dat het betrokken was bij de handel binnen de Golf. Op 6 april had geen enkele autoriteit of omstander de aanval bevestigd; de Revolutionaire Garde heeft eerder successen geclaimd bij aanvallen die niet plaatsvonden of hun doel misten. UKMTO heeft de geclaimde droneaanval op de MSC ISHYKA III weggelaten uit de officiële dagelijkse lijst van bevestigde scheepvaartincidenten in de Golf. Het schip is eigendom van Pasithea Oceanway Ltd., een holdingmaatschappij met een postadres bij een MSC-kantoor op Cyprus. Ondanks de beweringen van de Revolutionaire Garde heeft MSC geen aantoonbare banden met Israël, afgezien van het leveren van scheepvaartdiensten aan Israëlische havens. Het schip heeft geen directe eigendoms- of operationele banden met Israëlische belangen en heeft Israël de afgelopen zes maanden niet aangedaan. De aan Iran gelieerde Houthi-rebellen hebben in het verleden MSC-schepen aangevallen op basis van een vermeende, maar kennelijk ongegronde, link met de Israëlische scheepvaart. (Timsen, 6-4-2026).

ONE MAJESTY, IMO 9424912, Container Ship, 78.410 GT, 79.443 DWT, 24-1-2010 opgeleverd als MOL MAJESTY aan Camellia Container Carrier S.A., Marshall Islands, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 1-2010 over aan M&S Shipping 2 Corp., Marshall Islands, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 8-2021 herdoopt ONE MAJESTY. 29-5-2023 verkocht aan Viridian Maritime Inc., Marshall Islands, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd. 18-6-2025 verkocht aan Mitsui OSK Lines Ltd., 6-2025 vlag: Japan (7KSX).

Het containerschip ONE MAJESTY, onderweg van Jebel Ali naar Mundra, raakte beschadigd aan de achtersteven tijdens een aanval op de ochtend van 11 maart. Het schip voer op ongeveer 25 zeemijl ten noordwesten van Ras Al Khaimah, een klein kustemiraat in de Verenigde Arabische Emiraten, op ongeveer 52 mijl van de Straat van Hormuz. Het schip liep een gat op in een plank die de achterkant van het schip boven de waterlijn bedekte, en een ander gat in de vloer van de stuurhut. Er werd geen wateroverlast

geconstateerd en geen bemanningsleden, waaronder Japanse staatsburgers, raakten gewond. Het schip bleef operationeel. Het is naar verluidt in zuidwestelijke richting gevaren, weg van de Straat van Hormuz, en lag voor anker in de Perzische Golf, op ongeveer 150 kilometer van de plaats van het incident. Het schip, eigendom van Mitsui OSK Lines (MOL) en geëxploiteerd door Ocean Network Express (ONE), een consortium dat gedeeltelijk in handen is van MOL, lag ten tijde van de aanval voor anker in de Perzische Golf. (Timsen, 12-3-2026).

PINE GAS, IMO 9315680, LPG Tanker, 47.173 GT, 58.585 DWT, 17-11-2006 opgeleverd door Hyundai Heavy Industries Co. Ltd (1718) als CAPTAIN MARKOS NL. 10-9-2021 verkocht aan Seven Islands Shipping Ltd., India (VTLJ), 9-2021 herdoopt PINE GAS.



JAG VASANT, IMO 9307750, LPG Tanker, 48.772 GT, 54.478 DWT, 11-4-2006 kiel gelegd, 30-11-2006 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (2204) als BRITISH COMMERCE aan BP Shipping Ltd., Isle of Man. 19-9-2018 verkocht aan Great Eastern Shipping Co. Ltd., India (AWZI), 9-2028 herdoopt JAG VASANT. (Foto BRITISH COMMERCE: Foggy/Shipspotting, 13-4-2026, Singapore).

Twee Indiase LPG-tankers kregen toestemming om veilig door de Straat van Hormuz te varen. De twee LPG-tankers JAG VASANT (IMO: 9307750) en PINE GAS, die onder Indiase vlag varen, zouden door de Straat van Hormuz naar India varen nadat ze toestemming hadden gekregen van de Iraanse autoriteiten. De tankers vertrokken in de vroege ochtend van 23 maart 2026 uit Mina al Ahmadi en voeren dicht langs de Iraanse kust. Ze zouden tussen de eilanden Larak en Qeshm doorgaan, een route die door de Iraanse autoriteiten is aangewezen voor schepen die een veilige doorgang hebben gekregen. De JAG VASANT, gecharterd door Bharat Petroleum Corporation, vervoerde ongeveer 47.600 ton LPG en was op weg naar Kandla, met een verwachte aankomsttijd van 26 maart. De PINE GAS, gecharterd door Indian Oil Corporation, vervoerde 45.000 ton LPG en was op weg naar New Mangalore, met een verwachte aankomsttijd van 27 maart. (Timsen, 25-3-2026).

SAFEEN PRESTIGE, IMO 9593517 (NB-337), 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).

4-3-2026 tijdens een reis van Ghantoot, Abu Dhabi naar Jeddah in de Straat van Hormuz op 2 mijl noord van Oman, om circa 13:00 uur (MT), getroffen door een raket aan de achtersteven, net boven de waterlijn, waardoor er brand uitbrak in de machinekamer. De 24 bemanningsleden zijn van boord gehaald door de marine van Oman. (Foto:).

Verlaten containerschip in brand

Een satellietfoto van 18 maart toonde grote rookpluimen die opstegen uit de SAFEEN PRESTIGE in de Straat van Hormuz. Het schip bevond zich op ongeveer 4,5 zeemijl ten noordoosten van Ra's Makhbūq in Oman. Het schip vloog volledig in brand en ook de lading werd vernietigd.

De SAFEEN PRESTIGE werd op 4 maart aanvankelijk geraakt door een onderwaterrobot (AUV), waardoor er brand uitbrak in de machinekamer. De voltallige bemanning verliet het schip. Een navigatie-waarschuwing, uitgegeven op 18 maart door het Pakistaanse Nationale Hydrografische Bureau, dat verantwoordelijk is voor het deel van de Perzische Golf waar de SAFEEN PRESTIGE zich bevond, alarmeerde andere schepen in het gebied dat het schip in brand stond. (Timsen, 27-3-2026).

Containerschip gezonken na wekenlange brand.

De SAFEEN PRESTIGE, geëxploiteerd door de in de VAE gevestigde Ad Ports Group, is vermoedelijk gezonken in de Straat van Hormuz na schade opgelopen te hebben tijdens een Iraanse aanval. Volgens een maritiem bericht van Navaresa IX van 1 april werd het wrak gevonden voor de kust van het schiereiland Musandam in Oman, op een waterdiepte van ongeveer 120 meter.

Het schip werd op 4 maart geraakt tijdens de doorvaart door de regio, waardoor er brand aan boord uitbrak en de bemanning geëvacueerd moest worden. In de weken daarna toonden satellietbeelden en video's het schip nog steeds in brand, wat de vrees voor verdere schade aanwakkerde. Het zinken van de 'Safeen Prestige' betekende het eerste bevestigde totale verlies van een commercieel schip sinds het begin van de vijandelijkheden in de regio, wat een aanzienlijke escalatie van het risico voor het scheepvaartverkeer inluidde. Sinds het begin van het conflict zijn er in de Perzische Golf al meer dan 20 incidenten geweest, waarbij schepen werden geraakt, beschadigd of indirect betrokken raakten bij militaire operaties. (Timsen, 4-4-2026).

SAFESEA VISHNU, IMO 9327009, Crude Oil Tanker, 42.010 GT, 73.976 DWT, 2009 opgeleverd als DAVINIA. 9-2007 herdoopt HONG ZE HU. 6-2021 vlag: Marshall Islands (V7A4838). 6-2021 herdoopt FAIR WINDS. 17-9-2025 verkocht aan Vishnu Ocean Carriers Ltd., Marshall Islands (V7A4838), in beheer bij Safesea Transport Inc., Piscataway NJ, U.S.A. en Bravo Ship Management Pvt. Ltd., Chennai, India, 9-2025 herdoopt SAFESEA VISHNU.

Twee tankers in brand voor de kust van Basra - één bemanningslid omgekomen

Een Indiaas bemanningslid kwam om het leven toen de SAFESEA VISHNU, samen met de ZEFYROS (IMO 9515917), op 11 maart 2026 om 23.52 uur door Iran werd aangevallen nabij de haven van Khor Al Zubair, vlakbij Basra. De tankers werden getroffen door met explosieven beladen droneboten en vervoerden naar schatting 400.000 vaten Iraakse ruwe olie. De overige 15 Indiase bemanningsleden aan boord van de SAFESEA VISHNU, zijn inmiddels geëvacueerd en in veiligheid gebracht. Een boot van de Iraakse havenmaatschappij begon met de redding van de in totaal 38 bemanningsleden van beide tankers. Ook vijf sleepboten namen deel aan de zoek- en reddingsoperatie. Enkele overlevenden raakten gewond; de medische evaluatie was op de ochtend van 12 maart nog gaande.

De SAFESEA VISHNU, lag aangemeerd nabij Umm Qasr en het havengebied van Khor al-Zubair. De 'Zefyros', met een bemanning van 22 Georgische staatsburgers aan boord, was bezig met een ladingoverdracht van schip naar schip met de SAFESEA VISHNU. Het schip vervoerde gecondenseerde energieproducten van de Basra Gas Company, alvorens 30.000 ton nafta te laden, aldus de Iraakse Staatsorganisatie voor Oliemarketing (SOMO). Alle 22 bemanningsleden van dit schip werden veilig gered en overgebracht naar een Iraaks schip. De brand werd onder controle gebracht en uiteindelijk geblust met de hulp van Iraakse brandweereenheden en lokale havenautoriteiten. Beide tankers bleven achter als verkooldes wrakken met slagzij naar bakboord. Na de aanval schortte de Iraakse General Ports Company de activiteiten van haar olieterminals op.

Iran heeft de verantwoordelijkheid voor de aanvallen opgeëist. De Safesea Transport Group en Safesea Group, beide gevestigd in de VS, zijn de commerciële en economische exploitanten van de SAFESEA VISHNU. Het schip was gecharterd door een bedrijf dat onder contract opereert met SOMO. De ZEFYROS is eigendom van Zefyros Trading SA, met het in het VK gevestigde Cygnus Tankers Ltd. als commerciële exploitant en de familiegroep George & Vassilis Michael als economische eigenaar. De SAFESEA VISHNU, was recentelijk actief in de Perzische Golf en was op weg naar de haven van Khor Al Zubair in Irak, met als laatst geregistreerde route KAZ OPL, een offshore laadpunt nabij de Iraakse kust. (Timsen, 12-3-2026).

SHENLONG, IMO 9379210, Crude Oil Tanker, 85.030 GT, 159.021 DWT, 24-9-2009 opgeleverd als SHENLONG SPIRIT. 10-2-2025 verkocht aan Shenlong Shipping Ltd., Liberia (5LVH9), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd., Athene, 2-2025 herdoopt SHENLONG.

Tanker voer in donkere modus door de Straat van Hormuz

De SHENLONG, met een miljoen vaten Saoedische ruwe olie aan boord, voer de afgelopen dagen door de Straat van Hormuz met het AIS-systeem uitgeschakeld. Het was een van de eerste grote tankers die de Perzische Golf verliet sinds het scheepvaartverkeer door deze knelpunt vrijwel volledig stilviel. De tanker, die wordt geëxploiteerd door het Griekse Dynacom Tankers Management Ltd., had op 1 maart 2026 ruwe olie geladen in de haven van Ras Tanura en vertrok op 3 maart. Op 4 maart 2026 schakelde het schip het AIS-systeem uit in de Perzische Golf, terwijl het richting Hormuz voer. Op de ochtend van 8 maart, nabij de Indiase kust in de Straat van Hormuz, begon het schip weer signalen uit te zenden. De tanker, eigendom van Shenlong Shipping Ltd. en beheerd door Dynacom Tanker Management Ltd., arriveerde op 11 maart in Mumbai met 135.335 ton ruwe olie aan boord. (Timsen, 19-3-2026).

SMYRNI, IMO 9493779, Crude Oil Tanker, 83.562 GT, 149.998 DWT, 17-8-2011 opgeleverd als SMYRNI aan Pisces Finance Ltd., Liberia (A8YB6), in beheer bij Dynacom Tankers Management Ltd.

Tweede Griekse tanker passeerde de Straat van Hormuz

Een tweede grote tanker onder Grieks beheer, de SMYRNI, is de Straat van Hormuz gepasseerd. De tanker had Saoedische ruwe olie geladen in Ras Tanura en voer op 10 maart 2026 door naar India.



Op 14 maart ging het schip ten anker in positie 19.06 NB en 072.31 OL voor de kust van Mumbai. De SMYRNI wordt beheerd door Dynacom Tankers. (Timsen, 16-3-2026. Foto: Arjan Elmendorp, 4-2-2015, Calandkanaal).

SOHAR LNG, IMO 9210816, LNG Tanker, 111.203 GT, 71.997 DWT. 30-5-2000 kiel gelegd, 28-12-2000 te water, 15-11-2001 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2162) als LAKSHMI aan Mitsui OSK Lines Ltd. 10-2002 herdoopt SOHAR LNG. 12-2002 herdoopt LAKSHMI. 3-2003 herdoopt SOHAR LNG. 10-2004 verkocht aan Energy Spring LNG Carrier S.A., Panama (H9ZZ), in beheer bij MOL LNG Transport Co. Ltd. 2-2005 in beheer bij Oman Ship Management Company LLC, Muscat, Oman.

Japanse LNG-tanker vaart door de Straat van Hormuz.

Het Japans gelieerde LNG-schip SOHAR LNG is met succes door de Straat van Hormuz gevaren op weg naar Muscat. Dit markeert de eerste doorvaart door een aan Japan gelieerd schip sinds de waterweg feitelijk werd afgesloten door het conflict in de regio, aldus de exploitant op 3 april 2026.

De LNG-tanker, mede-eigendom van Mitsui OSK Lines, heeft de overtocht veilig voltooid.

De doorvaart is een belangrijke ontwikkeling na weken van bijna volledige verstoring in een van 's werelds belangrijkste energiecoringen. De Straat van Hormuz verwerkt normaal gesproken ongeveer 20% van de wereldwijde olie- en LNG-transporten, maar het verkeer stortte in na de Amerikaans-Israëlische aanvallen op Iran eind februari en de daaropvolgende maatregelen van Teheran om de scheepvaart te beperken.

Er zijn in maart geen geladen LNG-tankers waargenomen die door de zeestraat voeren. De SOHAR LNG was op 22 februari vanuit Mundra vertrokken. (Timsen, 3-4-2026).

SOURCE BLESSING, IMO 9243198, 40.146 GT, 2003 opgeleverd als LYKES FLYER. 2005 herdoopt CP DENALI. 6-2006 verkocht aan Hapag-Lloyd Ships Ltd., U.K. 11-2006 verkocht aan Washington Express Trust, United States of America, 11-2006 herdoopt WASHINGTON EXPRESS. 22-1-2007 verkocht aan Wilmington Trust Co., Liberia. 2-2018 verkocht aan Wilmington/Hapag-Lloyd USA LLC, Liberia. 25-6-2019 verkocht aan Washington Express Trust, Liberia. 28-9-2023 verkocht aan Sounion Trader Shipping LTD., Liberia. 9-7-2021 verkocht aan Sounion Marine S.A., Liberia, 7-2021 herdoopt SOUNION TRADER. 26-5-2024 verkocht aan Well Wonder 1 Ltd., Liberia (5LBM3), in beheer bij Mascot Ocean Ltd., Fujian, China, 5-2024 herdoopt SOURCE BLESSING.

Schip van Hapag Lloyd getroffen door projectiel

Op 12 maart 2026 om 02:20 uur werd de SOURCE BLESSING, onderweg van Hamad naar Sohar toen de oorlog uitbrak, geraakt door fragmenten van een onbekend projectiel, 35 zeemijl ten noorden van Jebel Ali, en liep materiële schade op. Een kleine brand die in de machinekamer was ontstaan, kon door de bemanning worden geblust. De bemanning bleef naar verluidt ongedeerd. Het containerschip werd op dat moment gebruikt door de Gemini Cooperation. Het lag voor anker op positie 25.54 NB en 055.30 OL in het noordwestelijke deel van de Perzische Golf. De geregistreerde eigenaar van het schip is Well Wonder 1 Ltd. in Fujian. Het containerschip is gecharterd door Hapag-Lloyd, dat het schip onderverhuurd heeft aan zijn alliantiepartner Maersk. De SOURCE BLESSING wordt ingezet op Maersks M04-pendeldienst in de Golf. Het schip werd gebouwd in Taiwan en geëxploiteerd door Lykes Lines als de LYKES FLYER en meer recentelijk als de WASHINGTON EXPRESS door Hapag-Lloyd. (Timsen, 12-3-2026).

STAR GWYNETH, IMO 9301031, Bulk Carrier, 43.027 GT, 82.790 DWT, 6-2006 opgeleverd als FILOMENA LEMBO. 3-2014 herdoopt ABYO GWYNETH. 5-12-2014 verkocht aan Star Alta II LLC, Marshall Islands (V7IY2), in beheer bij Starbulk S.A., 12-2014 herdoopt STAR GWYNETH.

In de nacht van 10 maart werd ook de bulkcarrier STAR GWYNETH (IMO: 9301031), onderweg van Paranagua naar Dubai na het lossen van een lading graan in de Arabische Golf, getroffen. Het schip lag ongeveer 50 mijl ten noordwesten van Dubai en was daarmee het derde schip dat binnen vijf uur door een aanval werd getroffen. De aanval veroorzaakte schade aan de romp, maar alle bemanningsleden bleven ongedeerd. Het schip, dat voor anker lag op positie 25.54 NB en 055.30 OL, liep een gat op boven de waterlijn ter hoogte van laadruim I. Volgens Hamish Norton, president van Star Bulk, veroorzaakte het onbekende projectiel zeer weinig schade. Er was geen waterlekage, geen vervuiling en er vielen geen gewonden. Het schip kon op eigen kracht naar een reparatiewerf varen.

Amerikaanse militairen meldden vannacht dat ze meerdere Iraanse marineschepen, waaronder twee mijnenleggers, in de buurt van de Straat van Hormuz hadden uitgeschakeld. (Timsen, 12-3-2026).

ZEFYROS, IMO: 9515917, zie SAFESEA VISHNU



ALTURA, IMO 9292199, Crude Oil Tanker, 84.491 GT, 163.750 DWT, 25-7-2005 opgeleverd als BESIKTAS DARDANELLES. 5-2024 herdoopt KAYSERI. 19-11-2025 verkocht van Kayseri Shipping S.A., Panama aan Sea Grace Shipping Ltd., Sierra Leone (9LU2078), in beheer bij Pergamon Denizcilik Isletmeler, Istanbul, herdoopt ALTURA.

Tanker beschadigd door drones in de Bosporus

De tanker ALTURA, eigendom van Pergamon Shipping en afkomstig uit de Russische haven Novorossiysk, werd op 25 maart 2026 aangevallen op 22 kilometer van de Bosporus. De aanval op de tanker, die 140.000 ton olie vervoerde, werd uitgevoerd met behulp van zowel onbemande luchtvaartuigen als onbemande onderwaterrobots. De tanker stond onder sancties van de Europese Unie en werd geclassificeerd als een "schaduwtkanker". Er werd schade geconstateerd aan het bovenste gedeelte van het schip en de machinekamer, die onder water kwam te staan. Er vielen geen gewonden. De sleepboten KURTARMA 11 en KURTARMA 12, samen met de snelle boot KIYI EMNIYETI 5 van de Turkse kustwacht, werden naar de locatie gestuurd om assistentie te verlenen. (Timsen, 25-3-2026, Foto BESIKTAS DARDANELLES: Arjan Elmendorp, 24-2-2021, Maamond).

ANATOLY KOLODKIN, IMO 9610808, Crude Oil Tanker, 66.855 GT, 118.316 DWT, 13-1-2013 opgeleverd als ANATOLY KOLDOKIN aan Sandoy Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij SCF Novoship JSC. 7-2023 in beheer bij SCF Novoship JSC en SCF Management Services. 12-7-2016 in beheer bij Sun Ship Management. 1-2022 in beheer bij SCF Management Services Ltd. 21-4-2022 in beheer bij Sun Ship Management. 31-7-2023 in beheer bij Oil Tankers SCF Management FZCO. 12-2023 vlag: Panama. 23-1-2024 in beheer bij Oil Tankers SCF Management FZCO, Dubai en Stream Ship Management FZCO. 3-2024 vlag: onbekend. 4-2024 vlag: Rusland (UAAA7). 25-9-2024 in beheer bij Oil Tankers SCF Management FZCO, Dubai en South Fleet Ltd., St. Petersburg,

Russische tanker, die onder sancties valt, onderweg naar Cuba.

De ANATOLY KOLODKIN, die op 8 maart 2026 vanuit de Russische haven Primorsk vertrok, werd op 18 maart voor de kust van Ouessant gespot. De gesanctioneerde tanker werd geëscorteerd door het fregat SOOBRAZITELNIY. Het schip vervoerde meer dan 700.000 vaten Russische ruwe olie. De bestemming was Cuba, waar de acute energietekorten moesten worden verlicht. De verwachte aankomst in Matanzas was

eind maart. De aankomst van de lading zou de eerste grote brandstoflevering aan het eiland in drie maanden betekenen, nadat de regering-Trump een zeeblokkade in het Caribisch gebied had ingesteld en dreigde met importheffingen op landen die olie aan Cuba leveren. Dit leidde ertoe dat Mexico in februari zijn leveringen opschortte, wat de langste periode zonder leveringen in minstens twaalf jaar tijd markeerde. De Russische lading zal echter geen onmiddellijke verlichting bieden. De ruwe olie uit de Oeral moet eerst worden geraffineerd, een proces dat 20 tot 30 dagen kan duren. Desondanks vormden de 730.000 vaten een cruciale levenslijn voor een eiland dat afhankelijk is van brandstof om ziekenhuizen, transport en essentiële diensten draaiende te houden. Ondertussen vervolgde de SEA HORSE, die ook Russische ruwe olie naar Cuba vervoerde, haar reis over de Atlantische Oceaan nadat deze in februari was onderbroken vanwege het Amerikaanse embargo. (Timsen, 19-3-2026).

ANATOLY KOLODKIN op weg naar de Atlantische Oceaan

De Britse Royal Navy volgde begin maart de Sovcomflot-tanker ANATOLY KOLDOKIN, geladen met 730.000 vaten Russische ruwe olie in Primorsky, en stuurde op 19 maart het in Portsmouth gestationeerde oorlogsschip HMS MERSEY samen met een Wildcat-helikopter eropuit om de doorvaart van de tanker door het Engelse Kanaal te volgen. Het oorlogsschip voltooide een 48 uur durende monitoringsmissie terwijl de tanker het Kanaal verliet en koers zette naar de Atlantische Oceaan. De tanker werd door het Kanaal begeleid door het Russische fregat RFN SOOBRAZITELNY van de Steregushchiy-klasse. Het fregat keerde echter inmiddels oostwaarts terug.

De ANATOLY KOLDOKIN stond onder sancties van de VS, het VK en de EU. Men vermoedde dat het schip op weg was naar Matanzas. De commandant van het Zuidelijk Commando, generaal Francis Donovan van de marine, bevestigde op 19 maart dat de VS de tanker ook in de gaten hielden. (Timsen, 20-3-2026).

De Shadow-tanker vaart door de Caribische Zee.

De gesanctioneerde tanker ANATOLY KOLDOKIN vaart momenteel door de Caribische Zee met een lading van ongeveer 730.000 vaten ongeraffineerde ruwe olie. Na de Atlantische Oceaan te zijn overgestoken met een gemiddelde snelheid van 11 knopen, heeft de tanker zijn AIS-koers bijgewerkt, die een directe koers naar Cuba aangeeft. Op 26 maart was het schip nog vijf vaardagen verwijderd van Cuba. De laatste tanker die in Cuba aanmeerde met ruwe olie uit het buitenland was de OCEAN MARINER op 9 januari, met een lading uit Mexico. Omdat de lading olie betrof, terwijl Cuba diesel nodig heeft, suggereerden de lading (en de grootte van het schip) dat de ANATOLY KOLDOKIN ofwel naar het oliecentrum Matanzas (noordwesten) ofwel naar Cienfuegos (zuid-centraal) zou kunnen varen, een baai met een grote raffinaderij.

De doorvaart door het Kanaal en de Straat van Ouessant rond 16 maart vond plaats onder begeleiding van de Russische korvet SOOBRAZITELNIY van de Steregushchiy-klasse, wat wijst op een strategische prioriteit voor het transport.

Een Amerikaanse torpedobootjager is gepositioneerd in de wateren ten noorden van Cuba. Analisten verwachten dat de tanker zijn AIS-systeem zou uitschakelen zodra hij de Cubaanse kust naderde, om het exacte lospunt te verbergen. De lading leek een cruciale energiemissie te zijn om het huidige brandstoftekort in Cuba te verlichten. Terwijl de onder Hongkongse vlag varende tanker SEA HORSE, die een lading diesel vervoerde, vanwege een mechanisch defect naar Trinidad werd omgeleid, blijft de ANATOLY KOLDOKIN de belangrijkste Russische energietransporteur die actief is in de regio. (Timsen, 27-3-2026).

ARCTIC METAGAZ, IMO 9243148 (NB-337), 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 (UAF8), 4-2025 herdoopt ARCTIC METAGAZ. 15-10-2025 in beheer bij Ocean Speedstar Solutions OPC, Mumbai en SMP Techmanagement LLC, St. Petersburg.

24-2-2026 van Moermansk met ongeveer 62.000 ton LNG vertrokken naar (waarschijnlijk) China. 3-3-2026 om 04:00 uur LT in de Middellandse Zee, op ongeveer 150 mijl ten zuidoosten van Malta, geraakt door (waarschijnlijk) een drone waarop explosies volgen en brand uitbrak, de bemanning verliet het schip, de tanker dreef daarop onbeheerd.

Verzwakte tanker zwaar getroffen door Mistral

De situatie rond de ARCTIC METAGAZ bereikte een kritiek punt toen de weersomstandigheden verslechterden. Een krachtige noordwestelijke Mistral raasde op 15 maart over het gebied. De golven bereikten een hoogte van 3,4 tot 4 meter. De tanker, die al 30 graden slagzij maakte, liep enorme schade op. Experts vreesden dat de romp, verzwakt door de eerste explosies, zou bezwijken onder de druk van de golven. Het schip vervoerde 60.000 ton LNG en 900 ton stookolie, waarvan een olielek een bedreiging zou vormen voor de Maltese en Italiaanse kustlijnen. Italiaanse en Maltese schepen stonden paraat, maar door de zware zee was het fysiek onmogelijk om aan boord te gaan of het schip te slepen. Een Italiaans P72A-vliegtuig bleef de afgedreven positie vanuit Sigonella in de gaten houden. De sanctiestatus van het schip bleef een diplomatiek obstakel, wat het juridische kader voor een noodinterventie door in de EU gevestigde

bergingsbedrijven bemoeilijkt. Als de ARCTIC METAGAZ de storm van vannacht overleeft zonder te breken, kan er op de ochtend van 16 maart een cruciale kans ontstaan om het schip te bergen. Volgens de laatste Navtex-waarschuwingen en OSINT-monitoren bevond het wrak zich op positie 35.16 NB en 013.36 OL – op ongeveer 50 mijl van zowel Lampedusa als Malta. (Timsen, 15-3-2026).

Analyse door een bergingsdeskundige van de situatie rond de beschadigde tanker

Volgens bergingsingenieur Sylvia Tervoort-ter Haar, die als officier en werktuigkundige op chemische tankers heeft gewerkt en in 2008 bergingsinspectrice werd bij SMIT Salvage, waar ze een leidende rol speelde in meer dan 25 grote bergingsoperaties, waaronder de berging van de COSTA CONCORDIA, vormde de berging van de ARCTIC METAGAZ een enorme veiligheidsuitdaging voor bergingsbedrijven. Zij moesten immers eerst een enorme hoeveelheid gegevens verzamelen voordat ze het schip konden betreden. Ze beschreef het ook als een politieke gebeurtenis vanwege de vragen over welk land de leiding zou nemen, wie de verantwoordelijkheid zou dragen en of het schip wel verzekerd was. Bergingsbedrijven zouden waarschijnlijk aarzelen om zich ermee te bemoeien totdat ze wisten of en door wie ze betaald zouden worden.

Het overpompen van LNG tijdens bergingsoperaties is sowieso al extreem moeilijk, omdat de lading op -162 °C moet worden gehouden. De laadsystemen van de tanker bleken echter ernstig beschadigd, waardoor het overpompen van de LNG onmogelijk was. De romp was verzwakt door de grote gaten en helde over. Twee tanks leken te zijn geëxplodeerd, terwijl twee andere mogelijk nog intact waren. De LNG zal verdampen omdat er geen motoren draaien om de temperatuur te handhaven. Er vormt zich een geurloze en kleurloze stoomwolk. Als deze ontbrandt, is de vlam mogelijk onzichtbaar voor het blote oog, vooral bij daglicht.

Zonder voldoende informatie is het betreden van het schip levensgevaarlijk. Het naderen met een sleepboot zou de stoomwolk kunnen doen ontbranden door de uitlaatpijp. Om dezelfde reden kan een helikopter niet worden ingezet, tenzij de exacte omvang van de stoomwolk bekend is en de windomstandigheden stabiel zijn.

De Libische autoriteiten zouden een grote verantwoordelijkheid op zich nemen op een moment dat ze mogelijk nog niet over alle noodzakelijke informatie over het schip beschikken. Het schip kon elk moment exploderen, zelfs veel later. Het vormde een risico voor kranen, pijpleidingen en de gehele haveninfrastructuur, inclusief de onderwaterinfrastructuur. Wat betreft bergingsbedrijven: er staan sancties op het helpen van gesanctioneerde schepen, zoals tijdelijke bevrozing van rekeningen. Elke interactie met gesanctioneerde schepen is riskant, tenzij de VN of de IMO garandeert dat er geen nadelige gevolgen zullen zijn.

Tervoort-ter Haar zou, indien betrokken, in eerste instantie uitgebreid gebruik maken van drones om de gassen te analyseren, temperaturen te bepalen en video-opnamen te maken van de romp en de laadruimen. AI-modellering van de stoompluim zou ook raadzaam zijn om te bepalen wat er aan boord gebeurt. De toestand van de LNG-tanks was van het grootste belang. Wanneer vloeibare LNG in contact komt met de stalen romp of zeewater, bestaat het risico van een snelle faseovergang: LNG zet uit tot 600 keer zijn volume bij de overgang naar een gasvormige toestand. Als dit explosief gebeurt, kan dit leiden tot verdere structurele schade en ertoe leiden dat het hele schip of delen ervan zinken.

Het kan weken of maanden duren voordat de LNG-dampwolk op natuurlijke wijze verdampt. Tot die tijd kan er van alles gebeuren. Zelfs een stuk staal dat met de golven meebeweegt, kan een vonk veroorzaken die tot een explosie leidt. De vloeibare stookolie kan bij geschikt weer van het oppervlak worden afgeschept als er lekkage optreedt. Dieselbrandstof verdampt gedeeltelijk, verspreidt zich gemakkelijker en wordt meegevoerd door golven en regen. Het methaan in LNG is een zeer krachtig broeikasgas en mag niet worden vrijgelaten. De potentiële acute schade aan het zeeleven in de Middellandse Zee was echter beperkt in vergelijking met andere vloeistoffen.

Als het schip zou zinken, zouden ook dieselbrandstof, stookolie, smeermiddelen en andere chemicaliën, zoals die in accu's, verloren gaan. Het besluit om het schip te laten zinken bracht potentiële conflicten met zich mee. Het was mogelijk dat een van de betrokken partijen, bijvoorbeeld Libië, ervoor zou kiezen, terwijl andere buurlanden zich ertegen zouden verzetten vanwege de milieurisico's. Het was volstrekt onduidelijk wie dan voor wat zou moeten betalen.

Volgens haar waren LNG-tankerrederijen er altijd van overtuigd dat er niets met hun schepen kon gebeuren, maar uitzonderlijke scenario's zoals sabotage of oorlogshandelingen moeten ook deel uitmaken van de risicobeoordeling, althans vanuit het perspectief van de verzekeraars. Dit zijn situaties waarop de industrie zich niet heeft voorbereid. Tervoort-ter Haar heeft dit onderwerp onderzocht en geconcludeerd dat LNG-tankers alleen naar behoren geborgen kunnen worden als ze droog en intact zijn of volledig leeggepompt zijn van LNG. De ARCTIC METAGAZ voldoet aan geen van beide criteria. Op 23 maart dreef het wrak in noordwestelijke richting, op ongeveer 65 kilometer van de kust. De gemeente Zuwara volgde de ontwikkelingen nauwlettend in realtime en werkte continu samen met de relevante autoriteiten. (Timsen, 24-3-2026).

Wrak naar Zuwara gesleept

Een sleepboot, gecontracteerd door de Libische autoriteiten, sleepte de ARCTIC METAGAZ op 24 maart naar een veilige plek voor de kust van Zuwara, aan de westkust van Libië. De operatie vereiste nauwkeurige berekeningen met betrekking tot de huidige staat van de romp, de weersomstandigheden en de aanwezigheid van brandstofresten aan boord. Sommige berichten meldden dat een van de sleepboten van de olieplatforms het schip bereikte en een sleepkabel aan de romp bevestigde, terwijl andere berichten stelden dat een van de lokale facties met een sleepboot en experts ingreep om de situatie te stabiliseren.

De laatste berichten vanuit de controlekamer in Libië, die is opgezet om de situatie te monitoren, plaatsten de ARCTIC METAGAZ op ongeveer 28 tot 40 mijl van de kust, nabij de gemeente Zwara ten westen van Tripoli. De berichten gaven aan dat de sleepboot het schip verplaatste, mogelijk in noordwestelijke richting, om de afstand tot de Libische offshore olie- en gasplatformen te vergroten. Stromingen en winden hadden het schip naar het zuidwesten gedreven.

De Libische sleepboot ASSAMEEDA (IMO: 9418420, Damen Stan Tug 2909, 2007, 285 GT, 4.790 EPK) werd gezien bij het wrak.

Andere berichten meldden dat de marine en de kustwacht schepen naar het gebied hadden gestuurd. De nationale oliemaatschappij had aangegeven dat het een complexe sleepoperatie zou worden vanwege de twee grote beschadigingen aan de romp.

De Vrije Zone van Misrata stuurde een gespecialiseerd team van de afdeling Maritieme Zaken aan boord van de sleepboot AL-SAMIDA om bij te dragen aan en steun te bieden aan de relevante operaties en de kustwacht en het Korps Havenbeveiliging bij de afhandeling van de tanker. Het WWF waarschuwde dat de tanker nog steeds "zeer instabiel" was en wees op "aanzienlijke milieurisico's". De Libische Nationale Oliemaatschappij werkte samen met het Italiaanse energiebedrijf Eni om de beschadigde tanker veilig naar de kust te slepen en een milieuramp te voorkomen. Het Libische bedrijf bevestigde dat het alle procedures had getroffen om milieurisico's te beperken en mogelijke lekkages of negatieve gevolgen te voorkomen. (Timsen, 25-3-2026. Libya Observer).

Libië lijkt de bergingsoperatie te hebben gestaakt.

Nadat functionarissen een konvooi van sleepboten hadden samengesteld, waaronder de offshore sleepboot MARIDIVE 701 (IMO 9590266), begonnen ze de ARCTIC METAGAZ in noord-noordoostelijke richting te sturen, aanvankelijk in de richting van Misrata en weg van gevoelige offshore olie- en gasinfrastructuur. Eind maart 30 bevond het konvooi zich op ongeveer 80 tot 86 zeemijl ten noordnoordoosten van Misrata, stevig in internationale wateren en op weg naar de grens van het Maltese zoek- en reddingsgebied, dat begint op ongeveer 34 graden noorderbreedte. De positie van het schip nabij 33.75 NB heeft vragen doen rijzen over de vraag of de verantwoordelijkheid voor de operatie opnieuw naar Malta zou kunnen verschuiven.

De route die het konvooi aflegde, leek in tegenspraak met eerdere verwachtingen dat het schip naar een Libische haven, zoals Misrata, zou worden gebracht voor stabilisatie en eventuele lossing van de lading. Het konvooi vaart nu juist weg van Libische havens die geschikt zijn voor een dergelijke operatie.

De structurele instabiliteit van het schip, in combinatie met onzekere omstandigheden rond de lading, heeft de bergingsplanning gecompliceerd. De International Crisis Group heeft de operatie als zeer risicovol bestempeld, wijzend op het potentiële milieugevaar dat de tanker met zich meebrengt en de logistieke moeilijkheid om de lading onder instabiele omstandigheden te beveiligen en te lossen.

Weersvoorspellingen zorgden voor nog meer onrust. Een zwaar weersysteem in het centrale Middellandse Zeegebied, verwacht tussen 1 en 3 april, kon winden tot 46 knopen en golven tot vijf meter hoog met zich meebrengen. Deze omstandigheden zouden de sleepkabels verder kunnen belasten en het risico op verlies van controle over het schip vergroten. Nadat het wrak zo'n 105 mijl ten NNO van Misrata was gedreven, waardoor de ARCTIC METAGAZ zich aan de rand van de Maltese zoek- en reddingszone bevond, leek Libië de bergingsoperatie op 1 april te hebben gestaakt.

De weeklange sleepoperatie heeft mogelijk de structurele schade verergerd, waardoor zeewater wellicht in extra compartimenten is binnengedrongen. Door het schip meer dan 100 mijl uit de kust te verplaatsen en terug te brengen in de richting waar het incident begon, hebben de Libische autoriteiten het directe risico voor hun kustlijn verminderd, maar de grotere vraag wie het schip uiteindelijk zal bergen blijft bestaan.

De heersende windrichting in de komende dagen kan het schip noordnoordoostwaarts van Libië afdrijven en terug de Maltese zoek- en reddingszone in duwen. De verantwoordelijkheid voor het schip zou dan weer bij Malta kunnen komen te liggen. Het schip bevond zich op 1 april op ongeveer 105 mijl NNO van Misrata. (Timsen, 1-4-2026).

Malta blijft het drijvende wrak van de tanker volgen.

De Maltese strijdkrachten bleven, in samenwerking met andere EU-agentschappen, de bewegingen van de ARCTIC METAGAZ volgen met behulp van hun surveillanceapparatuur.

De Libische strijdkrachten (AFM) meldden op 1 april dat luchtfoto's duidelijk lieten zien dat sleepboten, ingezet door de Libische autoriteiten, nog steeds ter plaatse waren en actief probeerden te voorkomen dat het schip richting de kust dreef. De tanker was de afgelopen dagen naar een positie op 105 mijl ten NNO van Misrata gesleept. De sleepoperatie werd officieel gestaakt op 2 april rond 04:00 uur 's ochtends op positie 33.50 NB en 16.43 OL vanwege zwaar weer met windstoten van 40-50 knopen en golven tot vijf meter hoog, veroorzaakt door het diepe lagedrukgebied Erminio. De weersomstandigheden in het centrale Middellandse Zeegebied zouden naar verwachting verder verslechteren. Er werden windstoten tot 46 knopen en golven tot vijf meter voorspeld tot en met 3 april. (Timsen, 2-4-2026).

CAFFA, IMO 9143611, General Cargo Ship, 2.914 GT, 4.337 DWT, 1997 opgeleverd door Krasnoye Sormovo Shipyard, Nizhniy Novgorod als NIKOLAY SMELYAKOV. 7-3-2012 in beheer bij Inok Shipping N.V., Antwerpen. 5-2003 herdoopt UFA. 12-9-2022 verkocht aan Idan Shipping LLC, Rusland. 12-2022 herdoopt VETLUGA. 9-6-2025 verkocht aan Caffa Shipping Ltd., La Ciotat, Mont Fleuri, Mahe Island Seychelles, vlag: Guinea (FALSE) (3X2107), 6-2025 herdoopt CAFFA. (zie ook SEA OWL I) (Foto: Marcel Coster, 15-04-2020 IJmuiden).

Vaarverbod vanwege ernstige tekortkomingen

De gebreken aan boord van de in beslag genomen CAFFA zijn zo ernstig gebleken dat het Zweedse Transportagentschap een vaarverbod heeft ingesteld. Het schip mag zijn reis niet voortzetten totdat de gebreken zijn verholpen. Het schip ligt sinds 16 maart stil voor de kust van Trelleborg, nadat het gezelschap kreeg van de in beslag genomen tanker SEA OWL I, op positie 55.20 NB en 013.05 OL, met het Zweedse patrouilleschip 'KBV 003' (IMO: 9380465) in de buurt. (Timsen, 16-3-2026).

Geschil over voorraden aan boord

De bemanning van de CAFFA, die voor de kust van Trelleborg vastzat, zou een tekort hebben aan voedsel en drinkwater. De situatie werd als kritiek omschreven in een dringende brief van de Russische consul-generaal in Stockholm. De consul riep de Zweedse autoriteiten op om onmiddellijk te zorgen voor de aanvoer van proviand en verwees naar internationale regelgeving, terwijl de Zweedse autoriteiten eerder hadden verklaard dat er niets was dat de ontvangst van proviand aan boord van het schip belemmerde. De bemanning ontving aanvankelijk beperkte hulp van de Zeemanskerk in Malmö. Een Ests bedrijf zou bereid zijn geweest om voorraden aan het schip te leveren.

De CAFFA werd op 6 maart door de Zweedse kustwacht geënterd, omdat het schip ervan verdacht werd deel uit te maken van de Russische schaduwvloot. De kapitein werd vervolgens aangehouden op verdenking van onder meer het overtreden van maritieme regelgeving, veiligheidsvoorschriften en het gebruik van valse documenten. (Timsen, 24-3-2026).

Twee Russische kapiteins in hechtenis.

De Russische kapitein van de SEA OWL I is tot 10 april in voorlopige hechtenis genomen. De man, die verdacht wordt van het gebruik van een vals document, een misdrijf, verzette zich tegen verdere detentie, maar de rechtbank van Malmö gaf de officier van justitie gelijk. De tanker werd op 12 maart door de politie en de kustwacht geënterd voor de kust van Trelleborg. Het schip staat op de sanctielijst van de EU. De afgelopen jaren vervoerde het olieproducten tussen Rusland en Brazilië. Zes dagen eerder werd de bulkcarrier CAFFA geënterd, en ook de Russische kapitein van dit schip zit vast op verdenking van hetzelfde misdrijf. Beide schepen lagen op 27 maart nog steeds dicht bij elkaar voor anker voor de kust van Trelleborg. (Timsen, 27-3-2026).



DEYNA, IMO 9299903, Crude Oil Tanker, 62.477 GT, 111.808 DWT, in aanbouw als DELTA BLUE, 9-6-2005 opgeleverd als DEEP BLUE, vlag: Griekenland, in beheer bij Marmaras Navigation Ltd. 13-2-2007 in beheer bij Delta Tankers Ltd. 7-8-2020 verkocht aan Waruna Nusa Sentana P.T., 8-2020 vlag: Niue. 8-2020 vlag: Indonesië. 12-3-2024 verkocht aan Hedyna Co. Ltd., 3-2024 vlag: Panama, in beheer bij Sino Ship Management Co. Ltd., 3-2024 herdoopt DEYNA. 1-2025 vlag: onbekend. 12-2025 vlag: Tonga FALSE. 3-2026 vlag: Mozambique (C9NA67. Foto: Teun van der Zee, 30-5-2008, Europoort).

Schaduwtanker onderschept

De Franse marine heeft de tanker DEYNA, die deel uitmaakt van de Russische 'schaduwvloot', aangehouden. Het schip, onderweg van Moermansk naar Port Said, werd op 20 maart 2026 voor de kust van Algerije onderschept. De operatie werd uitgevoerd in samenwerking met Britse bondgenoten, aldus de Franse prefectuur voor de Middellandse Zee.

Rusland, dat steeds meer internationale sancties opgelegd krijgt vanwege de invasie van Oekraïne in 2022, heeft niet direct gereageerd op de inbeslagname van de tanker. Het land heeft de inbeslagname van zijn tankers of schepen met zijn ladingen eerder al als piraterij bestempeld. Op verzoek van de officier van justitie werd het schip naar een ankerplaats begeleid voor nader onderzoek. (Timsen, 20-3-2026).

EVENTIN, IMO 9308065 (NB-332).

Tanker omringd door ijs

IJsvorming heeft de EVENTIN bereikt. Dun drijfs en/of nieuw ijs dreef in het gebied waar de tanker voor anker lag, meldde de douane, op basis van informatie van het Bundesamt für Maritiem und Hydrografisch Wegenwesen (BSH). Dit maakte de "Eventin" echter niet onmanoeuvreerbaar. De bevoorrading van de bemanning bleef gegarandeerd. De douane stond in direct contact met de bemanning. De tanker lag sinds 5 februari stil voor de kust van Rügen vanwege lopende juridische procedures. (Timsen, 5-2-2026).

Juridische strijd gaande

Het juridische geschil rond de EVENTIN, die voor de kust van Rügen lag afgemeerd, sleepte zich voort. Een belangrijke zitting stond nu op handen bij de financiële rechtbank van Hamburg. Douanebeambten waren aanvankelijk van plan het schip en de lading in beslag te nemen en te verkopen. In december 2025 schorste de Federale Belastingrechtbank (BFH) in München deze bevelen echter in een versnelde procedure in hoger beroep. Op 20 maart lag de tanker nog steeds stil op positie 54.25 NB en 013.48 OL. (Timsen, 20-3-2026).

Het juridische geschil is voorgelegd aan de financiële rechtbank van Hamburg.

Het juridische geschil rond de EVENTIN heeft de financiële rechtbank van Hamburg bereikt. De rechtbank maakte bekend dat er een rechtszaak en een bijbehorend voorlopig bevel aanhangig zijn. Beide zijn gericht tegen de inbeslagname en vernietiging van de lading door de douane. Een jaar geleden had het Duitse federale ministerie van Financiën bekendgemaakt dat het schip door de Duitse douane in beslag was genomen. Met 99.000 ton Russische olie aan boord vielen begin 2025 alle systemen van de EVENTIN uit. Het schip werd beveiligd en ligt sindsdien voor de kust van Rügen afgemeerd. Op verzoek van de eigenaar schorste de belastingrechtbank van Greifswald de betreffende bevelen. Het Bundesgerichtshof (BFH) in München bekrachtigde deze beslissing eind 2025. Dit was een spoedprocedure. De zaak betreft nu een beslissing in de hoofdprocedure. De rechtszaak is aangespannen door de eigenaar van de lading en betwist ook de inbeslagname en vernietiging van de lading door de douane in verband met de sancties van de Europese Unie tegen Rusland. De EU heeft het twintig jaar oude schip pas na het ongeluk opgenomen in de zogenaamde schaduwvloot, die Rusland gebruikt om sancties te omzeilen. De eigenaar heeft bij het Gerecht van de Europese Unie een rechtszaak aangespannen tegen deze plaatsing. Hij stelt dat het schip "nooit de bedoeling had om gesanctioneerde olieproducten naar de Europese Unie te vervoeren". Dit gebeurde onbedoeld als gevolg van een technisch defect en viel daarom "onder het recht om een vluchthaven aan te doen". De versnelde procedure bij de financiële rechtbank van Hamburg is bedoeld om de onmiddellijke inbeslagname en verkoop van de lading te voorkomen. Er is nog geen datum bekend waarop een uitspraak kan worden verwacht. Een reactie op een vraag van de douane-directie over de procedure is nog in behandeling. (Timsen, 30-3-2026).

FLORA 1, IMO 9307815, Chemical/Oil Products Tanker, 30.053 GT, 50.921 DWT, 27-12-2005 opgeleverd als SOUTH POINT aan PB Tankers S.p.A. 10-2007 herdoopt ARCTIC BRIDGE. 7-2018 herdoopt ATLANTICA BRIDGE. 1-2023 herdoopt ELECTRA. 1-2025 vlag: Panama. 1-2025 herdoopt RUDRA. 2-2025 vlag: Djibouti. 4-2025 herdoopt TASTA. 27-5-2025 verkocht aan Narmada Maritime Inc., 5-2025 vlag: Palau, in beheer bij Jiu Zhou Shipmanagement Co. Ltd. 6-2025 herdoopt FLORA 1. 8-2025 vlag: Benin (FALSE). 30-12-2025 verkocht aan Ankang Ltd., Hong Kong, China, 12-2025 vlag: Sierra Leone (9LU2105).

Shadowtanker in beslag genomen na vervuiling van de zee

Op 3 april 2026 hebben de Zweedse autoriteiten de schaduwtanker FLORA 1, onderweg van de Russische haven Primorsk naar Santos met een lading ruwe olie en 24 bemanningsleden aan boord, ten zuiden van Ystad onderschept en aangehouden na een olielek in de Oostzee. De kustwacht enterde het vermoedelijke schip in de vroege ochtend.

Nadat een surveillancevliegtuig op de ochtend van 2 april een olieverontreiniging ten oosten van Gotland had geconstateerd, kwam het schip in de belangstelling te staan. Het bleek dat het schip op de sanctielijst van de EU stond en dat er diverse onduidelijke omstandigheden rondom het schip bestonden, waaronder de vlag waaronder het viel.

Tijdens de operatie Klöver heeft de kustwacht het schip naar een ankerplaats buiten Ystad gebracht. De operatie werd uitgevoerd in samenwerking met de politie. Het schip werd aangehouden op verdenking van milieuovertredingen na een olielek ten oosten van Gotland, in de Zweedse economische zone. De interventie vond plaats in samenwerking met de bevoegde autoriteiten en er is nu een vooronderzoek gaande onder leiding van het Openbaar Ministerie. Het schip heeft tot 18 m³ olie gelekt nabij Gotland. Het lag afgemeerd op positie 55.21 NB en 013.44 OL. (Timsen, 3-4-2026).

JUPITER, IMO 9397535, Chemical/Oil Products Tanker, 29.967 GT, 50.975 DWT, 5-2009 opgeleverd als PRISCO ELENA aan Prisco Singapore Pte. Ltd., vlag: Cyprus. 9-2016 herdoopt SCF IRTYSH. 9-2024 herdoopt JUPITER. 28-5-2025 verkocht aan North Fleet Ltd., St. Petersburg-Rusland (UAYC7)

Schaduwvloottanker op drift voor Lampedusa

Op 13 maart 2026 dreef de JUPITER, onderweg vanuit de Russische haven Vysotsk, ten oosten van Lampedusa op positie 35.34 NB en 013.4 OL. De snelheid was gedaald tot 1,5 knopen, wat duidde op een verlies van voortstuwing of een status "Niet onder controle". De AIS-gegevens toonden onregelmatige bewegingen (zigzaggen), consistent met een schip dat stuurloos was of kampte met mechanische problemen. De Russische tanker stond onder sancties van de EU, het VK (OFSI) en de VS (OFAC).

Het schip maakt deel uit van de "schaduwvloot" die wordt gebruikt om olieproducten buiten de westerse prijsplafonds te vervoeren. De nabijheid van de beschermde wateren rond de Pelagische Eilanden, terwijl het schip met minimale snelheid vaart, bracht een hoog risico op aan de grond lopen of een aanvaring met zich mee. Alle schepen in het gebied wordt geadviseerd om voldoende afstand te houden. De situatie blijft onduidelijk en er is nog geen officiële verklaring van de Italiaanse overheid vrijgegeven. (Timsen, 13-3-2026).

Schaduwvloottanker op drift voor Lampedusa

Op 13 maart 2026 dreef de 'Jupiter', onderweg vanuit de Russische haven Vysotsk, ten oosten van Lampedusa op positie 35° 34' N 013° 4' O. De snelheid was gedaald tot 1,5 knopen, wat duidde op een verlies van voortstuwing of de status "Niet onder commando". De AIS-gegevens toonden onregelmatige bewegingen (zigzaggen), consistent met een schip dat stuurloos was of kampte met mechanische problemen. De Russische tanker stond onder sancties van de EU, het VK (OFSI) en de VS (OFAC). Het schip maakte een ruime bocht en voer met 2,6 knopen in zuidelijke richting, wat werd beschouwd als een tactische manoeuvre en niet als een commerciële doorvaart. In tegenstelling tot desinformatie was het schip wel degelijk onder commando, draaiden de motoren en bleef het strategisch gepositioneerd tussen Malta en het drijvende wrak van de 'Arctic Metagaz'.

Het schip maakt deel uit van de "schaduwvloot" die wordt gebruikt om olieproducten buiten de westerse prijsplafonds te vervoeren. De nabijheid van de beschermde wateren rond de Pelagische Eilanden, terwijl het schip met minimale snelheid vaart, bracht een hoog risico op aan de grond lopen of een aanvaring met zich mee. Alle schepen in het gebied wordt geadviseerd om voldoende afstand te houden. De situatie blijft onduidelijk en er is nog geen officiële verklaring van de Italiaanse overheid vrijgegeven. (Timsen, 16-3-2026).

LNG MERAK, IMO 9834301, LNG Tanker, 114790 GT, 91451 DWT, 9-1-2020 opgeleverd door Shanghai Jiangnan Changxing Shipbuilding Co. Ltd., Shanghai (CHR107) als LNG MERAK aan Arctic Yellow LNG Shipping Ltd., Hong Kong, China (VRSF4).

Een LNG-tanker met Russisch gas naar de Middellandse Zee

Op 14 maart 2026 voer de LNG MERAK, met Russisch LNG aan boord, voor het eerst sinds Moskou begon met het omleiden van transporten uit de regio na de explosie die de LNG-tanker ARCTIC METAGAZ verwoestte, de Middellandse Zee binnen. De LNG MERAK passeerde de Straat van Gibraltar en zette koers naar het noordoosten langs de Spaanse kust. Direct na de explosies aan boord van de 'Arctic Metagaz' was Rusland begonnen met het omleiden van LNG-tankers die Russisch gas vervoerden, weg van de Middellandse Zee en het Suezkanaal, kennelijk om ze buiten het bereik van Oekraïense maritieme drones te houden. Verschillende schepen veranderden hierdoor van koers. Minstens vijf tankers die doorgaans worden geassocieerd met de Russische 'schaduwvloot' van LNG-tankers werden omgeleid en voeren in plaats daarvan richting Kaap de Goede Hoop. Sommige schepen keerden halverwege hun reis om, terwijl een andere LNG-tanker voor de kust van Port Said, aan de noordelijke ingang van het Suezkanaal, bleef wachten in plaats van de Middellandse Zee op te varen. De aankomst van de LNG MERAK suggereerde dat deze voorzorgsmaatregelen mogelijk versoepeld zouden worden, hoewel het schip aanzienlijk verschilde van de schepen die eerder waren omgeleid. In tegenstelling tot de ARCTIC METAGAZ, die door de Verenigde Staten en de Europese Unie was gesanctioneerd en algemeen werd beschouwd als onderdeel van de groeiende vloot van ondoorzichtige LNG-tankers van Rusland, opereerde de LNG MERAK onder conventionele commerciële afspraken. Het schip vaart onder de vlag van Hongkong en wordt beheerd door het Japanse Mitsui OSK Lines (MOL). Noch het schip, noch de exploitant was onderworpen aan Amerikaanse of EU-sancties, hoewel MOL drie andere LNG-tankers tijdelijk door de EU had laten blokkeren in 2025. Het schip vervoerde bovendien lading van het reeds lang bestaande Yamal LNG-project in het Russische Noordpoolgebied, in plaats van het zwaar gesanctioneerde Arctic LNG 2-project. De LNG MERAK ontving haar lading op 6 maart via een schip-naar-schip-overdracht met de ijssklasse-tanker VLADIMIR VIZE nabij de ankerplaats Kildin voor de kust van Moermansk. De overdracht vond drie dagen na de explosie van de ARCTIC METAGAZ plaats. Het was niet meteen duidelijk waar de 'LNG Merak' zijn lading wilde lossen, aangezien het schip geen bestemming aangaf. Spanje werd echter als de meest waarschijnlijke bestemming beschouwd.

Het incident met de Arctic Metagaz benadrukt de toenemende risico's voor schepen die betrokken zijn bij de export van Russische energie, nu de oorlog in Oekraïne de maritieme handelsroutes beïnvloedt. Of de passage van de LNG MERAK een bredere terugkeer van Russische LNG-transporten naar de Middellandse Zee inluidt, valt nog te bezien. (Timsen, 16-3-2026).

PARIMAL, IMO 9308766, Chemical/Oil Products Tanker, 8.351 GT, 12.887 DWT, 31-8-2005 opgeleverd als CAPE ESSVIK. 8-2005 herdoopt CAPE ESSVIK. 9-2005 herdoopt ACHATINA. 1-2015 herdoopt ASKVIKEN. 6-2020 vlag: Gaon, 6-2020 herdoopt MAHAVIR. 16-5-2024 verkocht aan Parimal Shipping Inc., Palau, in beheer bij Prime Chartering FZ LLC, Ras al Khaimah, United Arab Emirates en Pamposh

Ship Management Services, 5-2024 herdoopt PARIMAL. 6-11-2025 in beheer bij Prime Chartering FZ LLC en Ontario Marine Services, Navi Mumbai.

De schaduwtanker PARIMAL werd op 18 maart 2026 om 23:00 uur geraakt door een onbekend projectiel op 11 mijl ten oosten van Khor Fakkan, met brand aan boord tot gevolg. De bemanning verliet het schip en werd gered door een tanker onder de vlag van de Cook Islands in het ankergebied. De kapitein is nog steeds vermist. Ook de onder Qatarese vlag varende sleepboot HALUL 69 (IMO: 9671577) werd getroffen door vallende brokstukken van een onderschepte drone op 19 maart rond 01:30 uur. De inslag veroorzaakte schade aan een brugraam, maar er werd geen structurele schade gemeld en alle bemanningsleden zijn in veiligheid. (Timsen, 19-3-2026).

SKIPPER, IMO 9304667 (NB-335), V.L.C.C., 160.098 GT, 310.309 DWT, 27-1-2005 opgeleverd als TOYO, vlag: Panama, in beheer bij NYK Line en NYK Shipmanagement Pte. Ltd. 31-10-2019 verkocht aan Pearl Ice Oceanway S.A., Panama, in beheer bij Altomare S.A. 11-2019 herdoopt MAERA. 12-3-2021 in beheer bij Thomarose Global Ventures Ltd., Effurun, Nigeria, 3-2021 herdoopt ADISA. 6-10-2022 verkocht aan Triton Navigation Corp., Panama, in beheer bij Thomarose Global Ventures Ltd., Effurun, Nigeria, herdoopt SKIPPER. 3-2023 vlag: onbekend. 3-2024 vlag: Guyana (False) (8RAK1). 8-7-2025 van Al Basrah. 20-10-2025 te Georgetown. 21-12-2025 t.h.v. Gola, Mexico.

In beslag genomen tanker wordt samen met zijn lading verkocht

Wat betreft het lot van de SKIPPER, de eerste VLCC die op 10 december 2025 door de VS in beslag werd genomen, zal deze zo snel mogelijk worden verkocht. De VS hebben op 12 maart een gerechtelijk verzoek ingediend om een onmiddellijke tussentijdse verkoop van de in beslag genomen tanker en de lading, die aan land werd opgeslagen, mogelijk te maken. In het verzoekschrift bij de districtsrechtbank van het District of Columbia werd gesteld dat de kosten voor het aanhouden van de tanker en de olielading de waarde van de lading snel teniet zouden doen. De tanker, die in 2005 werd gebouwd en sinds 2022 deel uitmaakt van de schaduwvloot, verkeerde naar verluidt in zeer slechte staat. De VS hebben ernstige veiligheidsgebreken verholpen om het schip, dat te groot was om het Houston Ship Channel binnen te varen, in goede staat te houden. Het schip ligt sinds 21 december voor anker voor de kust van Texas. De VS hebben 47 miljoen dollar uitgegeven aan reparaties en onderhoud van het schip, evenals aan de opslag van de olielading. De verwachting was dat het bedrag de komende twee maanden nog met \$5 miljoen zou kunnen oplopen, afhankelijk van verzekeringskosten, bemanning en weersomstandigheden. De VS gaven \$15.000 per dag, oftewel \$450.000 per maand, uit aan de opslag van de olie aan land. De huidige waarde van de 'Skipper' werd geschat op \$10 miljoen. De waarde van de olielading werd geschat tussen de \$120 en \$135 miljoen, afhankelijk van de kwaliteit en marktschommelingen.

De inbeslagnamezaak werd aangespannen op 26 februari en op 27 februari verleende de rechtbank een arrestatiebevel voor het schip en de lading. De lading van ongeveer 1,8 miljoen vaten Venezolaanse olie werd overgebracht naar een opslagfaciliteit aan land in afwachting van de uitspraak van de rechtbank. In de oorspronkelijke aanklacht documenteerden de VS de betrokkenheid van het schip bij de handel in Iraanse en Venezolaanse olie en stelden dat de huidige lading medio november in Venezuela was geladen, waarbij het grootste deel, 1,1 miljoen vaten, bestemd was voor Cuba. De tanker beweerde onder de vlag van Guyana te varen, wat onjuist was. Het schip heeft sinds 2022 geen bekende registratie meer, toen de classificatie werd ingetrokken. De laatste bekende inspectie vond plaats in 2019. De eigenaar stond geregistreerd als een vennootschap in Nigeria.

Het voorgestelde besluit zou de overheid de bevoegdheid geven om geïnteresseerde kopers voor het schip en de lading te benaderen. Als er een redelijke prijs werd geboden, kon de verkoop doorgaan, maar de opbrengst zou op een rentedragende rekening worden geplaatst totdat de confiscatieprocedure is afgerond. (Timsen, 12-3-2026).

SEA OWL I, IMO 9321172, Oil Products Tanker,

Vermoedelijke tanker onder valse vlag in beslag genomen door Zweedse kustwacht op weg naar Rusland
Op 12 maart 2026, rond 20:30 uur, enterde de Zweedse kustwacht de 'Seo Owl I', die onderweg was van Santos naar de Russische haven Primorsk, voor de kust van Trelleborg. Een voorlopig onderzoek naar vermoedelijke overtredingen met betrekking tot gebrek aan zeewaardigheid is gestart. De operatie werd uitgevoerd met ondersteuning van de Zweedse politie. De tanker voer onder de vlag van de Comoren. De Zweedse kustwacht vermoedde dat het schip niet in hun scheepsregister was opgenomen, dat het onder een valse vlag voer en dat er daarom geen vlaggenstaat was die de veiligheid aan boord kon garanderen. Er waren sancties van kracht van verschillende landen, waaronder de EU. De algehele beoordeling was dat het risico op veiligheidsgebreken aan boord hoog was. Op basis hiervan kon het schip geen onschuldige doorvaart worden verleend. De bedreigingen voor de maritieme veiligheid en het milieu waren te groot. Daarom was er een basis voor een interventie door de Zweedse kustwacht, die samen met de Zweedse politie de tanker in Zweedse territoriale wateren enterde. De kustwacht bracht personeel aan boord om een onderzoek uit te voeren en verhoren af te nemen. In dit stadium betreft het vooronderzoek de gebrekkige zeewaardigheid. Afhankelijk van de verdere ontwikkelingen kunnen meer Zweedse autoriteiten bij het onderzoek betrokken raken. De afgelopen jaren vervoerde het schip olieproducten tussen Rusland en Brazilië. Op 13 maart lag de tanker voor anker op positie 55° 17' N 013° 03' O.

Op 6 maart nam de Zweedse kustwacht, met hulp van de Zweedse politie, het vrachtschip m/v 'Caffa' in beslag nabij Trelleborg. Het schip werd later door het Zweedse transportagentschap een vaarverbod opgelegd. De kapitein van het schip werd verdacht van diverse overtredingen, waaronder het gebruik van een vals document. (Timsen, 13-3-2026).

Onderzoek naar schendingen van het Maritiem Wetboek is gestart.

Nadat de 'Sea Owl I' op de avond van 12 maart door de kustwacht en de politie was geënterd, ging het schip voor anker ten zuiden van Trelleborg. De kustwacht werkt intensief aan het lopende strafrechtelijk onderzoek, dat wordt geleid door het openbaar ministerie in Malmö. De kustwacht heeft ingegrepen vanwege vermoedelijke schendingen van het Maritiem Wetboek door het schip, dat vermoedelijk onder een valse vlag voer en niet zeewaardig was. De 'Sea Owl I' staat ook op de sanctielijst van de EU. Het niet zeewaardig zijn en het gebruik van een vals document werden beschouwd als een ernstig misdrijf.

De kustwacht voerde de door de officier van justitie aangekondigde onderzoeksmaatregelen uit. Omdat een groot deel van de informatie over de vermeende misdrijven onder het vooronderzoeksgeheim viel, beschikten de autoriteiten over beperkte informatie. De officier van justitie zou terugkeren wanneer het onderzoek in een zodanig stadium is dat er meer bekendgemaakt kan worden. De tanker lag op 17 maart nog steeds stil op positie 55° 17' N 013° 03' O, vlakbij de in beslag genomen lading van het schip m/v 'Caffa', met het Zweedse patrouilleschip 'KBV 003' (IMO: 9380465) in de buurt.

De 24 bemanningsleden, bestaande uit tien Russen en veertien Indonesiërs, maakten het goed en werkten aan het verhelpen van de tekortkomingen die de Zweedse autoriteiten tijdens de inspectie hadden geconstateerd. Het Zweedse Openbaar Ministerie onderzocht de kapitein, een Russisch staatsburger, die was aangehouden op verdenking van het gebruik van valse documenten, het plegen van ernstige misdrijven en het overtreden van de Zweedse zeewet. De autoriteiten zetten hun onderzoek aan boord voort, voerden verhoren uit en onderzochten de vermoedelijke valse documenten. Tot nu toe is niemand aangehouden. (Timsen, 17-3-2026).

Twee Russische kapiteins in hechtenis.

De Russische kapitein van de SEA OWL I is tot 10 april in voorlopige hechtenis genomen. De man, die verdacht wordt van het gebruik van een vals document, een misdrijf, verzette zich tegen verdere detentie, maar de rechtbank van Malmö gaf de officier van justitie gelijk. De tanker werd op 12 maart door de politie en de kustwacht geënterd voor de kust van Trelleborg. Het schip staat op de sanctielijst van de EU. De afgelopen jaren vervoerde het olieproducten tussen Rusland en Brazilië. Zes dagen eerder werd de bulkcarrier CAFFA geënterd, en ook de Russische kapitein van dit schip zit vast op verdenking van hetzelfde misdrijf. Beide schepen lagen op 27 maart nog steeds dicht bij elkaar voor anker voor de kust van Trelleborg. (Timsen, 27-3-2026).

SKYWAVE, IMO 9328716, Crude Oil Tanker VLCC, 159.860 GT, 302.481 DWT, 31-8-2005 opgeleverd als YUGAWASAN aan New Grace Maritime S.A., Panama, in beheer bij NS United Marine Service Corp. 8-2005 vlag: Panama. 5-2020 vlag: Liberia, 5-2020 herdoopt YIO. 6-2023 vlag: Panama, 15-6-2023 in beheer bij Delnaz Ship Management Sdn. Bhd., 6-2023 herdoopt JILHAN. 6-2023 herdoopt SHARP OCEAN. 10-2023 verkocht aan United Tankers Ltd., Panama, in beheer bij Delnaz Ship Management Sdn. Bhd. 6-2024 vlag: Palau, 6-2024 herdoopt BLUE GULF. 8-2024 in beheer bij Lake View Ship Management Pvt. Ltd., Mumbai. 4-2025 vlag: Comoros, 4-2025 herdoopt SKYWAVE. 5-2025 vlag: Comoros (FALSE). 3-2026 vlag: Botswana (A2AB23).

13-3-2026 de meest recente overtochten van de Straat van Hormuz betroffen de SKYWAVE en de WEN YAO (nu LAN JING). De WEN YAO leek het eerste geautoriseerde schip te zijn dat de Straat van Hormuz passeerde zonder zijn AIS uit te schakelen, terwijl het zich nog diep in de Golf bevond. Dit week af van de gebruikelijke camouflagepraktijken die vaak geassocieerd worden met activiteiten van schaduw-vloten.



AGENDA

- 15 april woensdag, 20:00 uur, Theater Koningshof, Uiverlaan 20, Maassluis, Historische Vereniging Maassluis (HVM) met een presentatie door Nico Ouwehand over de glorieën van de sleepdiensten in Maassluis en over sleepdiensten in het algemeen, naast de bekende firma L. Smit & Co.
- 2 mei 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuiders Zee- en Havenmuseum
- 8 mei 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Floor van Beek, lezing over een spraakmakend offshoreproject in de Beaufort Zee.
- 9 mei zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen

- 16 mei, zaterdag, 10:00 – 16:00 uur, Maassluis Ahoi! Locatie: Buitenhaven Maassluis, maritieme activiteiten en opening van het vaarseizoen
- 6 juni 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 13 juni 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 4 september t/m zondag 6 september 2026, Wereldhavendagen te Rotterdam
- 5 september 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 12 september 2026, zaterdag 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 18 september 2026, vrijdag, 20:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Mark van Dongen, CCO van Boluda, op de rol met een presentatie over dit toonaangevende sleepvaartbedrijf.
- 30 september t/m 4 oktober Furieade te Maassluis. Zaterdag 3 oktober 2026 braderie aan de haven, rondvaarten enz.
- 3 oktober 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 10 oktober 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 7 november 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum
- 14 november 2026, zaterdag, 11:00 – 13:00 uur, Scheepsfotoruilbeurs in Museum Vlaardingen
- 21 november 2026, zaterdag, 14:00 uur WSS Rotterdam Branch, Branchebijeenkomst in de kerkzaal van de Nazarener, Zwanensingel 1, 3136 GZ Vlaardingen. Thijs v.d. Jagt, projectmanager Boskalis / SMIT Salvage (onder voorbehoud).
- 5 december 2026, zaterdag, 13:30 – 15:30 uur, Maritieme Fotoruilbeurs in Museumcafé IJmuider Zee- en Havenmuseum



- 12-4-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 14:00 uur.
- 14-4-2026 RENAISSANCE (MAIDEN CALL), IMO 8919257, Cruise Terminal, dinsdag, 08:00 - 18:00 uur.
- 18-4-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 23-4-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
- 24-4-2026 STAR PRIDE, IMO 8707343, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:00 -20:00 uur.
- 26-4-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 10:00 - 15:00 uur.
- 27-4-2026 BALMORAL, IMO 8506294, Cruise Terminal Rotterdam, maandag, 07:00 - 18:30 uur.
- 30-4-2026 STAR PRIDE, IMO 8707343, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 09:00 -22:00 uur.
- 1-5-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 2-5-2026 BOREALIS, IMO 9122552, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 06:00 - 23:00 uur
- 3-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 5-5-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 11:00 - 14:00
- 7-5-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
- 8-5-2026 STAR PRIDE, IMO 8707343, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 09:00 -22:00 uur.
- 9-5-2026 MEIN SCHIFF 2, IMO 9783576 (MAIDEN CALL), Cruise Terminal, zaterdag, 07:00 - 18:00.
- 10-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 16-5-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 18-5-2026 SEADREAM II (MAIDEN CALL), IMO 8203440, Cruise Terminal, maandag, 13:00 - 23:55 uur.
- 21-5-2026 AIDApra, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
- 22-5-2026 ARCADIA, IMO 9226906, Cruise Terminal Rotterdam, vrijdag, 07:00 - 19:00 uur.
- 24-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
- 28-5-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam donderdag, 07:00 - 19:00
- 30-5-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
- 31-5-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.

4-6-2026 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
 6-6-2026 HANSEATIC SPIRIT, IMO 9857640, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 20:00 - 06:00 uur.
 6-6-2026 MEIN SCHIFF 3, IMO 9641730, Cruise Terminal Rotterdam zaterdag, 08:00 - 18:00 uur.
 7-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
 13-6-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 18-6-2026 AIDAprera, IMO 9636967, Cruise Terminal Rotterdam, donderdag, 08:00 -22:00 uur.
 21-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
 27-6-2026 NIEUW STATENDAM, IMO 9767106, Cruise Terminal Rotterdam, zaterdag, 07:00 - 15:00 uur.
 28-6-2026 ROTTERDAM, IMO 9837470, Cruise Terminal Rotterdam, zondag, 07:00 - 15:00 uur.
 30-6-2026 MSC VIRTUOSA, IMO 9803625, Cruise Terminal Rotterdam dinsdag, 07:00 - 19:00 uur.
 1-7-2026 MAJESTIC PRINCESS (MAIDEN CALL), IMO 9614141, CTR, woensdag, 08:00 - 21:00 uur.
 9-7-2026 CRYSTAL SERENITY (MAIDEN CALL), IMO 9243667, CTR, donderdag, 08:00 - 18:00 uur.
 22-7-2026 CELEBRITY APEX, IMO 9838383, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 07:00 - 15:00 uur..
 28-7-2026 DISNEY DREAM, IMO 9434254, Cruise Terminal Rotterdam, dinsdag, 10:30 - 19:30 uur.
 29-8-2026 LIBERTY OF THE SEAS (MAIDEN CALL), IMO 9330032, CTR, zaterdag, 11:00 - 23:00 uur.
 3-9-2026 SEVEN SEAS VOYAGER, IMO 9247144, Cruise Terminal, donderdag, 07:00 - 16:00 uur.
 28-9-2026 NORWEGIAN SKY, IMO 9128532, Cruise Terminal Rotterdam maandag, 14:00 - 20:00 uur.
 7-10-2026 MSC MAGNIFICA, IMO 9387085, Cruise Terminal Rotterdam woensdag, 11:00 - 20:00 uur.
 30-10-2026, MEIN SCHIFF RELAX (MAIDEN CALL), IMO 9862657, CTR, vrijdag, 07:00 - 18:00 uur.

Info: Cruiseport Rotterdam



AIDAvita, IMO 9221554 (NB-313), 21-11-2000 kiel gelegd, 15-11-2001 te water, 30-4-2002 opgeleverd door Aker MTW Werft G.m.b.H. (003) als AIDAvita aan P&O Princess Cruises International Ltd., U.K., in beheer bij Aida Cruises. 2004 verkocht aan Carnival PLC, Italië (IBNP), in beheer bij Aida Cruises. 11-2004 verkocht aan Costa Crociere S.p.A., Italië, in beheer bij Aida Cruises. 11-7-2015 in beheer bij Carnival Maritime G.m.b.H. 15-3-2022 gepland bezoek van de AIDAvita aan Cruise Terminal, 11:00 uur ETA, 16-3-2022 om 08:00 uur ETD. 22-4-2022 te Tallinn, 4-6-2022 vanaf Hundipea, Estland te Tallinn. 6-2-2023 vlag: Portugal (Madeira) (CQEZ7). 6-3-2023 (e) verkocht aan Beta Marine Ltd., 14-3-2023 vlag: Liberia (5LKV2), in beheer bij Beta Marine Ltd. en Sealife Denizcilik Ltd. Sti., 14-3-2023 herdoopt AVITAK. 12-1-2024 verkocht aan Tianjin Hongtu No 1 Leasing Co., Tianjin, vlag: Liberia (5LKV2), in beheer bij Blue Dream International Cruise Tour, Shanghai (CDB Financial Leasing), herdoopt BLUE DREAM MELODY. (Foto: Teun van der Zee, 24-9-2008, Rhodos).

BLUE DREAM STAR, IMO 9183518 (NB-313), Passenger (Cruise) Ship, 24.782 GT, 14-7-1999 kiel gelegd, 19-5-2000 te water als OLYMPIC EXPLORER, 25-4-2001 opgeleverd door Blohm+Voss A.G., Hamburg (962) als OLYMPIA EXPLORER aan Royal Olympic Cruise Lines, Gibraltar (ZDEM5), in beheer bij Royal

Olympia Cruises. 836 passagiers. 4-2002 vlag Giekenland. 7-6-2002 te Piraeus gedoopt OLYMPIA EXPLORER door Vangelis Papathanassiou. 6-2004 verkocht aan Stella Maritime S.A., 6-2004 vlag Bahamas, in beheer bij V Ships Leisure SAM, 2004 herdoopt EXPLORER. 21-12-2007 verkocht aan Explorer Maritime LLC, Bahamas, in beheer bij V Ships Leisure SAM. 28-4-2015 verkocht aan Madagascar Shipping Co. Ltd., 4-2015 vlag Malta, in beheer bij Optimum Shipmanagement Service, 4-2015 herdoopt CELESTYAL ODYSSEY. 28-10-2015 verkocht aan Diamond Cruise International, Malta, in beheer bij Optimum Shipmanagement Service. 2016 in beheer bij Shanghai Xinhong Shipping, 2-2016 vlag Bahamas, 3-2016 herdoopt GLORY SEA. 26-4-2020 verkocht aan Guo Meng Cruise Investments Co., 4-2020 vlag Liberia (D5XF2), in beheer bij Shanghai Fujian Guohang Ocean, 4-2020 herdoopt BLUE DREAM STAR. 19-3-2021 in beheer bij Hong Kong Guo Hang Ocean Ship Management Co. Limited. 18-10-2022 verkocht aan Blue Dream International Cruises Tourism Development (Tianjin) Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Hong Kong Guo Hang Ocean Ship Management Co. Limited. 28-9-2023 in beheer bij Blue Dream International Cruise Tourism Holding Co. Ltd., Shanghai. 1-12-2023 te Shanghai.

Cruiseschepen te koop

Na de sluiting van Blue Dream Cruises zijn de BLUE DREAM MELODY en BLUE DREAM STAR te koop aangeboden. Blue Dream Cruises heeft de activiteiten gestaakt vanwege financiële problemen. Salarissen voor bemanningsleden en personeel aan wal zijn door de maritieme rechtbank van Beihai stopgezet vanwege een onbetaalde brandstofrekening van circa 599.000 dollar. (Timsen, 20-3-2026).

Disney Cruise Line kondigt nieuw schip DISNEY BELIEVE aan voor 2027

Disney Cruise Line heeft de naam en eerste details bekendgemaakt van een nieuw cruiseschip: de Disney Believe. The Walt Disney Company kondigde het schip aan tijdens de jaarlijkse aandeelhouders-vergadering.

De Disney Believe wordt het vierde schip in de zogenoemde Wish-klasse en staat gepland voor oplevering eind 2027.

Deze scheepsklasse richt zich op familievakanties met een sterke nadruk op storytelling, thematische beleving en entertainment aan boord.

Disney

Believe: Thema rond dromen en mogelijkheden Net als de andere schepen in deze klasse krijgt ook de Disney Believe een eigen thema. Waar zusterschepen zoals de Disney Wish, Disney Treasure en Disney Destiny elk een eigen verhaallijn hebben, draait de Disney Believe om het thema 'dromen en mogelijkheden'.

Volgens de rederij zullen verschillende bekende Disney-verhalen en -werelden aan boord tot leven komen. Daarbij verwijst het schip naar films als Encanto, Frozen, Sneeuwwitje en de zeven dwergen, Moana en De Kleine Zeemeermin. Deze thema's zullen terugkomen in entertainment, inrichting en attracties aan boord.

Onderdeel van vloottuitbreiding

De komst van de Disney Believe maakt deel uit van een bredere uitbreidingsstrategie van Disney Cruise Line. De rederij wil haar vloot de komende jaren flink vergroten en mikt op in totaal 13 schepen in 2031.

Recent zette de rederij al een stap in Azië met de introductie van de Disney Adventure, die eerder deze maand haar eerste reizen vanuit Singapore maakte. Daarnaast werkt Disney aan een nieuwe scheepsklasse die vanaf 2029 wordt verwacht, en zijn er plannen om ook cruises vanuit Japan aan te bieden in samenwerking met Oriental Land Co. Zij zijn momenteel exploitant van de twee Disney parken in Japan, het Disneyland park en naastgelegen DisneySea. (Bron: Cruisereiziger, 18 maart 2026).

EXPLORA IV, IMO 9869904 (NB-332), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 14-3-2019 besteld bij Fincantieri Yard Sestri Ponente, Genua onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6322, 9-3-2026 te water (opgedreven), 23-5-2027 geplande oplevering als EXPLORA IV aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

EXPLORA V, IMO 9977892 (NB-332), Passenger (Cruise) Ship, 72.810 GT, 7-2022 in aanbouw onder bouwnummer FINCANTIERI SESTRI 6333, 9-3-2026 muntceremonie, 30-9-2027 geplande oplevering als EXPLORA V aan MSC Crociere S.p.A., Napels, vlag: Malta.

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





Royal Caribbean kondigt nieuw Icon klasse-schip HERO OF THE SEAS aan

Royal Caribbean International heeft een nieuw cruiseschip aangekondigd: Hero of the Seas. Het schip wordt het vierde schip in de Icon klasse en staat gepland voor oplevering in augustus 2027, met Miami als thuishaven.

Volgens de rederij bouwt het schip voort op het concept van de Icon-klasse, waarin elementen van strandresorts, themaparken en cruises worden gecombineerd. Hero of the Seas krijgt acht thematische zones aan boord, een groot aantal zwembaden en uitgebreide voorzieningen voor families.

Recordaantal zwembaden

Aan boord komen negen zwembaden, volgens Royal Caribbean het hoogste aantal op zee. Het aanbod varieert van familiebaden tot drie zwembaden alleen voor volwassenen en meerdere swim-up bars.

Nieuw is onder meer Coconut Cove, een zwembad in Caribische stijl nabij de bar The Lime and Coconut, met ligstoelen in het water en bediening aan het zwembad. In de 'adults-only' zone The Hideaway komen twee zwembaden, waaronder volgens de rederij de grootste swim-up bar op zee en een dj-booth in het water.

Ook bestaande concepten worden uitgebreid, zoals het zwembad Swim & Tonic en het waterpark Splashaway Bay in de familiewijk Surfside.

Waterpark en sportfaciliteiten

Voor actie en avontuur biedt het schip onder meer het waterpark Category 6, dat wordt omschreven als het grootste waterpark op zee. Daar komen nieuwe familiegljbanen, waaronder de eerste funnel-raft-glijbaan op een cruiseschip.

Andere attracties zijn Crown's Edge, een combinatie van skywalk en zipline op ongeveer 47 meter boven zee, de bekende FlowRider surfsimulator en sportfaciliteiten zoals een klimwand, minigolfbaan en sportvelden voor onder meer pickleball, basketbal en voetbal.

Groot aanbod restaurants

Hero of the Seas krijgt in totaal 28 eetgelegenheden. Nieuw is onder meer de Orleans Parish Supper Club, waar Cajun- en Creoolse gerechten worden geserveerd met livemuziek in een setting geïnspireerd op het historische French Quarter in New Orleans.

Ook komt er een nieuwe versie van Royal Railway – Hero Station, een interactieve dinerervaring waarbij passagiers in treinwagons een virtuele reis maken langs verschillende bestemmingen.

In de familiewijk Surfside komen daarnaast kookworkshops voor alle leeftijden. Verder keert de AquaDome Market foodhall terug met nieuwe eetconcepten, aangevuld met bekende restaurants uit de vloot zoals Izumi, Giovanni's Italian Kitchen & Wine Bar, Chops Grille en Hooked Seafood.

Nieuwe familiehutten

Voor gezinnen introduceert Royal Caribbean nieuwe accommodaties, waaronder de Ultimate Family Treehouse: een drie verdiepingen tellende suite met dakterras, privéwhirlpool en aparte ruimtes voor tieners en ouders.

Ook komen er familiekamers zoals de Ultimate Family Townhouse met directe toegang tot de Surfside-zone, Surfside Family Suites en balkonsuites met zeezicht. Daarnaast zijn er verschillende luxe loftsuites en andere hutcategorieën beschikbaar.

Bekende Icon klasse-gebieden

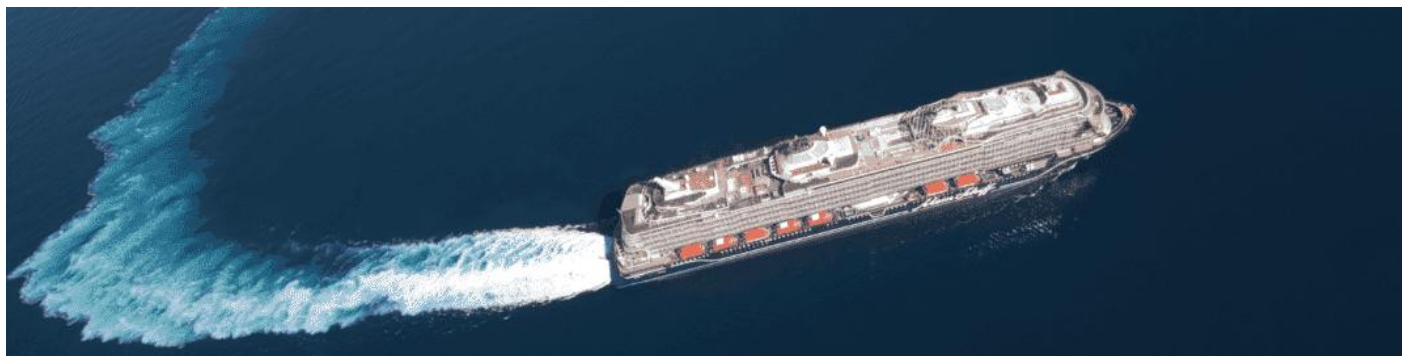
Net als andere schepen in de Icon klasse krijgt Hero of the Seas verschillende herkenbare zones, waaronder de Royal Promenade met restaurants en bars, en Central Park, een openluchtgebied met meer dan 30.000 echte planten.

Entertainment wordt verzorgd in onder meer het Royal Theater, het AquaTheater en Absolute Zero, de grootste ijsbaan op zee.

Vanaf augustus 2027 gaat het schip 7-daagse cruises naar de oostelijke en westelijke Caraïben varen vanuit Miami. Elke cruise doet ook de privébestemming Perfect Day at CocoCay op de Bahama's aan.

De routes omvatten onder meer bestemmingen als Roatán (Honduras), Cozumel en Costa Maya (Mexico) in de westelijke Caraïben, en Philipsburg (St. Maarten) en Charlotte Amalie (St. Thomas) in de oostelijke Caraïben. (Bron en afbeelding: Cruisereiziger, 30 maart 2026).

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



MEIN SCHIFF FLOW voltooit eerste proefvaarten op zee

Het nieuwe cruiseschip Mein Schiff Flow heeft in februari succesvol zijn eerste uitgebreide proefvaarten op zee afgerond. Het schip, het tweede exemplaar in de InTuition-klasse van TUI Cruises, wordt momenteel gebouwd op de werf van Fincantieri in Monfalcone.

Tijdens deze proefvaarten werden onder meer de motorprestaties, het aandrijfsysteem en de manoeuvreerbaarheid van het schip getest. Ook stabilisatoren, ankersystemen en diverse veiligheidsvoorzieningen werden onder realistische omstandigheden uitvoerig beproefd.

Volgens TUI Cruises werden tijdens de testen verschillende nautische manoeuvres uitgevoerd, waaronder een volledige 360-graden draaicirkel op topsnelheid, een zigzag-koers en noodmanoeuvres zoals de zogeheten Williamson-turn.

Dual-fuel aandrijving

Tijdens een volgende testvaart in de komende weken zal specifiek de LNG-aandrijving van het schip worden getest. De schepen uit de InTuition-klasse beschikken over een dual-fuel systeem dat zowel op marinediesel als op vloeibaar aardgas kan varen.

In de toekomst wil TUI Cruises ook gebruikmaken van een bijmenging van groen e-LNG of bio-LNG om de CO₂-uitstoot verder te verminderen.

Ontmoeting van twee kapiteins

Tijdens de proefvaart vond ook een bijzondere ontmoeting plaats tussen twee kapiteins uit verschillende sectoren. In het kader van het redactionele format "Captain meets Captain" ontmoetten luchtvaartkapitein Sascha en scheepskapitein Jan elkaar opnieuw aan boord van de Mein Schiff Flow.

Tijdens de proefvaart brachten zij tijd door op de brug en wisselden ervaringen uit over procedures, veiligheidssystemen en besluitvorming. Daarbij kwamen volgens TUI Cruises diverse overeenkomsten tussen cockpit en scheepsbrug naar voren, zoals gestructureerde communicatie, voorbereiding van manoeuvres en operationele uitdagingen.

Doop in Triëst en eerste cruises

De officiële doop van de Mein Schiff Flow staat gepland op 20 juni 2026 in het Italiaanse Triëst. De ceremonie maakt deel uit van een achtdaagse reis die te boeken is van 17 tot en met 25 juni of van 18 tot en met 26 juni 2026. Het thema van de doopreis luidt "Go with the Flow", waarbij de rederij het persoonlijke en individuele Mein Schiff-concept centraal stelt.

De eerste reguliere cruises van het schip starten op 9 juli 2026 vanuit Palma de Mallorca. (Bron en foto: Cruisereiziger, 16 maart 2026).

MEIN SCHIFF FLOW, IMO 9862669 (NB-329), Passenger (Cruise) Ship, 158.640 GT, 14-12-2021 (e) kiel gelegd onder bouwnummer FINCANTIERI MONFALCONE 6313, 13-11-2024 de eerste sectie in het bouwdok gezet, 30-5-2025 te water gezet in het bouwdok, 30-4-2026 geplande oplevering als MEIN SCHIFF FLOW aan TUI Cruises G.m.b.H., Hamburg, vlag: Malta. 28-2-2926 op proefvaart, 1-3-2026 te Monfalcone, 9-7-2026 ETD eerste cruise vanuit Palma de Mallorca.



Norwegian Cruise Line doopt nieuwe cruiseschip NORWEGIAN LUNA in Miami

Norwegian Cruise Line heeft in Miami officieel haar nieuwste cruiseschip gedoopt: Norwegian Luna. Het schip is het nieuwste lid van de vloot en zal de komende periode cruises naar de Caraïben en de Bahama's aanbieden.

De doopceremonie vond plaats bij de cruiseterminal van de rederij in Port Miami en werd bijgewoond door meer dan 2.000 genodigden. Tijdens de traditionele ceremonie werd een fles tegen de boeg van het schip gebroken om het schip en haar passagiers een veilige vaart te wensen.

Doopmoeder en kunstwerk op de romp

De doopmoeder van de Norwegian Luna is de streetartist ELLE, die ook verantwoordelijk is voor het kleurrijke kunstwerk op de romp van het schip. Het ontwerp, getiteld La Luna, is geïnspireerd op de relatie tussen de mens en de maan.

Met een lengte van 322 meter en een capaciteit van 3.565 passagiers behoort Norwegian Luna tot de Prima-klasse van Norwegian Cruise Line. Het schip beschikt over diverse attracties voor verschillende doelgroepen.

Eén van de opvallende voorzieningen is de Aqua Slidecoaster, volgens de rederij de langste en snelste waterglijbanen op zee, met twee parcours en een magnetisch liftsysteem. Daarnaast zijn er faciliteiten zoals de digitale sportarena Glow Court en de Luna Game Zone met arcade- en virtualrealityspellen.

Shows en entertainment aan boord

Op entertainmentgebied kunnen passagiers onder meer terecht bij de show "Elton: A Celebration of Elton John", een eerbetoon aan de muziek van Elton John. Ook staat de multimedia-show "HIKO: Innovation Meets Wonder" op het programma, met acrobatiek en dans.

De livemuzieklocatie Syd Norman's Pour House brengt daarnaast een nieuwe productie met "A Tribute to Eagles". Voor volwassenen is er de late-night show "LunaTique", geïnspireerd op de sfeer van Las Vegas. Voor kinderen organiseert de rederij onder meer het interactieve evenement Sea of Discovery! An Under-the-Sea Festival.

Restaurants, bars en accommodaties

Het schip beschikt over 17 eetgelegenheden met meer dan 15 internationale keukens. Voorbeelden zijn het Italiaanse Onda by Scarpetta, het Thaise Sukhothai en het Franse restaurant Le Bistro. Daarnaast zijn er 18 bars en lounges, waaronder de Whiskey Bar en de Metropolitan Bar.

Passagiers kunnen kiezen uit verschillende huttypes, van solo- en binnenhutten tot balkoncabines en suites. In het exclusieve The Haven by Norwegian vinden suitegasten een apart gedeelte met onder meer een privérestaurant, bar en lounge.

Routes vanuit Miami en New York

Van april 2026 tot april 2027 vaart Norwegian Luna vanuit Miami naar bestemmingen in de oostelijke en westelijke Caraïben. De routes doen ook de privébestemming Great Stirrup Cay op de Bahama's en Harvest Caye in Belize aan. (Bron en foto: Cruisereiziger, 29 maart 2026).

NORWEGIAN LUNA, IMO 9824019 (NB-337), 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. 29-3-2026 te Miami gedoopt NORWEGIAN LUNA door streetartist ELLE. 4-4-2026 aanvang eerste cruise.



OCEAN ENDEAVOUR, IMO 7625811 (NB-168), 10-9-1980 kiel gelegd, 17-4-1981 te water gelaten, 10-9-1982 opgeleverd door Stocznia Szczecinska im A. Warskiego, Szczecin (B492/03) als KONSTANTIN SIMONOV aan Baltic Shipping, Leningrad-U.S.S.R., 9.885 BRT, 548 passagiers, zusterschepen KONSTANTIN CHERNENKO, MIKHAIL SHOLOKOV, MIKHAIL SUSLOV, LEV TOLSTOY, GEORG OTS en DMITRIY SHOSTAKOVICH, 1992 ingebracht bij Black Sea Shipping Co., St. Petersburg-Rusland, 18-5-1996 aan de ketting gelegd te Kiel na faillissement Baltic Lines, 11-1996 verkocht aan Columbia Ship Management, ingebracht bij Pakartin Shipping Co. Ltd., Cyprus, herdoopt FRANCESCA, 4-11-1996 opgelegd te Wilhelmshaven, 9-2000 (e) verkocht aan Silver Cruises Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Mano Maritime Ltd., Israël, herdoopt THE IRIS, 11-12-2009 verkocht door Mano Maritime Ltd., Israël aan Kristina Cruises Oy, Kotka, Finland, 17-12-2009 overgedragen, thuishaven en vlag: Valletta-Malta, 29-12-2009 vertrokken van Haifa naar Finland, 16-1-2010 gearriveerd te Naantali, Finland, 1-2010 herdoopt KRISTINA KATARINA. 8-1-2014 verkocht aan Endeavour Partners Ltd., Marshall Islands, in beheer bij Fleetpro Ocean Inc., herdoopt OCEAN ENDEAVOUR. 6-2025 vlag: Bahamas. 21-10-2015 in beheer bij in beheer bij Fleetpro Ocean Inc. en Anglo-Eastern Cruise. 2-2022 verkocht aan Endeavour Partners Unipessoal, Portugal (Madeira) (CQEJ6), in beheer bij Sunstone Ships Inc., Miami FL. 19-9-2023 in beheer bij Sunstone Ships Inc. en Sunstone Ship Management, Funchal, Portugal. (Foto: Teun van der Zee, 28-9-2007, Kos).

Cruiseschip biedt onderdak aan Deense troepen in Groenland

De Deense defensie heeft de OCEAN ENDEAVOUR gecharterd om accommodatie te bieden aan Deense en internationale militairen die deelnemen aan de oefening Arctic Endurance in Groenland. Dit moet de druk op de hotelcapaciteit in Nuuk tijdens drukke periodes verlichten. De OCEAN ENDEAVOUR vertrok op 23 januari vanuit Ouistreham en arriveerde op 1 februari om 15:15 UTC in Nuuk, na een reis van ongeveer 2.176 mijl over de Noord-Atlantische Oceaan. Het schip zal vanaf begin februari dienstdoen als drijvend accommodatieplatform. Het schip heeft eerder dienstgedaan als expeditieschip in de Arctische en Antarctische gebieden, waardoor het uitermate geschikt is voor operaties in de uitdagende omgeving van Groenland. (Timsen, 2-2-2026).

Viking kondigt de tewaterlating aan van 's werelds eerste cruiseschip op waterstof

Viking heeft bekendgemaakt dat het nieuwe cruiseschip Viking Libra voor het eerst te water is gelaten. De Viking Libra staat gepland voor oplevering in november 2026 en zal haar eerste seizoen varen in de Middellandse Zee en Noord-Europa.

De ceremonie vond plaats op de werf van Fincantieri in Ancona. Tijdens deze fase wordt het bouwdok gevuld met water, waarna het schip naar een afbouwkade wordt verplaatst voor de laatste werkzaamheden en inrichting van het interieur.

Eerste waterstofcruiseschip met zero-emissie

Volgens Viking is de Viking Libra het eerste cruiseschip ter wereld dat op waterstof kan varen en daarmee in staat is om emissievrij te opereren. Het schip krijgt een hybride voortstuwingssysteem dat deels draait op vloeibare waterstof en brandstofcellen.



De technologie wordt mogelijk gemaakt door Isotta Fraschini Motori, een dochteronderneming van Fincantieri, en kan tot zes megawatt aan vermogen leveren. Dankzij deze aandrijving kan het schip ook opereren in kwetsbare natuurgebieden waar strenge emissie-eisen gelden.

Klein schip met moderne technologie

Net als andere oceaanschepen van Viking wordt de Viking Libra gepositioneerd als een relatief klein cruiseschip. Het schip krijgt een bruto tonnage van circa 54.300 ton en beschikt over 499 hutten voor maximaal 998 passagiers. Hoewel het schip onderdeel is van de bestaande oceaanfлот, onderscheidt het zich door de nieuwe voortstuwingstechnologie en de focus op duurzaamheid.

Viking werkt ondertussen al aan een tweede schip met vergelijkbare technologie: de Viking Astrea, die gepland staat voor oplevering in 2027. Ook dit schip zal kunnen varen op waterstof en emissievrije operaties ondersteunen. (Bron en foto: Cruisereiziger, 21 maart 2026).

VIKING LIBRA, IMO 9852468 (NB-289), 6-3-2018 besteld onder bouwnummer FINCANTIERI ANCONA 6332, 20-7-2026 geplande oplevering, 8-4-2025 (e) te water, 26-11-2026 geplande oplevering aan Viking Ocean Cruises Ltd., Hamilton, vlag: Noorwegen (NIS). 54.300 GT.



Rank	Location	Sentiment	Dry Bulk USD / LDT	Tankers USD / LDT	Containers USD / LDT
1	Bangladesh	Improving	450 / LDT	470 / LDT	480 / LDT
2	Pakistan	Improving	440 / LDT	460 / LDT	470 / LDT
3	India	Steady	425 / LDT	445 / LDT	455 / LDT
4	Turkey	Steady	270 / LDT	280 / LDT	290 / LDT

Sloopprijzen: GMS, 30-3-2026

AF FRANCESCA, IMO 7602089 (NB-337), 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 Navigazione, 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 Aliaga, 3-3-2026 ETA te Aliaga. 3-3-2026 op Aliaga Anchorage, 14-3-2026 te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ARIES TIDE, IMO 7303841, Offshore Supply Ship, 496 GT, 972 DWT, 1973 opgeleverd door Bollinger Gulf Repair, New Orleans La als VALIANT TIDE. 1984 verkocht aan Tidewater Mediterranean Inc., Ravenna-Italië (IMFL), 1984 herdoopt ARIES TIDE. 2-2018 in beheer bij Multiservice Group S.r.l. 7-2020 verkocht aan Giuffrè & Lauro S.r.l. 2025 vlag: onbekend. 10-2025 te te Aliaga op het strand gezet om gesloopt te worden.

ATLAS, IMO 9132624 (NB-337), 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, 17-3-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

BIKRA, IMO 9030709, Asphalt/Bitumen Tanker, 8.751 GT, 11.406 DWT, 12-11-1992 te water, 3-1993 opgeleverd door Fincantieri-Italiani, Leghorn (5929) als LILIANA D'ALESIO aan Ditta G. d'Alesio Sas di Gaetano d'Alesio, Leghorn-Italië. 5-2008 herdoopt BISKRA. 30-11-2015 verkocht aan Bitu Ocean Shipping Corp., Panama, in beheer bij Rubis Eastern Caribbean S.r.l. 16-10-2018 in beheer bij Rec Bitumen S.r.l. en Maritec Tanker Management Pvt. Ltd. 2026 verkocht voor sloop naar India. 12-3-2026 verkocht aan Bengaluru Shipping Corp., Comoros (D6A4368), in beheer bij Resurgence Ship Management Pvt. Ltd., Navi Mumbai en Lilly Maritime Pvt. Ltd., Mumbai, 3-2026 herdoopt BIKRA. 1-4-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Bhavnagar, 4-4-2026 op de rede bij Alang, 6-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

BUZANSKIY, IMO 8723309 (NB-337), Refrigerated Cargo Ship, 2.399 GT, 1.168 DWT, 8-1987 opgeleverd door SZ Baltiya, Klaipeda (521) als BUZANSKIY aan Kaspryba, U.S.S.R. 2.399 BRT, 911 DWT. 1992 verkocht aan Kasprybkholodflot 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. 12-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

CELERIX, IMO 9222560, Crude Oil Tanker, 28.534 GT, 47.131 DWT, 8-2000 opgeleverd als ST. CLEMENS. 8-2008 herdoopt TULUM. 3-2017 herdoopt JIANGXI. 5-2017 herdoopt DURANGO. 2-2020 herdoopt TRIDENT MODESTY. 5-2021 herdoopt CHEETAH II. 9-2025 vlag: onbekend, 9-2025 herdoopt CELERIX. 9-2025 vlag: Benin (FALSE). 2-2-2026 verkocht aan Trident Modesty Ltd., Kameroen (TJM4G7), in beheer bij Maritime Maven Management Ltd., Dubai, United Arab Emirates. 3-2026 verkocht voor sloop aan Alang Breakers, India. 28-03-2026 op de ankerplaats bij Bhavnagar, 1-4-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



CERES I, IMO 9229439, Crude Oil Tanker VLCC, 160.229 GT, 299.999 DWT, 2001 opgeleverd als MOGAMIGAWA aan Kawasaki Kisen Kaisha Ltd., Japan. 24-11-2011 verkocht aan Pacific Glory S.A., Marshall Islands, in beheer bij Sinokor Maritime Co. Ltd. en Thome Ship Management Pte. Ltd., 2011 herdoopt PACIFIC GLORY. 6-3-2019 in beheer bij Cosco Shipping Seaman Ship Management, 2019 herdoopt PACIFIC ALFA. 2019 herdoopt AFFLUENCE. 11-2019 verkocht aan Ceres Shipping Ltd., Panama, in beheer bij Shanghai Prosperity Ship Management, 11-2019 herdoopt CERES I. 1-2020 vlag: Honduras. 3-2020 vlag: onbekend. 9-2023 vlag: Sao Tome & Principe (FALSE). 26-9-2023 in beheer bij Blueshark Shipping Pte. Ltd. 4-2024 vlag: Sao Tome and Principe. 3-2025 vlag: onbekend. (Foto: Peter Andriessen, 9-3-2012).

9-1- 2026 (Timsen). De aanvaring van de VLCC HAFNIA NILE (IMO: 9766217), die nu vaart onder de naam HAFNIA SHANNON, met de voor anker liggende CERES I, die ongeveer 300.000 vaten nafta vervoerde bestemd voor Japan, rond 06:02 uur 's ochtends op 19 juli 2024 in de Zuid-Chinese Zee, heeft een reeks tekortkomingen aan het licht gebracht, waaronder vermoeidheid van de bemanning, defecte veiligheidssystemen en ontoereikende wachtdienst. Dit blijkt uit het eindrapport van het Singaporese Transport Safety Investigation Bureau, dat op 28 december 2025 werd gepubliceerd en het ongeval een "zeer ernstig maritiem ongeval" noemde. Na de aanvaring braken er branden uit op beide schepen, ging er brandstof en lading verloren, kwam een bemanningslid om het leven en raakten twee anderen gewond. De wachtofficier van de HAFNIA NILE was slechts enkele uren eerder aan boord gekomen na een nachtelijke vlucht vanuit Colombo via Kuala Lumpur. Hij was om twaalf uur 's middags aan boord van de tanker gegaan, had nauwelijks tijd gehad om zich te installeren en nam vervolgens de wacht van middernacht tot zes uur 's ochtends over. Hij had minder dan twee uur ononderbroken rust gehad gedurende een periode van 38,5 uur voordat hij de brug overnam. Zelfs die korte rust werd onderbroken door een onaangekondigde brandalarmtest. Tegen het laatste uur van zijn wacht, toen de aanvaring plaatsvond, was hij waarschijnlijk uitgeput. Het rapport concludeerde dat vermoeidheid "zijn alertheid mogelijk heeft verminderd en zijn prestaties en beoordelingsvermogen heeft beïnvloed" naarmate de zich ontwikkelende situatie op korte afstand zich ontvouwde. Bovendien waren de botsingswaarschuwingssystemen van beide radars van de 'Hafnia Nile' gedempt of volledig uitgeschakeld. De CPA- en TCPA-waarschuwingen van het S-bandsysteem waren gedempt, terwijl de X-bandwaarschuwingen volledig waren uitgeschakeld. De onderzoekers merkten op dat hiermee een belangrijke beschermingslaag was weggenomen die het brugteam had kunnen waarschuwen toen de tanker de CERES I en een ander schip in de buurt naderde. Precies op het verkeerde moment verliet de wachtofficier de stuurhut om in de kaartenkamer papierwerk af te handelen, waardoor er slechts één ervaren zeeman aan het roer achterbleef. Het schip manoeuvreerde zich door een smalle doorgang van slechts 0,7 zeemijl tussen de voor anker liggende tanker en een ander schip dat in zuidwestelijke richting voer. De brugbemanning van de CERES I zag de HAFNIA NILE voor het eerst toen deze nog meer dan zes zeemijl verwijderd was en schatte het risico laag in. Naarmate de afstand kleiner werd, probeerden ze met de lichten te knipperen en de scheepshoorn te laten klinken, maar ze probeerden nooit contact op te nemen met de naderende tanker via de VHF-radio.

Het veiligheidsmanagementsysteem van de CERES I beschreef niet duidelijk hoe te communiceren met een naderend schip in een situatie met zo'n kleine afstand terwijl het schip voor anker lag.

In juli 2025 klaagden de Singaporese autoriteiten twee bemanningsleden van de HAFNIA NILE aan op grond van de Merchant Shipping Act. De verantwoordelijke officier werd ervan beschuldigd het risico niet goed te hebben ingeschat en het situationeel bewustzijn te hebben verwaarloosd. De uitkijkpost zou de schepen hebben zien naderen, maar dit niet hebben gemeld. De rederij van de tanker heeft sindsdien haar veiligheidsprocedures herzien, waaronder het verplichten van wachtlopers om in hotels te rusten voordat ze aan boord gaan, het verbieden van administratief werk op de brug tenzij er een adequate uitkijkpost aanwezig is, en het uitvoeren van onaangekondigde controles op de brug gedurende 2025.

Singapore heeft ook drie formele veiligheidsaanbevelingen uitgevaardigd: radaralarmen actief houden, de personeelsnormen op de brug aanscherpen en duidelijkere richtlijnen geven voor communicatie in situaties met beperkte ruimte.

Ten tijde van het incident werd de CERES I ervan verdacht gesanctioneerde Iraanse olie te vervoeren. De VS legden in december 2024 sancties op aan de CERES I als onderdeel van een bredere aanpak van entiteiten en schepen die betrokken zijn bij het transport van Iraanse olie naar de internationale markt. OFAC beweerde dat het schip, eigendom van het in Hongkong gevestigde Ceres Shipping Ltd., in januari 2024 betrokken was bij een aanzienlijke STS-overslag van bijna 300.000 ton Iraanse ruwe olie nabij Singapore.

1-2026 vlag: Aruba (FALSE) (P4DA26), 1-2026 herdoopt MALI. 27-3-2026 verkocht voor sloop. 5-4-2026 op Karachi Anchorage. ‘

CORALINE, radiologisch onderzoeksschip en de duwsleepboten P1 en P2 van de Franse marine aan dek van de sleepboot MARC 40, 9-3-2026 vertrokken van Cherbourg met de sleepboot LE MOROS (MMSI: 228405600, 2021 in dienst Concarneau Port, Frankrijk (FMOT)) naar Brest-Concarneau om gesloopt te worden, 10-3-2026 bestemming bereikt.

ZK-147 DE KIM, IMO 8431891, MMSI 245445000, PFDS. 1987 casco gebouwd door v.d. Molen, Zaandam, opgeleverd door Welgelegen, Zoutkamp als GO-57 JOHANNA MARIA aan Adrie Stouten, Goedereede. 68 BRT, 296 PK, 217 kW, Caterpillar. 1994 verlengd, 88 GT. 1997 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar. 2001 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar. 2003 verkocht aan A. Stouten & Zn.,

Goedereede. 2014 verbouwd voor de pulsvisserij. 2020 verkocht aan Robin Bouma, Zoutkamp, herdoopt ZK-147 DE KIM. 2020 gerenoveerd.

De ZK-147 DE KIM werd als tweede trawler van de dag aan wal gehesen. Vanwege technische problemen werd de trawler plotseling geregistreerd voor ontmanteling. Er werd nog gevist tot november 2025, waarna de trawler in de daaropvolgende maanden in Lauwersoog werd leeggehaald en klaargemaakt voor haar laatste reis. In februari werd de trawler door de HA-43 naar Kampen gesleept en op 18 maart aan wal gehesen. De voor- en achtermast werden doorgezaagd en de trawler werd uit het water getild. (Timsen, 23-3-2026).



DEVELOPMENT DRILLER 1, IMO 8765503, Ultra-Deepwater Semi-Submersible, Drilling Ship, ontwerp: Friede & Goldman Ltd., 30.270 GT, 5.096 PK, 8 x Caterpillar3612. 8 x 4.300 PK thrusters, 2005 opgeleverd door Jurong Shipyard, Singapore als GSF DEVELOPMENT DRILLER I aan Global Santa Fe Drilling, Houston Tx, (Transocean) Port Vila-Vanuatu (YJSW5). 20- vlag; Marshall Islands (V7BG6). 2026 vlag: St. Kitts & Nevis en herdoopt DIU. 2-4-2026 als DIU te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto GSF DEVELOPMENT DRILLER: Marius Esmen, 4-12-2026, Las Palmas).

SCH-10 DRIE GEBROEDERS, IMO 8432625, MMSI:244049000, PDTG. 1968 casco gebouwd door Klerk, Kruispolder, opgeleverd door Padmos, Bruinisse als OD-7 JOZINA aan Gebr. A. & L. Tanis, Ouddorp. 325 PK. 239 kW, N.V. Kromhout Motorenfabriek. 9-1-1969 geregistreerd. 7-2-1976 verkocht aan Gebr. A. & W. Sinke, Yerseke, herdoopt YE-138 WILHELMINA. 14-4-1976 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Cummins NE-1976. 31-7-1981 verkocht aan H. Bout, Colijnsplaat, herdoopt KG-5 ZEEAREND. 30-4-1983 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Mitsubishi NE-1976. 31-10-1990 verkocht aan A. Rog, Scheveningen, herdoopt SCH-10 DRIE GEBROEDERS. 30-6-1992 verkocht aan V.o.F. A. & B. Rog, Scheveningen. 1-1998 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1997. 2007 verkocht aan V.o.F. Visserijbedrijf Drie Gebroeders, Den Haag (PDTG) (V.o.F. Drie Gebroeders).

In de nacht van 1 februari 2026 verliet de SCH-10 DRIE GEBROEDERS voor de laatste keer haar thuishaven Scheveningen. Het schip was bestemd voor Kampen, waar het op 2 februari aankwam bij de Hoeben Metalen om gesloopt te worden. Op 18 maart werd het schip door de sleepboot OH SCRAP naar de wal verplaatst. (Timsen, 23-3-2026).

ELCARIM, IMO 7825100, Oil Products Tanker, 660 GT, 1.197 DWT, 11-7-1979 opgeleverd door Sasaki Zosen, Kinoue (330) als SENPO MARU aan Ishimine Kaiun Y.K., Japan. Vrachtschip, 1.170 BRT. 1979 verbouwd tot tanker, 1,077 DWT. 1993 verkocht aan HLM Shipping Pte. Ltd., Singapore (9V3856), herdoopt HL VALOUR. 1993 meting: 660 GT, 1.197 DWT. 1996 verkocht aan Singapore Cleanseas Pte. Ltd., Singapore, herdoopt CLEANSEAS PEARL. 2005 herdoopt MOKARA GOLD. 10-2-2006 verkocht aan Elcarim Petroleum (S) Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Prosper Marine Pte. Ltd., Singapore, herdoopt ELCARIM. 10-2024 gesloopt te Bojonegara.

ENERGIA CENTAURUS, IMO 9233557, Bulk Carrier, 73.583 GT, 105.752 DWT, 1-6-2001 opgeleverd als ENERGIA CENTAURUS, in beheer bij Mitsui OSK Lines Ltd., Tokyo. 6-1-2026 verkocht aan Riva Shipping

Inc., Liberia (5LYV7, in beheer bij Mitsui Osk Lines Ltd., Tokyo. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Japan 418 USD/TO).

ETERNAL ACE, IMO 9146716, Bulk Carrier, 20.395 GT, 24.801 DWT, 22-5-1997 opgeleverd door K.K. Kanasashi, Toyhashi (3421) als GLOBAL DREAM aan Mi-Das Lina A.S., Panama (3FHT7). 30-11-2023 verkocht aan Eternal Glory Shipping Ltd., Panama (3FHT7), in beheer bij Jackson Shipping Safety Management Consultant Co. Ltd., Taipei City en Zhangjiagang Dongcheng Shipping, Zhangjiagang, Jiangsu, China, 12-2023 herdoopt ETERNAL ACE. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Singapore).

GEMBIRA, IMO 7371733, Cement Carrier, 5.252 GT, 8.332 DWT, 1974 opgeleverd door Shin Kurushima Onishi Shipyard, Imabari. 5-2002 herdoopt van ZEUS naar CEM PICO. 1-2004 herdoopt CEM PEAK. 12-2004 herdoopt JAVA CEMENT. 15-7-2008 verkocht aan Sekawan Intiperkasa, Indonesië (PMJW). 7-2008 herdoopt GEMBIRA. 8-10-2020 te Bojonegara om gesloopt te worden.

ILA, IMO 9104196, Bulk Carrier, 17.429 GT, 28.475 DWT, 14-7-1994 te water, 24-10-1994 opgeleverd door Kanda Zosensho K.K., Kawajiri (359) als OREGON RAINBOW III aan Neptune Crux Shipping Corp., Panama. 2001 verkocht aan Wells Fargo Bank Northwest, Panama, herdoopt CLIO PACIFIC. 2003 verkocht aan Beckley (HK) Ltd., Hong Kong, herdoopt APOLLO BAY. 2005 herdoopt AMAZONIA. 2-2008 verkocht aan K/S Danskib 68, Hong Kong (ID Shipping A/S), herdoopt MEDITERRANEAN ID. 1-2012 in beheer bij Lauritzen Bulkers A/S. 4-2015 herdoopt RUN FU 1. 11-2025 herdoopt MILA. 3-3-2026 verkocht aan Shore Shipping Inc., 3-2026 vlag Comoros (D6A4360), in beheer bij Lilly Maritime Pvt. Ltd., 3-2026 herdoopt ILA. 3-2026 verkocht voor sloop. 26-3-2026 ETA te Alang.



JAEGER ARROW, IMO 9215347, General Cargo Ship, 18.930 GT, 23.529 DWT, 2001 opgeleverd als JAEGER ARROW aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas. 1-6-2011 bij het vertrek van Gdansk op roerschade opgelopen, naar Hamburg gesleept, 7-6-2011 bij Blohm & Voss te Hamburg in een droogdok gezet om het beschadigde roer te vervangen. 2026 verkocht voor sloop naar Turkije. 20-3-2026 op Aliğa Anchorage. (Foto: Teun van der Zee, 8-9-2018, Steinweg, Rozenburg).

GO-58 JAKORIWI, IMO 8432675 (NB-337), MMSI 245247000, PEZC. Op 20 maart 2026 werd de GO-58 JAKORIWI als derde trawler en laatste actieve garnalenkotter van Goedereede aan de kade te Kampen afgemeerd. Eigenaar Koos de Visser had alle opties overwogen en uiteindelijk besloten de activiteiten af te bouwen en zijn schip te laten slopen. De visserij werd in 2025 beëindigd en in december voer de GO-58 voor de laatste keer onder het toeziend oog van vrienden en familie zijn thuishaven Stellendam binnen. In de maanden die volgden, werd het schip volledig gestript en klaargemaakt voor de laatste reis naar Kampen, die plaatsvond op 19 februari. De sleepboot OH SCRAP bracht de GO-58 naar de kraan, waar eerst de achterste en voorste mast werden doorgezaagd zodat de trawler uit het water kon worden getild. (Timsen, 23-3-2026).

JIAN JIE, IMO 8598297, Oil Products Tanker, 2.875 GT, 4.604 DWT, 7-2005 opgeleverd als YUAN SHENG 126. 7-2023 verkocht aan Swiftbright Shipping Co. Ltd., Panama, herdoopt JIAN JIE. 3-2025 vlag: onbekend. 27-3-2026 verkocht voor sloop.

JIN JIANG, IMO 9226619, Bulk Carrier, 87.404 GT, 172.549 DWT, 29-8-2000 opgeleverd als KORYU. 3-2016 herdoopt KORYU 8. 25-8-2022 verkocht aan Ping On Enterprise Ltd., 8-2022 vlag: Panama (3E2776), 8-2022 herdoopt JIN JIANG. 3-2026 verkocht voor sloop (433 USD/TO).

ZK-17 JOHANNES DIRK, IMO 8431554, MMSI 244686000, 33 GT, PFMJ. 1958 opgeleverd door Scheepswerf Visser, Den Helder als WR-248 MARGA aan Gebr. J. & A. & R. Visser, Den Helder. 34,90 BRT, 80 PK Bohn & Kähler Motoren und Maschinenfabrik A.G., Kiel. 3-2-1960 verkocht aan Jelle Visser, Den Oever, herdoopt WR-248 CONTINI. 17-1-1964 verkocht aan Fa. Yska, de Boer en Koornstra, Makkum, herdoopt WON-2 SUZE. 28-11-1967 nieuwe motor: 230 PK, 169 kW, Scania NE-1967. 1967 verkocht aan Wed. J. Yska & T.J. de Boer, Makkum. 9-4-1975 verkocht aan T.J. de Boer. 28-6-1987 verkocht aan T.W. & J. Yska, Makkum. 1-2-1980 verkocht aan J. Poelkamp, Volendam, herdoopt VD-6 BRIGITTA. 15-7-1980 verkocht aan H. & W. Spaans, Scheveningen, herdoopt SCH-64 ORCA. 26-5-1981 opgelegd. 28-7-1981 verkocht aan Rederij Groen, Scheveningen, herdoopt SCH-7 ARNAUD. 1-5-1982 verkocht aan L. van Hijlkema, Zoutkamp, herdoopt ZK-15 LAMBERT. 1991 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Volvo NE-1991. 17-1-1996 verkocht aan D. Rousant, Zoutkamp, herdoopt ZK-35 NORDZEE. 14-2-1996 verkocht aan D.J. Sloot, Zoutkamp, herdoopt ZK-17 JOHANNES DIRK. 8-1996 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Volvo NE-1994, 33 GT. 9-2003 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Volvo NE-2003. 2011 nieuwe motor: 300 PK, 221 KW, Volvo NE-2011. (Info: eo-ems.de).

24-10-2016 bij Lauwersoog kwam een net in de schroef terecht, vast gemaakt door de kotter ZK-44 VIER GEBROEDERS (IMO 9217840), na het Westgat overgenomen door de KNRM-reddingsboot ANNIE JACOBA VISSER en naar Lauwersoog gebracht.

Op 20 maart 2026, rond 8.00 uur 's ochtends, werd de ZK-17 JOHANNES DIRK in Kampen aan wal gehesen om gesloopt te worden. Het was de 32e trawler die aan wal werd gehesen en de 4e vanuit Zoutkamp. Eigenaar Dirk Sloot had besloten zijn trawler buiten dienst te stellen en te laten slopen. Het jaar 2025 werd afgelast en in december voer de trawler voor de laatste keer Zoutkamp binnen. In de maanden die volgden, werd de trawler volledig gestript, waarna hij op 24 februari naar Kampen werd vervoerd. Op 2 maart werd de stuurhut verwijderd en in Zoutkamp opgeslagen, waardoor alleen de romp aan wal achterbleef. (Timsen, 23-3-2026).



JOSEPH ROTY II, IMO 7362500, Fish Factory Ship, 3.188 GT, 1.595 DWT, 1974 opgeleverd door Komuny Paryskiej, Gdynia (B421/03) als JOSEPH ROTY II aan S.A. des Pecheries Pleven, Frankrijk (FNMY). 2.436 BRT. 1987 verkocht aan Cie. Malouin de Peche S.A., Frankrijk. 1980 (mogelijk eerder) verkocht aan CDP Saint-Malo S.A., Frankrijk. 27-3-2026 vertrokken met de sleepboot MULTRATUG 29 van Saint-Malo naar Gent, 29-3-2026 vanaf Cadzand met assistentie van de MULTRATUG 20 te Gent om gesloopt te worden bij de Galloo Group. (Foto: Henk de Winde, 29-3-2026, passage Breskens).

Fabriekstrawler te koop aangeboden

De JOSEPH ROTY II van de Compagnie des Pêches de Saint-Malo ligt sinds december 2023 in de haven van Saint-Malo. Sinds mei 2024 staat het fabrieksschip te koop. Er is nog steeds geen koper gevonden. De advertentie staat nog steeds online op de gespecialiseerde website voor maritieme makelaardij Atlantic Shipping, zonder prijsvermelding. Enkele potentiële kopers hebben zich gemeld. Het schip ligt momenteel in Zuid-Afrika, maar blijft tot 14 april 2025 stil liggen. (Timsen, 14-4-2025).

Trawler wordt gesloopt in Gent

De JOSEPH ROTY II van de Compagnie des Pêches Saint-Malo, het laatste Franse schip dat voor de kust van Newfoundland heeft gevist, zou op 27 maart 2026 haar thuishaven Saint Malo (Ille-et-Vilaine) verlaten om te worden ontmanteld op de scheepswerf van de Galloo Group in Gent. Het schip zal om 14:17 uur de sluis van Saint-Malo verlaten. De fabriekstrawler lag sinds december 2023 aangemeerd aan de Duguay-Trouinkade en werd op 24 maart verhaald naar het Vauban-bekken ter voorbereiding op het slepen. Dankzij het gunstigere weer kon het schip eindelijk vertrekken, een vertrek dat eerder dit jaar al gepland stond. Op de scheepswerf van de Galloo Group in Gent was ook de VICTOR PLEVEN al ontmanteld. (Timsen, 14-4-2025).

KALE NAKLIYAT-2, IMO 7901825, General Cargo Ship, 933 GT, 1.092 DWT, 5-2-1980 te water, 24-7-1980 opgeleverd door Gultekin Dokerel, Izmir (46) als HAKKI MORGUL aan Morgul K.S., Turkije (TCBA7). 499 BRT, 1.092 DWT. 1988 verkocht aan Butoni Denizcilik A.S., Turkije, herdoopt ENGUR. 1995 verkocht aan Kale Nakliyat ve Ticaret A.S., Turkije, herdoopt KALE NAKLIYAT-2. 735 GT. 12-2009 verkocht aan Kale Nakliyat Seyahat, Turkije. 31-3-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

KAPID, IMO 9034731, Chemical/Oil Products Tanker, 5.499 GT, 8.674 DWT, 17-11-1992 te water, 9-12-1992 opgeleverd door YVC Ysselwerf, Capelle/IJssel (257) als TOUR MARGAUX aan Tankafrica S.A., Port-aux-Francais, ATF. 2003 verkocht aan Navale Francaise S.A., Port-aux-Francais. 2004 thuishaven en vlag: Valletta-Malta. 26-5-2011 verkocht aan Team Tankers Management Pte. Ltd., Valletta-Malta. 27-1-2015 verkocht aan Team Tankers Regional Ltd., Valletta-Malta. 24-7-2017 verkocht aan Transchem Shipping Ltd., Valletta-Malta, in beheer bij Hicri Ercili Denizcilik AS, herdoopt KAPID. 19-2-2018 verkocht aan Blue Wave Shipping & Trading, 2-2018 vlag: Panama. 2020 verkocht aan Hicri Ercili Denizcilik AS, 2-2020 vlag: Turkije. 27-2-2026 verkocht aan Sea Line Inc., St. Kitts and Nevis (V4JI7), in beheer bij GR Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt KAPID. 3-2026 verkocht voor sloop. 6-4-2026 ETA te Alang.

KULJAK ARROW, IMO 9282730, 29.875 GT, 50.379 DWT, 30-7-2003 opgeleverd als BULK SATURN. 7-1-2009 verkocht aan Gearbulk Shipowning Ltd., Bahamas (C6XL8), 2012 herdoopt KULJAK ARROW. 14-6-2011 in beheer bij Gearbulk Norway AS, Blomsterdalen. 15-1-2026 verkocht aan GBSI Combi AS, Bahamas (C6XL8), in beheer bij Gearbulk Norway AS. 3-2026 verkocht voor sloop (445 USD/TO). 22-3-2026 op Bhavnagar Anchorage, 28-3-2026 op Alang Anchorage, 31-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

ZK-80 LINQUENDA, 1962 opgeleverd door N.V. Scheepswerf Visser, Den Helder (41) als TX-8 IMCO aan L.F. Bremer, Oudeschild. 79 BRT, 350 PK Bolnes. 30-1-1968 verkocht aan M. Bremer, Oudeschild, herdoopt TX-8 LODEWIJK SENIOR. 25-2-1969 nieuwe motor: 500 PK, Bolnes NE-1968. 10-1972 verkocht aan Rederij M. Bremer & Ellen. 27-4-1973 verkocht aan Fa. C.A. Willeboordse & J.H. Adriaanse, Den Oever, herdoopt WR-226 SEMPER PARATUS. 31-5-1979 nieuwe motor: 720 PS, 530 KW, Waukesha NE-1979, afgesteld op 520 PK. 31-5-1983 verkocht aan C.A. Willeboordse. 30-6-1983 verkocht aan J.I. Kes, Volendam, herdoopt, VD-4 CATHARINA ALIDA. 15-2-1985 verkocht aan Fa. P. Kraak & Zonen, Den Helder, herdoopt HD-66 PIETER (heeft niet als HD-66 gevist). 16-1-1986 verkocht aan A.C.M. Meeldijk, Hippolytushoef, herdoopt WR-73 PAUL MARTIEN. 9-4-1986 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1986. 12-12-1986 nieuwe meting: 88 BRT. 12-4-1989 verkocht aan V.o.F. Gebr. Sperling, Ouddorp, herdoopt OD-32 DE ZWERVERS. 25-1-1990 verkocht aan V.o.F. Gebr. de Vries, Oudeschild, herdoopt TX-41 BROEDERTROUW. 1-8-1997 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Caterpillar NE-1997. 26-11-1999 verkocht aan Petronella B.V., Urk (J. Korf), herdoopt UK-80 LINQUENDA. 31-12-2000 verkocht aan Rousant B.V., Zoutkamp, in de vaart als ZK-80 LINQUENDA. 14-7-2003 nieuwe motor: 300 PS PK, 221 kW, Scania NE-2003. 2013 verkocht aan Leendert Hakvoort (UK 229), Urk. 2016 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Scania. 2025 aangemeld voor sloop. 2026 gesloopt bij Hoeven RDM, Kampen. (Info: eo-ems.de).

ZK-80 gesloopt in Kampen

De ZK-80 LINQUENDA was de derde trawler uit Zoutkamp die op 2 maart 2026 tijdens de laatste ontmantelingsronde aan wal werd gebracht. Het jaar 2025 werd afgesloten en in december voer de kotter voor de laatste keer Lauwersoog binnen, waar hij in januari werd gestript. Eind januari voer de kotter richting Kampen, waar de sleepboot OH SCRAP de trawler naar de grijper en snijmachine bracht, zodat de giek en voormast doormidden konden worden gezaagd en de sierpijp werd platgedrukt. Daarna werd de kotter met een kraan uit het water gehesen en op de kade geplaatst, waarna hij is gesloopt. (Timsen, 22-3-2026).

LNG JAMAL, IMO 9200316 (NB-333), LNG Tanker, 112.090 GT, 72.692 DWT, 26-4-1999 kiel gelegd, 26-2-2000 te water, 25-10-2000 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Nagasaki Shipyard & Machinery Works (2157) als LNG JAMAL aan OSAKA/NYK/MOL/K LINE, Japan (JPHB) (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 2021 verkocht aan Osaka Gas International Transport Inc., Japan (NYK LNG Shipmanagement Ltd.). 25-4-2025 opgelegd. 9-9-2025 verkocht voor sloop. 11-10-2025 op Bhavnagar Anchorage, 17-10-2025 op Alang Anchorage, 17-10-2025 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

Terug in de vaart?

Een schip dat zich voordeed als de LNG JAMAL verliet op 20 maart 2026 de Straat van Hormuz. Het schip, dat zich voordeed als een tanker voor vloeibaar aardgas, verliet de straat in de ochtend. Volgens marktdeelnemers en havenagenten werd dezelfde tanker echter in oktober 2025 ook geregistreerd als "beached" op een Indiase sloopwerf, waar het werd gesloopt. Het schip dat zich voordeed als de JAMAL was waarschijnlijk een zogenaamd 'zombieschip' dat de identiteit aannam van een gesloopt, legitiem schip. Het was het eerste bekende geval van een dergelijk incident dat sinds het begin van de oorlog de Straat van Hormuz heeft doorkruist.

LUMOSO PERMAI, IMO 9106728 (NB-337), 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, 16-3-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

MAYA, IMO 9171357 (NB-284), Tanker, 27.254 GT, 44.990 DWT. 12-6-2000 opgeleverd door Split Shipyard, Split als NOUNOU aan Paradise Shipping, 6-2000 vlag: Malta, in beheer bij Eastern Mediterranean Maritime. 8.580 kW, B&W. 9-2005 vlag: Griekenland. 9-2-2010 als NOUNOU aan de grond gelopen voor de kust van Galveston in de Golf van Mexico, dezelfde dag nog vlot gebracht worden met behulp van sleepboten en vervolgde (na inspecties) de reis naar Houston. 24-5-2016 verkocht aan Nounou Marine Ltd., 5-2016 vlag: Malta, in beheer bij Eastern Mediterranean Maritime. 4-2021 vlag: Gabon, 4-2021 herdoopt DEV SHAKTI. 23-8-2021 verkocht voor sloop. 27-8-2021 op Al Basrah Anchorage. 8-2022 herdoopt DP 7. 8-2-2023 in beheer bij BSM Marine LLP. 30-8-2023 in beheer bij DR Marine Services Ltd., 8-2023 vlag: Palau, 8-2023 herdoopt DIVINE POWER. 15-8-2024 verkocht aan onbekende koper, 8-2024 vlag: onbekend. 10-2024 vlag: Curaçao (FALSE) (8PJO6). 11-2024 herdoopt MAYA. 16-3-2026 op Alang Anchorage, 18-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.



MAERSK ARCTIC, IMO 9311751, Chemical/Oil Products Tanker, 23.246 GT, 36.993 DWT. 2-2006 opgeleverd als RHINE, vlag: Marshall Islands. 8-2007 herdoopt RAVI SPIRIT. 10-2008 vlag: Duitsland. 10-2008 vlag: Liberia, 10-2008 herdoopt ELBTANK ITALY. 11-2015 vlag: Duitsland. 16-11-2015 verkocht aan Maersk Tankers Singapore Pte. Ltd., 11-2015 vlag: Singapore, in beheer bij Maersk Tankers AS en A.P. Møller, 11-2015 herdoopt MAERSK ARCTIC. 5-2022 vlag: Turkije. 5-2022 herdoopt ESEN KA. 11-2023 vlag: Liberia. 11-2023 herdoopt ANTIOCHIA KA. 7-7-2025 verkocht aan Hitit Tanker Gemi Islet, 7-2025 vlag: Turkije (TCA8658), in beheer bij Black Sea Tankers Gemi, 7-2025 herdoopt HITIT. 6-2-2026 van Yalova naar Aliğa. 8-2-2026 op Aliğa Anchorage, 8-3-2025 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto: Ruud Coster, 20-9-2020, IJmuiden).

MAERSK CREDO, IMO 8907412, Container Ship, 10.352 GT, 13.970 DWT, 15-2-1991 te water, 5-1991 opgeleverd door Miho Zosensho, Shimizu (1367) als CHENG TU aan The China Navigation Co. Ltd., Hong Kong (VRRD). 7.914 BRT, 10.543 DWT. 1991 herdoopt MAERSK CREDO. 1992 herdoopt MAERSK ASIA OCTAVO. 1994 herdoopt CHENG TU. 1998 herdoopt KOKOPO CHIEF. 22-2-2007 verkocht aan China Navigation Co. Ltd., Hong Kong, China. 14-12-2009 verkocht aan Swire Shipping Pte. Ltd., Hong Kong, China. 3-2026 verkocht aan Alang Breakers (485 USD/TO).

MAERSK ROCHESTER, IMO 9167162 (NB-337), 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 Marine 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 vlag: Nicaragua (FALSE) (H7AA5), 2-2026 herdoopt CITA. 26-2-2026 van Colombo Anchorage naar Alang, 10-3-2026 ETA te Alang. 12-3-2026 op Bhavnagar Anchorage, 14-3-2026 te Alang op het strand gezet om gesloopt te worden.

MATANUSKA, IMO 5228827, Passenger/Ro-Ro Cargo Ship (ferry), 9.214 GT, 1963 opgeleverd door Puget Sound Boatbuilding, Tacoma Wa, U.S.A. (114) als MATANUSKA aan State of Alaska, U.S.A. (WN4201). 2.458 BRT, 1978 verlengd, 3.030 BRT.

Veerboot MATANUSKA wordt gesloopt

Het Alaska Marine Highway System, beheerd door het ministerie van Transport van de staat, heeft besloten afscheid te nemen van de laatste van zijn historische veerboten en heeft op 20 maart 2026 een

Request for Information (RFI) uitgegeven voor de bestemming van de MATANUSKA. De prioriteit was om "het schip af te stoten op een manier die recht doet aan de historische betekenis ervan, terwijl het tegelijkertijd Alaska op nieuwe, innovatieve manieren kan blijven dienen". De staat was op zoek naar intentieverklaringen van gekwalificeerde bidders om de veerboot, die in 1963 in Seattle werd gebouwd, te kopen, te verwerven, te behouden of een nieuwe bestemming te geven. De focus lag op behoud, hergebruik of voortzetting van de maritieme dienstverlening met respect voor de erfenis van het schip. Er werden suggesties gedaan voor maritiem onderwijs, toerisme, gemeenschaps- of cultureel gebruik, onderwijs, musea, onderzoek of erfgoedbehoud, maar ook voorstellen voor sloop, ontmanteling of het laten zinken van het schip werden geaccepteerd.



De ouderdom heeft de MATANUSKA ingehaald, evenals jarenlang achterstallig onderhoud. Een onderzoek uit 2022 bracht uitgebreide staalcorrosie en asbest in de bemanningsverblijven aan het licht. De veerboot zou minstens 125.000 pond aan staal moeten vervangen. De kosten voor de restauratie, om de veerboot weer geschikt te maken voor de interkustale dienst van de staat, worden geschat op minstens 45 miljoen dollar, of zelfs 132 miljoen dollar om haar te laten voldoen aan de internationale normen voor vaart buiten Alaska.

De MATANUSKA lag afgemeerd in Ketchikan, Alaska, en werd de afgelopen jaren gebruikt als accommodatie voor medewerkers van de Alaska Marine Highway. In 2025 adviseerde het personeel de staat om het schip uit de vaart te nemen, omdat de restauratie te duur zou zijn. Door een gebrek aan subsidies van de regering-Trump kreeg het Alaska Marine Highway System te maken met een nog groter financieel tekort, en werd besloten om de kosten te drukken door het historische schip af te stoten. (Timsen, 30-3-2026. Foto: Foggy, Shipspotting, 6-2006, Matanuska off Jneau, AK, USA).



MECIDIYE, IMO 8619845, Passenger/Ro-Ro Ship, 1.077 GT, 441 DWT, 3-1989 opgeleverd als ESENKÖY door Sedef Gemi, Gebze (60) aan Turkish Maritime Lines, Turkije (TCBZ3). 1.077 BRT. 4-2020 verkocht aan Negmar Feribot Isletmeciligi AS, Turkije, 4-2020 herdoopt EMIRDAGLI ALI. 10-2021 herdoopt MECIDIYE. 3-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden. (Foto ESENKÖY: Marius Esman, 28-8-2014, Izmir).

MINI LARK, IMO 7001388, General Cargo Ship, 1.644 GT, 3.151 DWT, 1969 opgeleverd door Hashimoto, Kobe (317) als MINI LARK aan Elmini Lark Inc.. Liberia. 1.582 BRT, 3.213 DWT. 1987 verkocht aan

Brandon Shipping Ltd., Panama, herdoopt UMUDA CHIEF. 1989 verkocht aan Bintang Mas Shipping Pte. Ltd., Singapore, herdoopt BINTANG PERAK. 1990 verkocht aan Mercury Line S.B., Maleisië, herdoopt MERCURY JADE. 25-11-2002 verkocht aan Wahana Baruna Khatulistiwa P.T., Jakarta-Indonesië (YGZE). 26-9-2021 bij een sloper om gesloopt te worden.

NORTHERN ENDEAVOUR, IMO 9182916 (NB-337), 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. 26-3-2026 gearriveerd te Frederikshavn om gesloopt te worden.

FPSO gearriveerd te Frederikshavn

Op 26 maart 2026 arriveerde de HUA RUI LONG (IMO: 9918121), een van 's werelds grootste zware-ladingsschepen, voor de kust van Frederikshavn en ging voor anker op positie 57.30 NB en 010.41 OL. Het schip werd geladen met de NORTHERN ENDEAVOUR, die een reis van 17.000 km vanuit Australië had afgelegd om te worden gesloopt op de MARS-recyclingwerf in Frederikshavn. Het transport door het Suezkanaal werd op 23 februari begeleid door vier sleepboten, nadat het 26 jaar oude schip op het zware-ladingsschip was gehesen. Het buiten dienst gestelde schip was in te slechte staat om de reis naar Frederikshavn zelf te maken. De Australische overheid stond achter het besluit om het schip, dat van 1999 tot 2019 actief was op olievelden ongeveer 550 kilometer ten noordwesten van Darwin in de Timorzee tussen Australië en Indonesië, zowel te transporteren als te slopen. Het bedrijf achter de NORTHERN ENDEAVOUR ging in 2020 failliet, waardoor de verantwoordelijkheid voor de opruiming bij de autoriteiten kwam te liggen. Het transport naar Denemarken heeft echter in Australië tot discussie geleid. Vooral onder werknemers van de scheepswerf was er ontevredenheid over het feit dat het schip niet lokaal werd gesloopt, maar in plaats daarvan naar Europa werd vervoerd. (Timsen, 27-3-2026),

OCEAN AMAZING, IMO 9162942, Bulk Carrier, 25.967 GT, 47.243 DWT, 1998 opgeleverd als POSEIDON HONOR. 2000 herdoopt ACE EAGLE. 12-2006 herdoopt AMAZING GRACE. 21-12-2011 verkocht aan Ocean Amazing Pte. Ltd., 12-2011 vlag: Singapore (9V9790), in beheer bij Bogasari Flour Mills Indofood en Apex Ship Management Pte. Ltd., 12-2011 herdoopt OCEAN AMAZING. 21-10-2022 in beheer bij Ocean 21 Holdings Pte. Ltd., Singapore en Fleet Ship Management Pte. Ltd., Singapore. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Indonesië).

OCEAN ROSEMARY, IMO 9125542, Bulk Carrier, 26.922 GT, 43.769 DWT, 1996 opgeleverd als STAR POLLUX. 2010 herdoopt ARMATA. 13-6-2019 verkocht aan Hengxiang Shipping Co. Ltd., Malta, 6-2019 herdoopt FAR HONEST. 23-8-2022 verkocht aan Team Swift Ltd., Panama, in beheer bij Shanghai Yongyao Shipping Management, herdoopt OCEAN ROSEMARY. 27-3-2026 verkocht voor sloop.

PELITA LAUT, IMO 7804560, 2.758 GT, 4.836 DWT, 1978 opgeleverd als SHOUN MARU NO.5 door Kishigami, Akitsu (1263) aan Y.K. Uemura Kaiun Shokai, Japan. 2.692 BRT, 4.837 DWT. 1982 verkocht aan P.T. Perdata Laot, Indonesië (YDGN), 1982 herdoopt BUMEUGAH. 2004 verkocht aan Burung Laut P.T., Indonesië (YDGN), 2004 herdoopt PELITA LAUT. 10-2020 (e) gesloopt.



PLANET V, IMO 9087532, General Cargo Ship, 4.984 GT, 7.014 DWT, 5-1994 opgeleverd Schiffswerdt Hugo Peters, Wewelsfleth (645) als PLANET V aan Henry Gerdau K.G. GmbH & Co., Hamburg-Duitsland. 1996 herdoopt GRACECHURCH PLANET. 1997 herdoopt PLANET V. 2011 vlag: Antigua and Barbuda (V2FS3). 7-3-2013 in beheer bij Planet Schiffahrtsgesellschaft, Nordheide. 29-11-2020 van Panama naar Bekkeri, Estland. 30-12-2020 gearriveerd op de sloop. (Foto: Cornelia Klier, 3-10-2009, Felixtowe).

PUTERI FIRUS SATU, IMO 9248502, LNG Tanker, 94.446 GT, 76.197 DWT, 13-9-2004 opgeleverd door Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (2177) als PUTERI FIRUS SATU aan Petronas Tankers, vlag: Maleisië (9MGF7). 2005 verkocht aan Puteri Firus Satu (L) Private Limited, Maleisië. 18-3-2026 verkocht aan onbekende koper, verkocht voor sloop (as is Malaysia \$ 11 M. USD).

PUTERI MUTIARA SATU, IMO 9261205, LNG Tanker, 94.446 GT, 76.229 DWT, 22-4-2005 opgeleverd als PUTERI MUTIARA SATU aan Puteri Mutiara Satu, Maleisië (9MGJ9), in beheer bij Petronas Tankers. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Malaysia \$ 11 M. USD).

PUTERI ZAMRUD, IMO 9030838, LNG Tanker, 86.205 GT, 73.519 DWT, 1996 opgeleverd door 1 Atlantique (H30) als PUTERI ZAMRUD, vlag: Maleisië (9MCD3). 23-1-2011 varende van Bintulu, Maleisië naar Tokio, in slecht weer voor de kust van Palawan, op ongeveer 25 mijl van Isabel Point, Palawan, motorproblemen opgelopen. De kustwacht van Palawan stuurde de EDSA DOS (SARV 002) vanuit Puerto Princesa om het schip te helpen. Het actiecentrum van de kustwacht coördineerde ook de beschikbaarheid van sleepboten om, indien nodig, assistentie te verlenen. Supply Oilfield Services (SOS) Inc. meldde dat ze op 23 januari 2011 de PACIFIC ARIKI hadden gestuurd om assistentie te verlenen. 27-1-2011 in de vaart. 13-12-2017 in beheer bij MISC Shipmanagement L Pte. Ltd. 12-4-2023 verkocht aan Puteri Firus Satu (L) Private Limited, Maleisië, MISC Shipmanagement L Pte. Ltd. 3-2026 verkocht voor sloop (as is Malaysia \$ 11 M. USD).



ROYAL IRIS OF THE MERSEY, IMO 8633712, MMSI:235024007, ferry, MHWA3, 1960 opgeleverd door Philip & Sons, Dartmouth als MOUNTWOOD. 2001 herdoopt ROYAL IRIS OF THE MERSEY.

“Ferry Cross the Mersey” stak voor het laatst over. De ROYAL IRIS, die 66 jaar lang de rivier de Mersey bevoer, is op 29 maart 2026 aan haar laatste reis begonnen. De veerboot was te zien in de film “Ferry Cross the Mersey” uit 1965, met de band Gerry and the Pacemakers in de hoofdrol, die ook het legendarische titellied zongen. De ROYAL IRIS zou worden vervangen door het nieuwe schip ROYAL DAFFODI van £ 26 miljoen, met een overgangsdienst door de SNOWDROP, een schip dat de bijnaam Dazzle Ferry kreeg vanwege het ontwerp van Sir Peter Blake, die ook de hoes van het Beatles-album Sgt. Pepper ontwierp. De ROYAL IRIS zou sinds 1960 naar schatting meer dan 17 miljoen mensen hebben vervoerd tussen Liverpool en Wirral. De ROYAL IRIS die ook op het Manchester Ship Canal voer, was te zien in de BBC-series Peaky Blinders en The Liver Birds. Het schip voer voorheen onder de naam MOUNTWOOD na de tewaterlating in 1959, totdat het in 2001 een grote renovatie onderging. Na een ingrijpende verbouwing kreeg het zijn huidige naam bij zijn terugkeer in de vaart in 2002. (Timsen. 30-3-2026. Foto: Malcolm Cranfield, 10-10-2022).

S.A. AGULHAS, IMO 7628136 (NB-337), 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, 23-3-2026 te Port Louis, Mauritius.

Legendarisch onderzoeksschip op weg naar de sloop

Op 6 maart 2026 vaart het voormalige Zuid-Afrikaanse Antarctische bevoorradingsschip S.A. AGULHAS, waarvan de naam is ingekort tot AGULHAS, voor de laatste keer uit de haven van Durban. Het schip ligt op sloopwerven in Zuid-Azië – India of Bangladesh – waar het uiteindelijk zal worden ontmanteld, waarmee een einde komt aan een tijdperk in de maritieme en wetenschappelijke geschiedenis van Zuid-Afrika. De volgende aanlegplaats is Port Louis, met een verwachte aankomsttijd van 23 maart.

De S.A. AGULHAS was het eerste speciaal voor Antarctica bestemde bevoorradingsschip van Zuid-Afrika, gebouwd ter ondersteuning van het Zuid-Afrikaanse Nationale Antarctische Programma (SANAP). Meer dan drie decennia lang (1978-2012) vormde de S.A. AGULHAS de logistieke ruggengraat van de Zuid-Afrikaanse pooloperaties. Zij:

- heeft meer dan 20 reizen naar Antarctica voltooid om de SANAE-bases te bevoorraden.
- verzorgde regelmatig de bevoorrading van Marion Island en Gough Island met personeel, materieel en proviand.
- werd soms gecharterd om Indiase Antarctische expedities te vervoeren, waardoor de rol van Zuid-Afrika in de internationale poolsamenwerking werd versterkt.

Nadat ze in 2012 haar dienst op Antarctica had beëindigd, werd ze omgebouwd tot opleidingsschip onder de Zuid-Afrikaanse Maritieme Veiligheidsautoriteit (SAMSA), waarmee ze toekomstige generaties zeevarenden blijft opleiden. (Timsen, 23-3-2026).

ZK-23 SEMPER FIDELIS, IMO 8431750, MMSI 245883000, PBFI. 1963 casco: N.V. Peters Scheepsbouw, Kampen, opgeleverd door Laan & Kooy, Den Oever als VLI-61 STERN aan A. Meerman, Vlissingen. 38,96 BRT, 134 PK., Scania. 22-6-1967 verkocht aan P.W. Boere, Zoutkamp (PGON), herdoopt ZK 21 ORA ET LABORA. 13-10-1978 verkocht aan I.J. Nienhuis, Zoutkamp, herdoopt LO-2 WADDENZEE. 12-2-1979 verkocht aan F.J. Poepjes, Harlingen (makelaar), herdoopt HA-54 VROUWE FORA. 22-10-1979 nieuwe motor: 236 PK, 174 kW, Scania NE-1979. 13-2-1980 verkocht Gebr. A. & J. de Vries, Oudeschild (PDHG), herdoopt TX-41 BROEDERTROUW. 8-1984 verkocht aan P. Postma, Urk, herdoopt ZK-25 YVONNE. 28-9-1987 verkocht aan für J.A. & H. Toxopeus, Zoutkamp (PIGY), herdoopt ZK-44 VIER GEBROEDERS. 1994 verlengd, 40 BRT. 1995 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Cummins NE-1994. 10-2000 opgelegd, uit het Register. 3-9-2001 verkocht aan Visserijbedrijf de Vries, Zoutkamp, herdoopt ZK 23 ANSYL. 4-9-2001 nieuwe motor: 255 PK, 188 kW. 23-1-2004 meting 43 BRT. 2017 verkocht aan W.J. Visser, Zoutkamp, herdoopt ZK-23 SEMPER FIDELIS. 2-2021 nieuwe motor: 300 PK, 221 kW, Volvo. (Info: Henk Perdok - Gerold Conradi). 20-3-2026 de 41e garnalenkotter arriveerde te Kampen, het is de ZK-23 SEMPER FIDELIS die ook wordt gesaneerd. Eigenaar W.J. Visser heeft de motor van de kotter er al uitgehaald, daarom moest de kotter gesleept worden. Dat deed eigenaar zelf met zijn nieuwe kotter ZK-16 SEMPER FIDELIS die uiteraard niet gesloopt gaat worden en vrijdagmiddag weer naar Zoutkamp is gevaren. Gezamenlijk naast elkaar kwamen ze de haven van Kampen binnenvaren.

SHUEN, IMO 9148867 (N=337), 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. 31-3-2026 gearriveerd op de ankerplaats van Chittagong, 4-4-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

SMOOTH SEA, IMO 8601630 (NB-337), 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, 18-3-2026 te Chittagong op het strand gezet om gesloopt te worden.

STAR GATE, IMO 9033373, Limestone Carrier, 2.664 GT, 3.488 DWT, 23-7-1991 te water, 8-1991 opgeleverd als HACHIEI MARU door Miura Zosensho, Saiki (1015) aan Toei Kisen K.K., Japan. 1.501 BRT, 3.696 DWT. 3-2005 verkocht aan TC Union Shipping S.A., 3-2005 vlag: Panama (HO3888), 3-2005 herdoopt STAR GATE. 1-2006 verkocht aan Century Shipping Co. Ltd., Panama. 27-3-2026 verkocht voor sloop (as is Korea).

SONDUREN-6, IMO 7531694, Tug, 295 GT, 188 DWT, 21-3-1983 opgeleverd Denizcilik Banlasi T.A.O., Alaybey Shipyard, Izmir (41) als SONDUREN-6 aan Government of the Republic of Turkey, Turkije (TC9566). 2-2018 verkocht aan Itu Denizcilik Fakultesi, Istanbul, Turkije (TC9566). 10-2025 te te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

STOLT CEDAR, IMO 8919049 (NB-233), 3-7-1990 besteld, 28-4-1993 kiel gelegd, 11-1993 te water gelaten, 4-1994 proefvaart, 21-4-1994 (DNV) opgeleverd door Kværner Kleven Florø A/S, Florø, bouwnummer is 251, als JO CEDAR aan Jo Cedar Shipping B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Management B.V. De laatste in een serie van 3 tankers, 22.415 BRT, 11.481 NRT, 36.733 DWT. 1999 als JO CEDAR verkocht aan J.O. Odjell Chemical Carriers II B.V., Rotterdam, in beheer bij Jo Tankers B.V. 11-2009 op

ruim 500 mijl buiten de kust van Tanzania beschoten met mitrailleurs tijdens een aanval door piraten, daarbij raakte geen van de 31 bemanningsleden gewond. Dat heeft directeur Arjan Kreuze van de Nederlandse vestiging van Jo Tankers maandag 2 november 2009 gemeld. De JO CEDAR wist aan de twee boten van de piraten te ontkomen door harder te gaan varen en ontwijkende manoeuvres uit te voeren. Het schip is door de aanval licht beschadigd, maar kon doorvaren naar de haven van de Keniaanse stad Mombassa. 3-2010 onder de Noorse vlag (NIS) gebracht, thuishaven: Bergen, roepsein LAJB7, 8-2010 herdoopt CEDAR. 24-1-2017 (e) verkocht aan Stolt Cedar B.V., vlag: Liberia (D5MX7), in beheer bij Jo Tankers AS, Kokstad, Noorwegen, herdoopt STOLT CEDAR. 3-2026 verkocht voor sloop.

TORO, IMO 8826369, General Cargo Ship, 2.980 GT, 3.332 DWT, 1989 opgeleverd door ZTS Yard, Komarno (2333) als DNEPR-1 aan Glavrechflot, U.S.S.R. 3.086 BRT, 3.332 DWT. 1992 verkocht aan Ukrriichflot J.S. Shipping Co., Oekraïne. 2012 herdoopt AKUA. 2-2023 herdoopt TORO. 10-7-2023 verkocht aan Aquas Ltd., 7-2023 vlag: Sierra Leone (9LS1920), in beheer bij Riverwind Trade Ltd., Istanbul. 11-2025 vlag: onbekend. 13-3-2026 te Aliğa op het strand gezet om gesloopt te worden.

WANTONG SUMMER, IMO 9117313, Bulk Carrier, 26.330 GT, 45.950 DWT, 10-5-1996 opgeleverd als CAPE AGULHAS. 12-2001 herdoopt FORCE RANGER. 2-11-2010 de kapitein van de FORCE RANGER kreeg een boete van € 5.150 omdat hij zich niet had aangemeld voor de havenstaatcontrole, waardoor de aandacht van de waterpolitie op het schip werd getrokken. Hoewel de controle zonder problemen verliep, werd de kapitein aangeklaagd voor zijn nalatigheid. Omdat het vrachtschip in augustus 2009 al een dergelijke controle had ondergaan, moest hij zich opnieuw aanmelden. Tijdens de havenstaatcontrole zelf waren er geen klachten. 2015 verkocht aan Etona Marine S.A., Panama, 10-2015 herdoopt PARASKEVI. 6-2018 herdoopt LE RUBY. 22-10-2019 verkocht aan Just Power Holdings Ltd., Panama (H9UD), 11-2019 herdoopt WANTONG SUMMER. 14-3-2026 (e) verkocht voor sloop.

XING FA, IMO 1063528 (NB-337), 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). 12-3-2026 te Gadani op het strand gezet om gesloopt te worden.

YU YING NR.2, IMO 9108934, Training Ship, 1.846 GT, 1.109 DWT, 1995 opgeleverd CSBC Keelung, Keelung als YU YING NR.2 aan Senior Marine Vocational School, Keelung-Taiwan. 5-3-2026 verkocht aan Wantong International Group, vlag: Mongolië (JVYA8). 5-3-2026 verkocht voor sloop naar Chittagong, Bangladesh. 17-3-2026 van Kaohsiung naar Chittagong, 6-4-2026 op Chittagong Anchorage.



ZEGEL, IMO 9252400, Oil Products Tanker, 28.553 GT, 47.045 DWT, 11-2002 opgeleverd als FREJA OCEAN, vlag: Panama (HOQX), in beheer bij Yuyo S.S. Co. Ltd., Yokohama. 28-11-2012 verkocht aan Rhea Maritime Corp., vlag: Griekenland, in beheer bij Avin International S.A., 11-2012 herdoopt KRITI SEA. 2-7-2017 vertrokken van Marsaxlokk naar Batumi, 18-7-2017 door een technisch mankement in de Straat van Çanakkale aan de grond gelopen. De kapitein vroeg geen assistentie, maar de sleepboot KURTARMA 4 (IMO: 9335941) en de reddingsboot KIYI EMNIYETI 9 (MMSI: 271010037) werden ingezet om de ongeladen tanker, die voor anker was gegaan, te helpen. Op 19 juli zat de tanker nog steeds vast en werd de reddingsboot KIYI EMNIYETI 9 versterkt door de sleepboten KURTARMA 1 (IMO 9598581) en

KURTARMA 9 (IMO 9598581). In de middag begon het schip weer te bewegen, geëscorteerd door de KURTARMA 4, op weg naar Sevketine, verwachte aankomsttijd 14.00 uur. Het schip verliet het gebied op 29 juli en was nu op weg naar Limassol, verwachte aankomsttijd 31 juli, 03.00 uur. 15-2-2023 verkocht aan Navonex Inc., 2-2023 vlag: Cook Islands, 2-2023 herdoopt ONYX. 30-5-2024 in beheer bij Eco Max FZE, Sharjah, United Arab Emirates. 10-2024 vlag: onbekend. 12-2024 vlag: Gambia, 12-2024 herdoopt SEAL. 5-12-2025 verkocht aan Oleant Inc., Sharjah, 12-2025 vlag: Botswana (FALSE), in beheer bij Eco Max FZE, Sharjah, 12-2025 herdoopt CELINE. 3-2026 verkocht voor sloop. (Foto KRITI SEA: Ruud Coster, 25-9-2022).

HCC, het 'kloppend hart van de Rotterdamse haven', is klaar voor de toekomst

Na een grondige verbouwing is het Haven Coördinatie Centrum (HCC) klaar voor de toekomst. In dit 'kloppend hart van de Rotterdamse haven' wordt de planning en toelating van schepen geregeld. Naar goed nautisch gebruik sloegen locoburgemeester Robert Simons en Berte Simons (COO Havenbedrijf Rotterdam) woensdagmiddag 8 april samen een herinneringsmunt tijdens de heropening van het vernieuwde HCC.



In dit 'kloppend hart van de Rotterdamse haven' wordt de planning en toelating van schepen geregeld.

Foto: Robin Utrecht / Port of Rotterdam

Dag en nacht, 365 dagen per jaar, draait het HCC op volle toeren. Van een soepele scheepvaartplanning tot het aansturen van incidentbestrijding; in dit commandocentrum komt alles samen om de haven veilig, efficiënt en toekomstbestendig te houden. Dat is geen sinecure, want jaarlijks gaat het om meer dan 27.000 zeeschepen en zo'n 93.000 binnenvaartschepen die de haven van Rotterdam aandoen.

Daarmee is het HCC dan ook van onmisbare waarde voor de haven, stelt locoburgemeester Robert Simons. "Als voormalig stuurman weet ik hoe belangrijk goede coördinatie en controle aan wal zijn", zegt Simons. "In het HCC komt dat vakmanschap samen: hier zorgen mensen dag en nacht dat onze haven veilig en soepel blijft functioneren. Daarmee is het HCC een essentiële schakel voor de grootste haven van Europa."

'Aan het roer van een complexe logistieke operatie'

(Rijks)Havenmeester René de Vries benadrukt het belang van het vernieuwde HCC voor de Rotterdamse haven. "Onze collega's op het Haven Coördinatie Centrum staan dag in dag uit aan het roer van een complexe logistieke operatie. Zij bewaken de veiligheid en continuïteit van de haven. Na jaren van volcontinu werk was een renovatie nodig. Dat ging een stuk verder dan simpelweg het vervangen van meubilair", zegt De Vries.

"We hebben deze mogelijkheid aangegrepen om de manier van werken te vernieuwen en de werkomgeving daarop aan te passen. Een toekomstbestendig HCC draagt bij aan een weerbare haven. We zijn enorm trots op het resultaat."

Praktische aanpassingen

Nieuw is onder andere dat het HCC voortaan met een front office en een back office werkt. De nieuwe indeling ondersteunt deze nieuwe vorm, met meer aparte ruimtes voor overleg en projectmatig werken. Kunstmatige intelligentie, drones en de inzet van slimme camera's gaan medewerkers daarbij ondersteunen. Er zijn een aantal praktische aanpassingen gedaan om HCC-medewerkers in deze gloednieuwe omgeving zo fijn mogelijk te laten werken, of dat nu overdag is of in het holst van de nacht. Miranda Sagel, manager HCC, vertelt: "We hebben bijvoorbeeld biodynamische verlichting op de nieuwe werkplekken: licht dat van kleurtemperatuur verandert om het natuurlijk verloop van daglicht na te bootsen, waardoor je ook 's nachts makkelijker scherp kunt blijven werken. Ook hebben we de ruimte dusdanig akoestisch aangepast dat collega's zich ook op zeer drukke momenten goed kunnen concentreren."

Meer dan alleen de toelating van schepen

Het Haven Coördinatie Centrum beoordeelt elk zeeschip dat de haven nadert. Medewerkers van de Divisie Havenmeester controleren hier de diepgang van een schip, eventuele gevaarlijke stoffen aan boord, de ISPS-code (internationale regels voor het veiligheidsniveau van schepen en havenfaciliteiten) en de standen van getijden en stromingen. Op basis van al deze informatie bepaalt het HCC of een schip de haven in mag komen. De daadwerkelijke verkeersbegeleiding van schepen gebeurt vervolgens vanuit twee verkeerscentrales in het havengebied.

Daarnaast is het HCC het meldpunt voor incidenten in de haven. Wanneer er zich een calamiteit voordoet – zoals een brand, lekkage, scheepvaartongeval of een andere gevaarlijke situatie – zorgt het HCC voor het inschakelen en coördineren van de juiste operationele teams en hulpdiensten.

Over de Divisie Havenmeester

De (Rijks)Havenmeester draagt bij aan het bevorderen van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven door de scheepvaart zo efficiënt mogelijk af te wikkelen. Hierbij werkt hij samen met loodsen, sleepdiensten, roeiers, terminals en andere partners in de haven. De Havenmeester is betrokken bij veel innovatieve oplossingen om de meerwaarde van de haven voor de klanten van het Havenbedrijf te vergroten.

René de Vries is de Havenmeester van Rotterdam. Hij is het hoofd van de Divisie Havenmeester, een onderdeel van Havenbedrijf Rotterdam. De Divisie Havenmeester zorgt 24 uur per dag voor orde en veiligheid in de haven van Rotterdam. Hiervoor voert de divisie een aantal publiekrechtelijke taken uit. De bevoegdheden zijn door het Rijk, gemeente Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Dordrecht, Zwijndrecht en Papendrecht aan de Havenmeester overgedragen. (Havenbedrijf Rotterdam / Port of Rotterdam Authority).



*Locoburgemeester Robert Simons en Berte Simons (COO Havenbedrijf Rotterdam) bij het heropende HCC.
Foto: Robin Utrecht / Port of Rotterdam*